

projektet

København-Ringsted projektet

Forord

Dette høringsnotat dokumenterer den offentlige høring, som Trafikstyrelsen har gennemført i forbindelse med VVM-analysen af København-Ringsted projektet. VVM-analysen gennemføres i henhold til projekteringsloven fra marts 2007 om jernbaneanlæg København-Ringsted, og høringen fandt sted i perioden fra den 22. september til den 1. december 2008.

To mulige løsninger, 5. sporsløsningen og Nybygningsløsningen, har været til debat på baggrund af Trafikstyrelsens høringsudgave af Miljøreddegørelsen, som er samlet i 11 hæfter.

Sideløbende med høringen om København-Ringsted projektet har Trafikstyrelsen på baggrund af et debatpjece afholdt offentlig høring på idéfase-niveau om planerne for anlæg af en kombiterminal ved Køge. Anlæg af en kombiterminal er kun aktuel i forbindelse med et valg af Nybygningsløsningen.

Der er afholdt 13 borgermøder om København-Ringsted projektet, heraf ét borgermøde udelukkende om kombiterminalen. Tilsammen har disse møder været besøgt af ca. 1550 borgere.

Trafikstyrelsen har modtaget skriftlige henvendelser fra i alt 269 personer mv., heraf har 259 henvendelser handlet om København-Ringsted projektet og 97 om kombiterminalen.

På borgermøderne er der registreret tilkendegivelser fra i alt 180 personer mv., heraf 168 om København-Ringsted projektet og 14 om kombiterminalen.

Nogle personer har således henvendt sig om både København-Ringsted projektet og kombiterminalen, og nogle har både afleveret skriftlig henvendelse og givet mundtlig kommentar på borgermøder.

Høringssvarene repræsenterer tilsammen ca. 1400 forskellige tilkendegivelser, som er refereret i dette notat og i høringsnotatet om kombiterminalen.

I starten af 2009 har Trafikstyrelsen gennemført en møderække med alle de berørte kommuner for at afklare alle relevante, lokale forhold, så de eventuelt kan indgå i det videre arbejde.

De mange forslag og ideer, der er indkommet i høringsperioden, er blevet vurderet og indarbejdes nu i projektet i det omfang, at de inden for den økonomiske ramme teknisk og miljømæssigt kan forbedre projektet eller forholdene under anlægsarbejdet.

Trafikstyrelsen vil gerne sige tak for den store, offentlige interesse for projektet, som de indkomne høringssvar er udtryk for, og som blev udtrykt på borgermøderne.

Martin Munk Hansen

Anlægschef

Indhold

Forord	5
Indledning	11
Kort om projektet	11
Offentlighedens inddragelse i efteråret 2008	12
Det videre arbejde	14
Læsevejledning	15
Pressen	16
Interesseorganisationer	16
Miljøredegørelse 1 København–Ringsted projektet	17
Offentlighedens inddragelse	17
Sammenhæng med andre projekter	23
Generelt om løsningerne	26
5. sporsløsningen – fysiske forhold	32
Nybygningsløsningen – fysiske forhold	33
Nyt signalsystem, ERTMS	34
Kapacitet og regularitet	35
Trafikale muligheder	38
Planforhold	46
Arealforhold	47
Visuelle forhold, drift	49
Naturforhold	49
Naturforhold	50
Kulturhistoriske interesser	51
Rekreative interesser, drift	51
Grund- og drikkevand, drift	52
Globale miljøeffekter	53
Klima	53
Jord	54
Anlægs- og samfundsøkonomi	54
Miljøredegørelse 2 – 5. sporsløsningen Ny Ellebjerg Station-Vestvolden	65
Det fysiske anlæg	65
Arealbehov	66
Støj og vibrationer	67
Grund- og drikkevand	67
Trafikale forhold	68

Miljøredegørelse 3 – 5. sporsløsningen Vestvolden – Baldersbrønde	69
Det fysiske anlæg	69
Kommune- og lokalplaner	71
Arealbehov	71
Trafikale forhold, anlæg	73
Trafikale forhold, drift	73
5. sporsløsningen	74
Vendesportsanlæg i Roskilde	74
Rekreative interesser	75
Miljøredegørelse 5 – Nybygningsløsningen Ny Ellebjerg Station-Avedøre Havnevej	76
Det fysiske anlæg	76
Arealbehov	81
Støj og vibrationer	82
Naturforhold	83
Kulturhistorie	83
Rekreative interesser	84
Jordarbejde og jordforurening	84
Grundvand og drikkevand	85
Trafikale forhold	85
Miljøredegørelse 6 – Nybygningsløsningen Avedøre Havnevej-Baldersbæk, Ishøj	88
Det fysiske anlæg	88
Kommune- og lokalplaner	96
Arealbehov	96
Støj og vibrationer	97
Visuelle forhold	98
Naturforhold	98
Kulturhistorie	99
Rekreative interesser	99
Rekreative interesser	99
Trafikale forhold	100
Grund- og drikkevand	100
Grund- og drikkevand	101
Miljøredegørelse 7 – Nybygningsløsningen Baldersbæk, Ishøj-Havbogårdsvej, Solrød	102
Det fysiske anlæg	103
Kommune- og lokalplaner	105
Arealbehov	106

Visuelle forhold	106
Naturforhold	107
Rekreative interesser	109
Grund- og drikkevand	110
Trafikale forhold	111
Jordarbejde og forurening	112
Miljøreddegørelse 8 – Nybygningsløsningen Havbogårdsvej, Solrød – Salbyvej, Ejby	113
Det fysiske anlæg	114
Kommune- og lokalplaner	119
Arealbehov	119
Støj og vibrationer i anlægsfasen	120
Naturforhold	120
Visuelle forhold	121
Kulturhistorie	122
Rekreative interesser	123
Grund- og Drikkevand	123
Trafikale forhold	124
Miljøreddegørelse 9 – Nybygningsløsningen Salbyvej, Ejby - Kværkeby	125
Det fysiske anlæg	126
Arealbehov	128
Naturforhold	128
Rekreative interesser	129
Grund- og Drikkevand	129
Trafikale forhold	129
Miljøreddegørelse 10 – Fælles strækning Kværkeby Stationsby – Ringsted Station	131
Det fysiske anlæg	131
Kommune- og lokalplaner	133
Arealbehov	133
Visuelle forhold	133
Naturforhold	133
Trafikale forhold	134
Jordarbejde	134
Miljøreddegørelse 11 Støj og vibrationer	135
Grundlag for støjregningerne	135
Resultater af støjregningerne	140
Miljøreddegørelse 2 - Ny Ellebjerg Station- Vestvolden	144

Miljøreddegørelse 3 – Vestvolden-Baldersbrønde	146
VVM 4 – Vendesporsanlæg i Roskilde	146
Miljøreddegørelse 5 - Ny Ellebjerg Station-Avedøre Havnevej	147
Miljøreddegørelse 6 - Avedøre Havnevej- Baldersbæk, Ishøj	149
Miljøreddegørelse 7 - Baldersbæk, Ishøj- Havbogårdsvej, Solrød	152
Miljøreddegørelse 8 – Havbogårdsvej, Solrød- Salbyvej, Ejby	154
Miljøreddegørelse 9 - Salbyvej, Ejby-Kværkeby Stationsby	155
Miljøreddegørelse 10 Kværkeby Stationsby-Ringsted Station	156
Bilag	159
Liste over afgivne, skriftlige høringssvar	159
Liste over personer, der har givet mundtlige kommentarer på 12 borgermøder	168

Indledning

I forbindelse med VVM-analysen af projektet om udvidelse af kapaciteten på banestrækningen København-Ringsted gennemførte Trafikstyrelsen en offentlig høring i perioden fra 22. september til den 1. december 2008. Høringen skete på baggrund af en Miljøredegørelse samlet i 11 hæfter.

Kort om projektet

København-Ringsted projektet er langt fra nyt. De første spæde planer om at udvide kapaciteten på strækningen opstod for mere end 20 år siden, og gennem årene er forskellige løsninger blevet debatteret.

I perioden 2004 til medio 2006 gennemførte Trafikstyrelsen en "Strategianalyse" af udvidelsen af banekapaciteten mellem København og Ringsted.

Denne analyse dannede grundlag for, at Folketinget 21. marts 2007 vedtog lov om "projektering af jernbaneanlæg København – Ringsted" til erstatning for tidligere lov om samme emne fra 1997. Projekteringsloven gav Trafikstyrelsen bemyndigelse til at gennemføre en indledende projektering af 5. sporsløsningen og Nybygningsløsningen.

De hidtidige beslutninger om projektet er nærmere beskrevet i høringsudgaven af Miljøredegørelse 1.

I den seneste politiske trafikaftale, der 29. januar 2009 blev indgået mellem Venstre, De Konservative, Socialdemokraterne, Dansk Folkeparti, Socialistisk Folkeparti, Det Radikale Venstre og Liberal Alliance om en grøn transportpolitik, enedes parterne om at reservere 10 mia. kr. til en udvidelse af jernbanekapaciteten København-Ringsted.

5. sporsløsningen

I 5. sporsløsningen udbygges den eksisterende bane med et ekstra spor til fjerntog. Sporet anlægges mellem Hvidovre og Baldersbrønde på den sydlige side af de eksisterende spor, så der med S-banesporene bliver i alt fem spor på denne strækning.

I Baldersbrønde føres banen over de eksisterende spor på en bro og sluttes til det nordligste af de eksisterende spor.

Løsningen omfatter også et vendesporsanlæg i Roskilde.

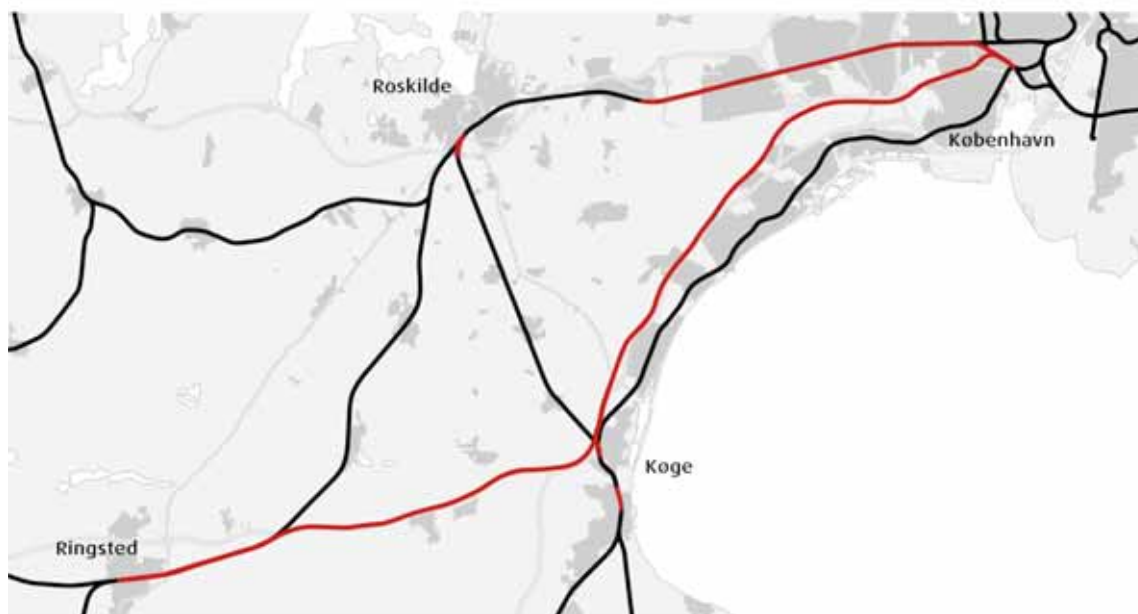
Udbygning af den eksisterende bane forbedrer primært forholdene lokalt mellem København og Roskilde. Den giver mulighed for 4-5 ekstra passagertog i timen i hver retning på denne strækning sammenlignet med situationen i 2017 uden udbygning af banen.

Nybygningsløsningen

Nybygningsløsningen anlægges som en dobbeltsporet bane fra Ny Ellebjerg Station via Køge til Ringsted. Den dobbeltsporede bane følger i store træk Holbækmotorvejen ud af København til Vallensbæk, videre langs Køge Bugt Motorvejen til Køge og derefter langs Vestmotorvejen til byen Fjællebro, hvorfra den følger den eksisterende bane til Ringsted.

Nybygningsløsningen omfatter desuden anlæg af en ny Køge Nord Station, der bygges tæt på S-banen, hvor der også anlægges nye perroner, tilslutning til Lille Syd Banen samt et ekstra spor mellem Københavnsvej i Køge og Køge Station.

Med Nybygningsløsningen opnås i første omgang en kapacitetsforøgelse på 4-5 tog pr. retning og time, men i modsætning til 5. sporsløsningen, hvor kapacitetsudvidelsen gælder København-Roskilde, opnås kapacitetsforøgelsen med Nybygningsløsningen hele vejen til Ringsted. Øges kapaciteten lokalt i København, hvilket vil være et særskilt projekt, vil det være muligt at køre yderligere 8-9 tog ud af København H mod henholdsvis Roskilde og Køge, hvoraf cirka halvdelen kan køre helt til Ringsted. Overflytningen af godstog fra eksisterende bane via Roskilde betyder, at der i Nybygningsløsningen vil kunne køre det samme antal persontog via Roskilde som i 5. sporsløsningen.



5. sporsløsningen anlægges langs den eksisterende bane København-Baldersbrønde, mens Nybygningsløsningen anlægges primært langs motorveje fra Køge til Ringsted. Nye sporanlæg er markeret med rødt.

Kombiterminal

I forbindelse med Nybygningsløsningen har Trafikstyrelsen undersøgt mulighederne for en hensigtsmæssig placering af samt arealbehov for en eventuel kombiterminal ved Køge. Høringen på idéfase-niveau om denne plan er foregået sideløbende med høringen for København-Ringsted projektet, og der er udgivet et debatoplæg om kombiterminalplanerne. Anlæg af en kombiterminal er kun aktuel i forbindelse med et valg af Nybygningsløsningen.

Offentlighedens inddragelse i efteråret 2008

Den offentlige høring i perioden fra den 22. september til den 1. december 2008 – i alt 10 uger - blev gennemført på baggrund af en høringsudgave af Miljøredegørelsen, som blev udgivet før høringsperiodens start.

Miljøredegørelsen er for overskuelighedens skyld opdelt i 11 hæfter, hvoraf det ene er generelt og sammenlignende mellem de to løsninger, ét vedrører udelukkende støj og vibrationer, og ni hæfter beskriver i geografisk afgrænsede områder baneanlæg og påvirkning af omgivelser. Miljøredegørelsen er udgivet på tryk og på Trafikstyrelsens hjemmeside.

Trafikstyrelsen udsendte forud for høringsperioden materiale ud til i alt ca. 3.000 adressater (personer, institutioner, stationer, borgerservice, biblioteker, myndigheder, organisationer mv.) hvortil kommer ekspedition af flere hundrede efterfølgende bestillinger samt udlevering af et par tusinde eksemplarer af Miljøreddegørelsens 11 hæfter til deltagerne på borgermøderne.

Trafikstyrelsens hjemmeside

Projektet er fyldigt omtalt på Trafikstyrelsens hjemmeside, og siderne var i høringsperioden de hyppigst sete af alle på hjemmesiden.

På hjemmesiden findes de ca. 150 tekniske fagnotater, som ligger til grund for Miljøreddegørelsen. Til hjemmesiden er desuden udviklet et dynamisk kort med en lang række informationer om projektet, herunder bl.a. matrikel- og adressesøgning, planoplysninger og projektets påvirkning af omgivelserne.

Listen over samtlige hørings svar samt referater af fra de 13 borgermøder, der er afholdt i den fælles høringsperiode for København-Ringsted projektet og idéfasen for kombiterminalplanerne, findes på Trafikstyrelsens hjemmeside. Ved offentliggørelsen af de personlige hørings svar er adresser og eventuelt andre personlige oplysninger ikke medtaget.

Ca. 120 personer har tilmeldt sig hjemmesidens mail-service om direkte fremsendelse af nyhedsbrev.

Hørings svar

Projektet har afholdt 13 borgermøder, heraf ét udelukkende om kombiterminalen. Møderne havde "udvidet åbningstid", idet borgere og andre udover den formelle spørgetid kunne stille faglige og personligt relaterede spørgsmål til Trafikstyrelsens eksperter, og der blev vist små og store udstillingsplancher med uddybende illustrationer. På en del af møderne blev der desuden vist store skalamodeller af udvalgte lokaliteter til bedre forståelse af banens linjeføring. Tilsammen deltog ca. 1550 personer på borgermøderne.

Trafikstyrelsen modtog skriftlige henvendelser fra i alt 269 personer mv., heraf handlede 259 henvendelser om København-Ringsted projektet og 97 om kombiterminalen.

På borgermøderne blev der registreret tilkendegivelser fra i alt 180 personer mv., heraf 168 om København-Ringsted projektet og 14 om kombiterminalen.

Nogle personer har således henvendt sig om både København-Ringsted projektet og kombiterminalen, og nogle har både afleveret skriftlig henvendelse og givet mundtlig kommentar på borgermøder.

Forud for den offentlige høring blev der annonceret i en lang række lokalaviser om projektets høringsperiode og om mulighed for at få information, herunder henvisning til Trafikstyrelsens hjemmeside. Desuden blev der i god tid før hvert af de 13 borgermøder foretaget lokal annoncering af møderne.

Til at understøtte den offentlige debat udgav projektet desuden informationspjecer om jernbanen og støj og om jernbanen og ekspropriationer.

Kontakt med grundejere m.fl.

I starten af 2007 tilskrev Trafikstyrelsen alle grundejere, hvis ejendom berøres direkte af projektarbejdet, og siden har der været afholdt individuelle møder med grundejere og med grupper af grundejere for personligt at orientere dem om projektets konsekvenser for deres ejendom inden offentlighedsperioden. Imidlertid har nogle af disse konsekvenser først været klarlagt på et sent tidspunkt i forhold til disse møder, og derfor har Trafikstyrelsen ikke kunnet informere de enkelte grundejere tidligere, end det er sket.

Der er ligeledes i 2008 gennemført en møderække med samtlige, berørte kommuner, hvor alle relevante forhold i forbindelse med projektets påvirkninger i den enkelte kommune kunne drøftes.

Desuden har der løbende været drøftelser med Kulturarvsstyrelsen, By- og Landskabsstyrelsen samt Miljøstyrelsen.

Trafikstyrelsen har desuden oprettet arbejdsgrupper med repræsentanter fra haveforeningerne i henholdsvis Grøndalsvænge (5. sporsløsningen) og Brøndby Haveby (Nybygningsløsningen) og kommunerne med det formål at fremkomme med løsninger på bl.a. arealproblemerne i forbindelse med projektets linjeføringer gennem kolonihaveområder.

Det videre arbejde

I høringsudgaven af Miljøredegørelsen er der fremlagt beskrivelser af såvel 5. sporsløsningen som Nybygningsløsningen med en grundløsning og en række tilvalgsmuligheder, tidligere benævnt løsningsmuligheder. Grundløsningen overholder alle tekniske krav og love mv., mens tilvalgsmulighederne er kendetegnet ved forbedringsforslag f.eks. i form af en anden konstruktion, yderligere funktionalitet eller endnu større hensyntagen til omgivelserne. Som følge heraf er tilvalgsmulighederne generelt dyrere end grundløsningen.

I offentligheds materialet er der således på visse, særligt kritiske lokaliteter fremlagt flere løsningsforslag til den offentlige debat indenfor rammerne i projekteringsloven.

Trafikstyrelsen har på baggrund af dispositionsforslaget og den gennemførte høringsperiode valgt at prioritere arbejdsindsatsen i projektforslaget til at omfatte nedennævnte elementer, dels hvor der indtil nu har været flere tilvalgsmuligheder i spil og dels, hvor der er rejst entydige, lokale ønsker om forbedringer af projektet.

I det politiske beslutningsgrundlag, som Trafikstyrelsen afleverer til transportministeren til efteråret 2009, vil indgå alle de hidtil fremlagte tilvalgsmuligheder, hvoraf en række således vil være analyseret mere dybtgående.

5. sporsløsningen

Der arbejdes videre med

- grundløsningen, hvor der støj dæmpes efter gældende praksis til 66 dB
- tilvalgsmuligheden med støj dæmpning som ved anlæg af en ny bane til 64 dB
- grundløsningen i Brøndbyøster med støj dæmpning efter gældende praksis
- grundløsningen i Baldersbrønde med anlæg af en banebro over de eksisterende spor
- grundløsningen med vendesporsanlæg uden station i Roskilde
- grundløsningen i Fjællebro uden omlægning af Køgevej.

Nybygningsløsningen

Der arbejdes videre med

- grundløsningen ved Kulbanevej med anlæg af dæmning og afgravning
- tilvalgsmuligheden ved Kulbanevej med en tunnel
- grundløsningen med en tunnel under Vigerslev Allé

- grundløsningen syd om vejudfletningen ved Vestvolden
- tilvalgsmuligheden nord om Vallensbæk Sø
- tilvalgsmuligheden med regulering af Køge Å ved Regnemark

Fælles strækning Fjællebro – Ringsted

Der arbejdes videre med

- en dobbeltsporet bane tæt på de eksisterende spor Fjællebro-Ringsted uden lange og høje, skærende broanlæg.

Andre fokusområder

Der arbejdes videre med

- en lidt vestligere linjeføring ved Cementvej/Tåstrupvej i Solrød Strand med mindre støjdbredelse og ændret arealpåvirkning
- en tættere linjeføring langs motorvejen ved Køge Å ved Lellinge
- en lidt lavere linjeføring ved Bjæverskov med mindre støjdbredelse.

Læsevejledning

For at give læserne et samlet overblik over alle henvendelser til projektet sker behandlingen af høringssvarene tematisk frem for behandling af hvert høringssvar for sig. Høringssvarene er opdelt efter indholdsfortegnelserne i Miljøredøgørelsens 11 hæfter i rækkefølgen 1-11.

Bemærk

- at en lang række forhold er blevet behandlet under Miljøredøgørelse 1 om generelle forhold, og derfor optræder de ikke under de geografisk opdelte kapitler, hvor afsenderen af høringssvar umiddelbart ville tænke, at tilkendegivelsen er refereret og behandlet
- at forhold vedrørende støj i anlægsfasen behandles i de geografisk opdelte kapitler, mens alle øvrige forhold om støj behandles under støjkapitlet sidst i høringssvaret, herunder også forhold, der relaterer til de geografiske opdelinger.

Høringssvarene og Trafikstyrelsens kommentarer er i princippet samlet i så få kategorier som muligt for at undgå gentagelser i kommentarerne. Nogle høringssvar har karakter af rene holdningstilkendegivelser og er derfor ikke kommenteret.

Trafikstyrelsens kommentarer følger så vidt muligt samme rækkefølge som de refererede høringssvar.

Afsenderne af høringssvar er opdelt i fem grupper

- B = Borger
- M = Myndighed
- F = Forening
- K = Kommune
- V = Virksomhed

Oversigt over afsendere af hørings svar og mundtlige indlæg på borgermødet er vedlagt som bilag til dette notat.

En person er kun registreret én gang med navn og nummer, selvom vedkommende har henvendt sig om både København-Ringsted projektet og Kombiterminal ved Køge, og selvom vedkommende både har afleveret skriftlig henvendelse og givet mundtlig kommentar på borgermøder. Forskellige tilkendegivelser fra samme person er registreret alle de steder, hvor tilkendegivelserne henhører jævnfør Miljøredegørelsens indholdsfortegnelser.

Trafikstyrelsen har med dette høringsnotat tilstræbt loyalt at behandle de enkelte hørings svar, hvor de passer bedst i sammenhæng med det kategoriserede indhold, samt søgt at få alle kommentarer med, der er relevante for projektet.

Pressen

Projektet har nydt størst bevågenhed hos lokalpressen, hvor der har været tydelige og organiserede tilkendegivelser. En meget omfattende modstand mod Nybygningsløsningen blev allerede i 2006 formuleret af Solrød Strands Grundejerforening med opbakning fra en lang række grundejerforeninger langs Køge Bugt. Grundejerforeningens aktiviteter har dengang og siden været genstand for omfattende, lokale presseomtaler.

København-Ringsted projektet har været omtalt i landspresen især i forbindelse med Infrastrukturkommissionens arbejde og rapportaflægning i januar 2008 samt efterfølgende regeringens udspil til "Bæredygtig transport – en bedre infrastruktur" og den politiske aftale "En grøn transportpolitik" fra 29. januar 2009. Projektet har endvidere været kædet sammen med forhandlingerne om en traktat med Tyskland om en fast Femern Bælt forbindelse.

Kort før høringsperiodens start holdt Trafikstyrelsen pressemøde med bl.a. fremvisning af skalamodeller af banens linjeføring på udvalgte lokaliteter. Ca. 25 journalister og fotografer fra lands- og lokalpresse deltog og sørgede efterfølgende for omtale af projektet og dets høringsperiode.

Interesseorganisationer

Ni kommuner, Høje Taastrup, Roskilde, Solrød, Greve, Vallensbæk, Ishøj, Holbæk, Lejre og Odsherred, har i et samarbejde været aktive i anbefalingen af 5. sporsløsningen samtidig med afvisning af Nybygningsløsningen.

Et andet samarbejde mellem 35 kommuner fra Vestsjælland, Sydsjælland, Lolland-Falster, København, Albertslund, Brøndby, Glostrup og Rødovre, heriblandt landets største, har arbejdet for Nybygningsløsningen.

Desuden har behovet for at gennemføre en parallel VVM-analyse af de to alternative løsninger, hvor kun den ene forudsættes realiseret, ofte været til offentlig diskussion.

To borgere startede i 2007 en underskriftindsamling på en særlig internetside til støtte for 5. sporsløsningen og opnåede ved sensommeren 2008 op på ca. 1150 underskrifter.

Miljøreddegørelse 1

København–Ringsted projektet

Offentlighedens inddragelse

Høringsmaterialet

Wallensbekbyes Laug (165F) rejser kritik af, at høringsmaterialet kun kan forstås, hvis man har sat sig ind i Strategianalyse 2005 og Trafikplan for jernbanen 2008-2028. På borgermødet i Vallensbæk henvendte Wallensbekbyes Laug sig til anlægschef Martin Munk Hansen med et ønske om at få adgang til investeringskalkulernes mellemregninger, hvilket blev afvist. Lauget finder det særdeles uheldigt, at Trafikstyrelsen ikke giver borgerne mulighed for at kontrollere disse beregninger og henstiller til, at alle mellemregninger stilles til rådighed for offentligheden.

Hvidovre Kommune (183K) mener ikke, at Miljøreddegørelse 11 om støj og vibrationer i tilstrækkeligt omfang belyser støjkonsekvenserne af hverken 5. sporsløsningen på strækningen fra kommunegrænsen mod øst og frem til Vojensvej 27 eller af Nybygningsløsningen for strækningen Vigerslev Allé 378 og frem til Vestvolden. Ifølge kommunen kan beboere og erhvervsdrivende på disse strækninger kun se støjkonsekvenserne ved at gå ind på Trafikstyrelsens hjemmeside. Dette er ikke tilfredsstillende og kræver desuden, at borgerne har adgang til internettet.

Hvidovre Kommune finder det også kritisabelt, at der i høringsmaterialet kun er afsat to sider til at belyse eventuelle problemer som følge af vibrationer fra jernbanen i de to løsningsmodeller. Dette medfører blandt andet, at der ikke redegøres for, hvilke boliger der kan blive berørt af vibrationsgener, men blot oplyser hvor mange, der kan blive berørt. Dette er ifølge kommunen ikke tilstrækkeligt til at give kommunens borgere et fyldestgørende informationsniveau, og derfor stilles der krav om, at den endelige VVM-reddegørelse tydeligt viser, hvilke boliger der kan blive ramt af vibrationsgener.

Høringsmaterialet mangler ifølge Hvidovre Kommune også en redegørelse for de forskellige ledningsanlæg, som jernbanen skal krydse, eller som den kommer tæt på, samt en tilhørende risikovurdering. Kommunen stiller krav om, at en sådan risikovurdering udarbejdes med hensyn til både forsyningsikkerhed og ulykker.

Hvidovre Kommune finder, at høringsmaterialet mangler visualiseringer af fremtidige krydsninger med Nybygningsløsningen på steder, hvor krydsningerne ændres væsentligt. Især fremhæves krydsningen ved Brøndbyøstervej, hvor beboerne vil få skyggegener, når vejen fremover føres over motorvejen på en dæmning. Der lyder derfor et krav om, at der udarbejdes visualiseringer af krydsningerne, så borgerne kan få et reelt indtryk af de fremtidige forhold.

Københavns Kommune (253K) finder, at høringsmaterialet mangler gode illustrationer af de valgte løsninger, der anskueliggør effekten af den nye bane. Der mangler endvidere en belysning af de landskabelige og byrumsmæssige kvaliteter, der ødelægges eller opnås. Derudover bemærker kommunen, at tegningsmaterialet i miljøreddegørelsen har en karakter, der gør det meget vanskeligt at vurdere konsekvenserne for de veje og stier, der bliver påvirket af de forskellige forslag.

På baggrund af det offentliggjorte høringsmateriale og oplysninger fremlagt på borgermødet i Vallensbæk den 13. november 2008 betegner Grundejerforeningen Egeparken (259F) beslutningsgrundlaget som stærkt mangelfuldt og i en række tilfælde direkte vildledende. Den videre politiske proces omkring håndtering af støjkonsekvenser og mulige afværgeforanstaltninger kritiseres for ikke at ville involvere de berørte borgere. I høringsmaterialet illustreres linjeforløbene primært ved hjælp af luftfotos, og dette er ifølge grundejerforeningen helt utilstrækkeligt til,

at borgerne kan forholde sig til den reelle visuelle effekt på landskabet. Grundejerforeningen kræver derfor, at der udarbejdes visualiseringer set fra øjenhøjde, så både lokalbefolkning og landspolitikere bliver konfronteret med de reelle landskabelige indgreb.

En borger (495F), der repræsenterer en grundejerforening med 117 huse i Taastrup, finder, at de luftfotos, som Trafikstyrelsen anvender i høringsmaterialet, er uhensigtsmæssige, når det handler om at visualisere effekterne af linjeføringen. Der burde i stedet anvendes moderne teknologier, der viser, hvordan det nye anlæg ville se ud fra jordhøjde.

Ishøj Kommune (273K) kritiserer, at banens forløb gennem kommunen ikke er visualiseret af luftfotos, sådan som forløbet gennem f.eks. Vallensbæk er belyst med luftfotos. Kritikken gælder også borgermødet i Vallensbæk den 13. november, hvor der hverken var dias eller forklaringer, som afdækkede banens forløb. Heller ikke en medbragt model viste forløbet i Ishøj, men fokuserede alene på Vallensbæk. Samlet set er Ishøj Kommune kritisk over for variationerne i høringsmaterialet og mener, at belysningen af banens forløb gennem kommunen er helt utilstrækkelig.

Vallensbæk Kommune (249K) er ikke tilfreds med, at miljøredegørelsen kun indeholder en enkelt visualisering af, hvordan Nybygningsløsningen vil påvirke omgivelserne i Vallensbæk set fra øjenhøjde. Samtidig påpeger kommunen, at der er fejl i visualiseringen. Den viser nemlig banen skjult bag en gruppe træer, mens det fremgår af en tegning, at banen går igennem gruppen af træer. Illustrationen er altså ikke retvisende. Vallensbæk Kommune rejser også kritik af, at der ikke findes visualiseringer af, hvordan banen vil påvirke Vallensbæk Mose og kirkeomgivelserne ved Vallensbæk Kirke.

Greve Kommune (181K) finder, at den udarbejdede miljøredegørelse er uegnet som informationsmateriale til borgerne. Kommunen ser derfor gerne, at Trafikstyrelsen udarbejder en folder med bedre visualiseringer og et lettere forståeligt sprog.

Trafikstyrelsens kommentarer

Hovedformålet med støjundersøgelserne har været at afklare konsekvenserne og dermed omfanget af støjdæmpende foranstaltninger bl.a. til brug for belysning af forskelle mellem tilvalgsmulighederne. I dispositionsforslaget, der ligger til grund for høringsudgaverne af Miljøredegørelsen, var formålet at belyse i hvilket omfang, der kan forventes opstillet støjskærme samt angive i hvilke områder, der kan forventes supplerende støjdæmpende foranstaltninger i form af eksempelvis facadeisolering.

I Miljøredegørelse 11 er der på denne baggrund vist eksempler på i hvilken afstand fra banen, støjgrænserne på henholdsvis 64 dB og 66 dB er overskredet. Eksemplerne er udvalgt, så de især omhandler områder med mange boliger. Områder, hvor støjkonsekvenserne er relativt begrænsede, indgår derimod ikke i det skriftlige materiale. De supplerende oplysninger har været tilgængelige på det dynamiske kort på Trafikstyrelsens hjemmeside.

En opdatering af støjberegningerne vil indgå i den kommende Miljøredegørelse, og efterfølgende vil der i forbindelse med anlægsfasen blive gennemført detaljerede beregninger med henblik på en finjustering af støjskærmenes placering samt afklaring af præcist hvilke boliger, der vil blive omfattet af tilbud om tilskud til facadeisolering.

Vibrationsberegningerne er udført ved hjælp af en erfaringsbaseret vibrationsmodel. Formålet har i denne fase, ligesom for støjberegningerne, været at afdække omfanget af konsekvenser for nærliggende boliger. Konsekvensvurderingen viser generelt, at komfortgener fra jernbanen kan afhjælpes ved en vibrationsdæmpning af sporene eksempelvis ved anvendelse af ballastmætter under sporet. I de videre undersøgelser vil disse beregninger blive opdateret dels i forhold til eventuelle justeringer af linjeføringen og dels ved vurdering af oplysninger om geotekniske forhold på udvalgte lokaliteter. Endvidere

vil der være særlig fokus på strækningen fra Vigerslevparken til Hvidovrevej, hvor banen føres i tunnel tæt ved større boligbebyggelser.

Hvad angår spørgsmålet om mellemregninger for investeringskalkuler henviser vi til de tekniske fagnotater, som ligger til grund for miljøredegørelsen, samt til Strategianalysen fra 2005. Heri er der redegjort nærmere for de foretagne beregninger. Grundlaget for anlægsbudgettet vil foreligge samtidigt med det politiske beslutningsgrundlag i efteråret 2009.

Trafikstyrelsen har i udformningen af offentlighedsmaterialet bestræbt sig på via forskellige medier at orientere befolkning, myndigheder m.fl. om projektet. Således er miljøredegørelsen udformet i et let forståeligt sprog, og fremstillingen er understøttet med illustrationer af forskellig art. Miljøredegørelsen er for overskuelighedens skyld desuden opdelt i 11 hæfter, hvoraf den ene er generel og sammenlignende mellem de to løsninger, ét vedrører udelukkende støj og vibrationer, og ni hæfter beskriver i geografiske afgrænsede områder baneanlæg og påvirkning af omgivelser. Miljøredegørelsen er udgivet på tryk og på Trafikstyrelsens hjemmeside, hvor der desuden bl.a. findes tekniske fagnotater og et dynamisk kort med en lang række informationer om projektet.

Hertil kommer, at projektet har afholdt 12 borgermøder med udvidet åbningstid, hvor borgere og andre udover den formelle spørgetid har kunnet stille spørgsmål til Trafikstyrelsens teknikere, og der har været vist små og store udstillingsplancher med uddybende illustrationer.

I den endelige, trykte Miljøredegørelse vil der blive taget stilling til visning af supplerende visualiseringer af anlægget.

Tilvalgsmuligheder

En borger (154B) udtrykker stor skuffelse over forløbet af borgermødet i Hvidovre Medborgerhus 11. november 2008. Borgeren havde forventet, at Trafikstyrelsen ville være åben over for drøftelse af andre tilvalgsmuligheder, end dem der fremgår af høringsmaterialet, men det var ikke tilfældet.

Hvidovre Kommune (183K) er utilfreds med, at høringsmaterialet for Nybygningsløsningen ikke indeholder beskrivelser af de to tilvalgsmuligheder, der ville medføre færrest gener for kommunens borgere. Det drejer sig om en boret tunnel fra Kulbanevej til Vestvolden og en tunnel under Vestvolden. Kommunen stiller krav om, at begge tilvalgsmuligheder som minimum indgår i det materiale, som Folketinget og trafikudvalget skal tage stilling til.

Hvidovre Kommune betragter det som en fejl i prioriteringen af Trafikstyrelsens arbejde, at en overdækning af banen fra Ulstrupvej/Allingvej og frem til kommunegrænsen mod Brøndby ikke er behandlet som et tilvalg i miljøredegørelsen. Derfor stiller kommunen krav om, at der udarbejdes en supplerende miljøvurdering af en overdækning på denne strækning.

Tilvalgsmuligheden Smaller motorvej i Hvidovre fremhæves af kommunen som en bedre løsning end alternativerne, fordi den ikke medfører nedrivning af huse. Af høringsmaterialet fremgår det imidlertid, at Vejdirektoratet finder denne løsning uacceptabel, fordi den begrænser motorvejens kapacitet og udvidelsesmuligheder. Vejdirektoratet begrundet ikke sit synspunkt med dokumentation, og dette tolker Hvidovre Kommune sådan, at Trafikstyrelsens ukritisk accepterer Vejdirektoratets afvisning af denne tilvalgsmulighed. Det får således kommunen til at forlange, at der gennemføres en trafikanalyse, så Vejdirektoratets synspunkter kan vurderes på et oplyst grundlag.

Grundejerforeningen Skellet (228F) betegner Trafikstyrelsens materiale om udvidelse af kapaciteten med nybygning af en jernbane mellem København og Ringsted som både sørgelig og skammelig læsning. Især fremhæves det som et problem, at Trafikstyrelsen har haft fokus på den økonomisk mest fordelagtige løsning frem for på løsninger med perspektiver. Dette er ifølge foreningen uheldigt,

fordi det medfører, at politikerne ikke får et godt og mangfoldigt grundlag for at prioritere mellem økonomi og livskvalitet.

Trafikstyrelsens kommentarer

Trafikstyrelsen har på udvalgte lokaliteter opstillet såvel en grundløsning som en tilvalgsmulighed, hvor sidstnævnte typisk forbedrer indpasningen i omgivelserne, og hvor der er tale om en dyrere løsning. Her vil politikerne således direkte kunne vælge en dyrere løsning, hvis der er flertal herfor.

I overensstemmelse med afgrænsningerne i projekteringsloven har VVM-analysen som udgangspunkt ikke omfattet f. eks. lange tunnelstrækninger, linjeføringer uden for motorvejskorridoren syd for Greve eller linjeføring via Amager.

Der er imidlertid foretaget undersøgelser af andre løsninger end dem, der er præsenteret som tilvalgsmuligheder i miljøredøgørelsen. Disse er i en tidlig fase af den indledende projektering valgt fra af tekniske, økonomiske eller andre grunde, og de er beskrevet i Miljøredøgørelsen under Fravalgte tilvalgsmuligheder, bl.a. boret tunnel.

Efter høringsfasen har Trafikstyrelsen indsnævret grundlaget for det videre projekteringsarbejde til at omfatte færre af de fremlagte tilvalgsmuligheder. Afgrænsningen er nærmere beskrevet på side 20.

Offentlighedsfasen har dog også givet anledning til revurderinger af en mulig ny jernbanens linjeføring og længdeprofil visse steder, eksempelvis i Solrød ved Cementvej/Taastrupvej.

Samtlige undersøgte løsninger vil blive fremlagt i det politiske beslutningsgrundlag.

Høringsprocessen

Grundejerforeningen Munkekær (230F) ønsker at få oplyst, hvilken indflydelse borgermøderne har på København-Ringsted projektet. Den giver samtidig udtryk for et håb om, at borgerne synspunkter vejer tungt, når politikerne skal tage endelig stilling til tilvalgsmulighederne.

En borger (334B) spørger, om Nybygningsløsningen i det hele taget er vedtaget, og henviser til, at der jo også findes 5. sporsløsningen via Høje Taastrup.

To borgere (353B, 402B) vil gerne vide, hvornår København-Ringsted projektet kan forventes tilendebragt.

En borger (403F) spørger, hvad der sker, hvis det midt under projektet viser sig, at der ikke er penge til at føre det til ende.

Støjudvalget i Solrød (389F), der repræsenterer over 25 grundejerforeninger med ca. 1.300 parceller, svarende til omkring 5.000 mennesker, der bor langs linjeføringen for Nybygningsløsningen, opfordrer politikerne i Solrød, Greve, Ishøj mv. til at gøre deres indflydelse gældende, så der ikke etableres en ny jernbane i Køge Bugt-området.

En borger (16B) betragter borgermødet på Solrød Gymnasium den 27. oktober 2008 som en skueplads og et udtryk for bevidst vildledning af befolkningen. Efter borgerens opfattelse var Trafikstyrelsen ikke mødt frem for at tilbyde borgerne reel information, men for at gennemtrumfe en bestemt løsning. Trafikstyrelsen var ikke indstillet på at diskutere tilpasninger af de offentliggjorte løsningsforslag, men præsenterede i stedet en lang række konklusioner, der tydeligvis fra fabrikeret til støtte for de løsninger, som styrelsen og en gruppe folkevalgte med særlige interesser syntes at ville gennemtvinge.

To andre borgere (352B, 334B) mener også, at Trafikstyrelsens panel ved borgermødet i Rishøjhallen den 2. oktober 2008 anbefaler Nybygningsløsningen frem for 5. sporsløsningen. En af dem (352B) gætter på, at det må være fordi, det er mere interessant at bygge en ny bane frem for at udvide en eksisterende.

Grundejerforeningen Byholmene (28F) har de seneste ca. 10 år modtaget flere skriftlige henvendelser fra Trafikstyrelsen angående København-Ringsted projektet. Derfor finder foreningen det højst besynderligt, at Trafikstyrelsen ikke har orienteret foreningen om høringsrunden for København-Ringsted projektet, men at man i stedet skal læse om den i lokalavisen. Grundejerforeningen undrer sig også over, at man går ind i en høringsrunde uden, at der er truffet beslutning om, hvorvidt det er 5. sporsløsningen eller Nybygningsløsningen, der skal gennemføres. Derfor vil foreningen gerne vide, om der kommer endnu en høringsrunde, når man ved, hvilken løsning der bliver tale om.

Virksomheden Geschwendtner I/S (97F) henviser til, at Trafikstyrelsen ifølge Miljøreddegørelse 1 har afholdt lukkede møder med alle direkte berørte grundejere inden høringsrundens start den 29. september 2008. Derfor finder virksomheden det stærkt kritisabelt, at ingen repræsentanter for virksomheden har været indkaldt til et sådant møde og, at virksomheden først modtog høringsmaterialet flere dage efter høringsrundens start, nemlig den 6. oktober.

Borgerforeningen (371F) rejser kritik af, at Trafikstyrelsen først 14 dage før et møde på Kværkeby Skole informerede en borger om, at hendes hus skal eksproprieres som følge af København-Ringsted projektet.

Wallensbekbyes Laug (165F) finder, at høringsmaterialet med supplerende fagnotater er meget omfattende og kritiserer høringsperioden for at være alt for kort. Dette betragter lauget som et udtryk for, at Trafikstyrelsen reelt ikke ønsker at give borgerne mulighed for at kommentere høringsmaterialet og mener, at høringsperioden burde have været betydeligt længere.

En borger (495F), der repræsenterer en grundejerforening med 117 huse i Taastrup, mener, at offentligheden ikke har fået reelle informationer om projektet og, at Trafikstyrelsen stadig har en del regnearbejdet at gøre. Derfor vil borgeren gerne videre, om Trafikstyrelsen nu går direkte til politikerne, eller om der bliver endnu en mulighed for, at borgerne kan forholde sig til resultatet af Trafikstyrelsens fortsatte regnearbejde.

Komiteen for Bedre bebyggelse på Amager (272F) gør indsigelse mod Nybygningsløsningens manglende legitimitet. Der henvises til Miljøreddegørelse 1, hvor Trafikstyrelsen skriver, at projektet ikke strider mod den statslige og kommunale planlægning. Imidlertid er dette ifølge komiteen faktisk forkert, idet dansk lovgivning angående indledende strategiske miljøvurderinger (SMV) ikke er taget i anvendelse. Dette bør straks sættes i værk, inden der gennemføres yderligere aktiviteter i projektet. Komiteen mener også, at Trafikstyrelsen har undladt at gennemføre den lovpligtige indledende offentlighedsfase for det fremsatte forslag om Nybygningsløsningen, idet styrelsen blot henviser til offentlighedsfasen omkring en ældre og fravalgt nybygningsløsning fra 1997. Denne sammenblanding af to sagsforløb betegnes imidlertid som en stor fejltagelse, fordi den fravalgte løsning fra 1997 er meget anderledes end den nye nybygningsløsning. Dette medfører, at offentligheden ikke har haft mulighed for at sætte sig ind i og udtale sig om den nye nybygningsløsning, herunder for at fremsætte alternative forslag. Kun direkte berørte kommuner og særligt udvalgte fik 14 dages høringsmulighed lige inden forslaget om projekteringsloven blev fremlagt.

Greve, Holbæk, Høje Taastrup, Ishøj, Lejre, Roskilde, Odsherred, Solrød og Vallensbæk Kommuner indgår i et interessefællesskab (270K) om at afgive hørings svar til miljøreddegørelsen for København-Ringsted projektet. Interessefællesskabet henviser til VVM-direktivets overordnede intention om, at VVM-undersøgelserne skal bidrage til, at beslutningstagerne kender dels de miljømæssige konsekvenser af et anlægsprojekt, dels borgernes synspunkter om fordele og ulemper ved projektet. I lyset af disse overordnede intentioner stiller interessefællesskabet spørgsmål ved, om VVM-undersøgelsen af København-Ringsted projektet er opfyldt med den foreliggende høringsudgave. Interessefællesskabet besvarer selv spørgsmålet med et "delvist", men pointerer,

at høringsmaterialet efterlader en række væsentlige spørgsmål, der skal besvares og/eller nuanceres i deres konklusioner i den endelige miljøredegørelse.

Interessefællesskabet kritiserer derudover Trafikstyrelsen for at have fremsendt høringsmaterialet i bind, hvilket betyder, at den enkelte kommune alene har modtaget beskrivelse af projektet inden for egen kommunegrænse. For at kunne vurdere projektet som helhed har kommunerne imidlertid haft brug for samtlige de bind, der tilsammen udgør høringsmaterialet.

Greve Kommune (181K) henviser til Miljøredegørelse 7, hvor det fremgår, at Grevebækken vil blive ført under banen i et dykket rør, hvilket kommunen betegner som en uacceptabel løsning, fordi det vil skabe en barriere for pattedyr, fisk og padder. Efter korrespondance med Trafikstyrelsen 24. oktober 2008 viser det sig imidlertid, at et notat af 8. juli 2008 udarbejdet af et konsulentfirma lægger op til løsninger, som vil afhjælpe barriereeffekten. Greve Kommune finder det bemærkelsesværdigt, at kommunen ikke tidligere er gjort bekendt med dette notat og forudsætter, at notatets konklusion indarbejdes i det endelige projekt.

Foreningen Vestvoldens Venner (329F) roser planlægningsgrundlaget for 5. sporets gennemskæring af Vestvolden, hvori det hedder, at det fredede bygningsværk vil blive friholdt for påvirkninger. Foreningen vil dog gerne vide, hvordan høringsprocessen tænkes tilrettelagt, hvis planlægningsgrundlagets forudsætninger alligevel ikke holder stik, og Vestvolden bliver påvirket.

Solrød Strands Grundejerforening (263F) kommenterede i 2006 forslag til udvidelse af jernbanekapaciteten mellem København og Ringsted. Det fremgår imidlertid af høringsmaterialet fra 2008, at disse kommentarer ikke har haft nogen nævneværdig effekt. Da spørgsmål rejst af grundejerforeningen på borgermødet i Solrød den 27. oktober heller ikke blev besvaret på tilfredsstillende vis, vælger foreningen nu at fremsende et høringssvar i form af et åbent brev til Folketingets trafikudvalg, hvori disse spørgsmål gentages. Ifølge grundejerforeningen bør den aktuelle høringsperiode i øvrigt ikke bruges til at diskutere, hvilken løsning der skal vælges, men til at tvinge Trafikstyrelsen og politikerne til at dokumentere, at der er behov for at anlægge en ny jernbane til 12 mia. kroner.

DSB (257F) ser frem til at blive inddraget i den videre trafikale planlægning af København-Ringsted projektet.

Trafikstyrelsens kommentarer

På grund af projektets omfang valgte Trafikstyrelsen at gennemføre en høringsperiode på i alt 10 uger og ikke kun på otte uger, som retningslinjerne foreskriver.

Forud for den offentlige høring blev der annonceret i en lang række lokalaviser om projektets høringsperiode og om mulighed for at få information, herunder henvisning til Trafikstyrelsens hjemmeside. Desuden blev der i god tid før hvert af de 12 borgermøder foretaget lokal annoncering af møderne. Se i øvrigt Trafikstyrelsens kommentarer under afsnittet Høringsmateriale.

Trafikstyrelsen udsendte forud for høringsperioden på egen foranledning høringsmateriale ud til i alt ca. 3.000 adressater, hvortil kommer ekspedition af flere hundrede efterfølgende bestillinger og udlevering af et par tusinde eksemplarer af miljøredegørelsens 11 hæfter til deltagerne på borgermøderne.

Ligeledes kort før høringsperiodens start holdt Trafikstyrelsen pressemøde med fremvisning af skalamodeller af banens linjeføring mv. på udvalgte lokaliteter. Ca. 25 journalister og fotografer fra lands- og lokalpresse deltog og sørgede efterfølgende for omtale af projektets høringsperiode.

I starten af 2007 tilskrev Trafikstyrelsen alle grundejere, hvis ejendom berøres direkte af projektarbejdet, og siden har der været afholdt individuelle møder med grundejere og med grupper af grundejere for at orientere dem om projektets konsekvenser for deres ejendom. Imidlertid har nogle af disse konsekvenser først

været klarlagt på et sent tidspunkt i forhold til disse møder, og derfor har Trafikstyrelsen ikke kunnet informere de enkelte grundejere tidligere, end det er sket.

Der er ligeledes i 2008 gennemført en møderække med samtlige, berørte kommuner, hvor alle relevante forhold i forbindelse med projektets påvirkninger i den enkelte kommune kunne drøftes.

Alle tilkendegivelser på borgermøderne er blevet refereret loyalt og fremgår af de referater, som er lagt på Trafikstyrelsens hjemmeside. Også alle indkomne, skriftlige hørings svar er lagt på hjemmesiden.

Trafikstyrelsen vurderer på denne baggrund, at der er gennemført en meget omfattende offentlighedsproces, hvor der har været lagt vægt på rettidig, forståelig og relevant information samt let tilgængelighed til projektets sekretariat og medarbejdere.

Kravet om gennemførelse af en Strategisk Miljø Vurdering (SMV) af projektet forud for VVM-analysen har tidligere været rejst overfor projektet og for transportministeren.

Strategisk Miljø Vurdering gennemføres for en plan eller et program i henhold til EU direktiv 2001/42, som i Danmark trådte i kraft fra 2004 med en overgangsperiode på to år.

Kravet er overfor klageren flere gange blevet afvist med den begrundelse, at København-Ringsted projektet dels er et konkret projekt og hverken plan eller program, og dels er det startet med den første projekteringslov allerede tilbage i 1997 og dermed syv år tidligere end bestemmelserne om SMV trådte i kraft.

Det er afklaret med de statslige miljømyndigheder, at Vestvolden i 5. sporsløsningen ikke påvirkes. Trafikstyrelsen mener, at der ikke vil være behov for en ny høringsproces, hvis projektet ville konflikte med kulturinteresserne i området.

Linjeføringen for Nybygningsløsningen ved Kettevej ligger nord for Holbækmotorvejen, og derfor kommer banen ikke i berøring med de grunde, der ligger syd for motorvejen. Dette er årsagen til, at Grundejerforeningen Byholmene ikke har fået en direkte henvendelse fra Trafikstyrelsen. De nuværende undersøgelser af de to mulige løsninger gennemføres på baggrund af en projekteringslov, som Folketinget vedtog i marts 2007. Den igangværende høringsrunde er formentlig den sidste, og der forventes politisk stillingtagen til projektet i efteråret 2009.

Det er Trafikstyrelsens rolle at give en objektiv præsentation af muligheder, konsekvenser og omkostninger, der er ved henholdsvis Nybygningsløsningen og 5. sporsløsningen, og Trafikstyrelsen anbefaler derfor ikke den ene løsning frem for den anden. Omkostninger og konsekvenser for de to løsninger er imidlertid meget forskellige, og når Trafikstyrelsen forklarer fakta, er det ikke et udtryk for, at der tages stilling.

Med en politisk beslutning i efteråret 2009 om at gennemføre enten Nybygningsløsningen eller 5. sporsløsningen går der omkring to år med detaljeprojektering, ekspropriationer og offentlig udbud af anlægget. Formodentlig kan anlægsarbejdet gå i gang i 2012 og første tog begynde at køre 5-6 år efter. Det vil kræve direkte politisk beslutning at standse projektet, når det først er sat i gang.

Sammenhæng med andre projekter

Drift

Region Hovedstaden (73K) ønsker, at togene over Øresundsbroen mod Helsingør i en fremtidssikret løsning ligeledes kan køre fra Lufthavnen mod Roskilde og Holbæk samt mod Slagelse og Næstved. Det anføres, at udformningen af Ny Ellebjerg

Station som knudepunkt ikke i tilstrækkelig grad giver den bedst mulige forbindelse til Kastrup station. Region Hovedstaden oplyser, at der i den regionale udviklingsplan peges på etablering af en aflastningsbanegård ved Ny Ellebjerg station.

Desuden anbefales det, at der allerede i planlægningsfasen peges på et punkt på København-Ringsted banen, hvor det vil kunne lade sig gøre at koble en bane fra Helsingør på Ringstedbanen.

Region Hovedstaden mener, at strækningen gennem Danmark bør ses i sammenhæng med de svenske undersøgelser om udformningen af et fremtidigt højhastighedsnet. Det kunne i den sammenhæng overvejes at indtænke behovet for en tilslutning i Køge Nord.

Region Sjælland (95M) oplyser, at Regionen i øjeblikket arbejder med at forbedre sin egen regionale kollektive bus- og banetrafik med fokus på den kommende Femern Bælt og Øresundsregionen. I forbindelse med sidstnævnte udtrykkes bekymring for om udformningen af Ny Ellebjerg Station i tilstrækkelig grad giver mulighed for, at gods- og persontog fra forskellige strækninger på en hurtig og smidig måde kan krydse hinanden. Dette skal indtænkes i projektet og ses i sammenhæng med tilgængeligheden fra Sjælland til lufthavnen i Kastrup og den skånske del af Øresundsregionen.

Hvidovre Kommune (183K) anbefaler, at det fremgår af den endelige miljøredegørelse, at begge løsninger projekteres og anlægges, så den ikke er til hinder for en letbane langs Ring 3, og så der er mulighed for eventuel tilkobling.

Lejre Kommune (203K) har en stærk forventning om, at udbygningen af Nordvestbanen bliver en realitet. Der peges på, at banestrækningen mellem Lejre og Vipperød bliver dobbeltsporet.

Dansk Industri (200F) anbefaler, at København-Ringsted projektet ses i sammenhæng med Femern-forbindelsen. Det nævnes bl.a., at det er vigtigt at sikre kapaciteten på særlige steder, f.eks. ved dobbeltspor på Storstrømsbroen. Der peges ydermere på, at de svenske planer om højhastighedstog også bør inddrages i den videre planlægning. Endelig anbefales det at se projektet i sammenhæng med ringforbindelserne i Hovedstadsområdet.

Skånetrafikken (247V) anbefaler, at Trafikstyrelsen undersøger, hvordan en fast forbindelse Helsingør-Helsingborg kunne indgå i den fortsatte planlægning (det er muligt at læse mere om dette i afsnittet om kapacitet og regularitet.)

Sydporten (254V) foreslår, at der etableres drift fra Ringsted over Køge videre til Kastrup, hvis Nybygningsløsningen vælges. I den sammenhæng anses det for vigtigt, at den kapacitetsmæssigt nødvendige spørløsning ved Ny Ellebjerg Station anlægges. Det oplyses, at Sydporten har planer om etablering af en station ved Sluseholmen/Bådehavnsvej, der kan betjene området i Københavns Sydhavn. Desuden foreslås det, at genindføre drift mellem Roskilde og Kastrup.

DSB (257V) finder, at med et styrket fokus på både Københavns Hovedbanegård og Østerport, når Cityringen etableres, burde en løsning med mere kapacitet mellem København og Østerport være medtaget.

Solrød Strands Grundejerforening (263F) mener, at valg af Nybygningsløsningen betyder, at S-banen aldrig bliver udbygget. Det påpeges, at denne løsning tilgodeser alle der bor syd for Køge, mens alle der bor i Køge Bugtområdet nord for Køge, vil blive belastet af støj.

En borger (154B) påpeger, at åbningen af Femern Bælt-forbindelsen vil kræve endnu en forbindelse over Øresund. En jernbane fra Hundige/Vallensbæk over Ballerup og Lyngby til Klampenborg/Skodsborg med tilslutning til Kystbanen ønskes. Samtidig kunne denne banelinje blive til en ydre ringbane for en S-

togsforbindelse. Derudover foreslås det, at metrolinjen fortsættes fra Vanløse over Rødovre Centrum til Fabriksparken i Glostrup.

Øresundsbron (155V) vurderer, at det som et led i den fortsatte integration på tværs af Øresundsregionen bliver muligt for Øresundstogene at betjene andre byer på Sjælland end Helsingør. Det anbefales, at Trafikstyrelsen undersøger hvilke muligheder, der findes for at føre visse Øresundstog over Vigerslev og videre ud på Sjælland. Udformning af tilslutningen til Øresundsbanen og Ny Ellebjerg Station er centrale i denne sammenhæng.

Øresundsbron (155V) peger på, at mulighederne for at gennemføre en fremtidssikring af udfletningen i Vigerslev/Ny Ellebjerg, hvor banen deler sig i en dobbeltsporet bane mod København H og de to spor mod Kalvebod-Øresund bør revurderes. Øresundsbro Konsortiet anbefaler en udfletning i flere niveauer. Det vil gøre det muligt at videreføre jernbanen mod Øresund eller skabe forbindelse mellem Vestbanen og Øresundsbanen uden konflikt med den nye jernbanestrækning.

En borger (492B) spørger, om de passagerer, der skal med Nybygningsløsningen, enten skal tage til Hovedbanegården eller til Køge Nord. Eller alternativt kombinerer den med en letbane, der går forbi Glostrup, eller genoplive Høje Taastrup Centret, så passagererne kan komme på der. Det anføres, at der er behov for at få sammenhæng i trafikinvesteringerne i hovedstadsområdet. Borgeren mener, at en letbane kan aflaste hele hovedstadsområdet for en væsentlig del af den eksisterende biltrafik.

En borger (54B) foretrækker 5. sporet, men hvis Nybygningsløsningen vælges, anbefales følgende at indgå i beslutningsgrundlaget: En lavbro fra Sydhavnen, Avedøre Holme eller Amager til lige nord for Køge samt en tunnel mellem Helsingborg og Helsingør og banestrækning med linjeføring gennem eller syd om Hillerød og herfra til Roskilde.

En borger (395B) spørger, om der er nogen af de to løsninger, der omfatter en letbane via Glostrup til Lyngby.

En borger (178B) mener, at pendlertrafikken via Køge kan forbedres med anlæggelse af overhalingsspor på S-banen, indsættelse af eksprestog på S-banen Køge – København samt en letbane fra Hundige/Ishøj ad Ring 3 til Lyngby.

En borger (362B) spørger, hvornår overhalingssporet anlægges ved Ringsted Station.

En borger (407B) spørger, om der med etablering af Femern Bælt-forbindelsen ikke opstår en ny flaskehals ned over Storstrømmen.

En borger (306B) spørger, om der er overvejet en bane med forbindelse over Kattegat.

En borger påpeger (307B), at det tidligere København-Ringsted projekt opererede med, at stationen ved Køge skulle ligge længere sydpå, og at projektet omfattede en ny jernbanebro over Storstrømmen.

Trafikstyrelsens kommentarer

Detailprojekteringen af overhalingssporet ved Ringsted er i gang. Anlægget, som er en del af KØR-projektet, forventes ibrugtaget i 2010.

Uanset om 5. sporsløsningen eller Nybygningsløsningen vælges, vil det være muligt at føre tog direkte fra Roskilde til Kastrup Lufthavn uden om Københavns Hovedbanegård. Men kun Nybygningsløsningen giver plads til et sådant togsystem, uden at togantallet til København H samtidig må sænkes. For begge løsninger gælder, at kapacitetsforholdene på Øresundsbanen og stationen i Københavns Lufthavn sætter begrænsning for, hvor ofte et sådant togsystem kan køre. Uden udbygning på Øresundsbanen vurderer Trafikstyrelsen, at det højst vil være muligt

at gennemføre timedrift direkte uden om København H. Trafikstyrelsens analyser viser, at der ikke med den planlagte trafik vil være kapacitetsproblemer ved Ny Ellebjerg med den projekterede sportilslutning i niveau. Der er imidlertid planen at reservere arealer til en fremtidig bro, således at der efter en markant trafikvækst kan tilvejebringes en tilstrækkelig kapacitet.

En Kattegatbro ville kræve, at der på begge sider af broen anlægges en ny banelinje mellem kysten og Århus hhv. København beregnet for hurtige tog, herunder også en ny bane udenom Roskilde til København.

En sådan ny bane må på delstrækningen ind og ud af København forventes at skulle følge samme linjeføring som Nybygningsløsningen i København-Ringsted projektet.

Med 5. sporsløsningen og en ny bane fra Roskilde mod Kattegatkysten vil der ikke blive tilstrækkelig kapacitet mellem København og Roskilde til at håndtere den ønskede, fremtidige trafikvækst.

København-Ringsted projektet er ikke et nærbaneprojekt med ringbaner/letbaner. Men etableringen af såvel 5. sporsløsningen som Nybygningsløsningen vil ikke lægge hindringer for en Ring 3 letbane. Umiddelbart vil Glostrup Station være det naturlige omstigningspunkt, og her sikres gennem Nybygningsløsningen tilstrækkelig kapacitet til regionaltoogsstandsning.

Aftalen om Femern Bælt-forbindelsen indebærer en udbygning af den eksisterende bane fra Rødby til Ringsted, hvilket er et særskilt projekt. Ambitionsniveauet er her er gennemgående dobbeltspor mellem Ringsted og Rødby, idet Storstrømsbroen i første omgang dog forbliver enkeltsporet, hvilket er tilstrækkeligt til den forudsatte trafik i en årrække efter Femern forbindelsens åbning. Hastigheden forudsættes at være 160 – 200 km i timen. Vælges Nybygningsløsningen, vil det senere være muligt at tilslutte en højhastighedsbane ved Køge, men der er ingen konkrete planer herom.

Generelt om løsningerne

I dette afsnit gives en oversigt over de generelle synspunkter vedrørende 5. sporsløsningen og Nybygningsløsningen, samt de høringssvar, der peger på andre løsninger. Endelig er der en oversigt over synspunkter fra høringssvar, der ikke konkret peger på en bestemt løsning, men som kommenterer de fremlagte løsninger. Der er kun medtaget høringssvar, som tager konkret og direkte stilling til de enkelte løsninger.

En del høringssvar rummer en indirekte stillingtagen i kraft af, at de rummer en grundlæggende kritik af elementer i den ene løsning uden at nævne, at de går ind for den anden løsning. Disse høringssvar er medtaget under de emner de har beskæftiget sig med og under de strækninger, de handler om.

De specifikke kommentarer og synspunkter vedrørende de enkelte temaer inden for de foretrukne løsninger fremgår af de følgende afsnit.

5. sporsløsningen

Kulturarvsstyrelsen (164M) anbefaler, at man vælger 5. sporsløsningen, fordi Nybygningsløsningen vil påvirke mange kulturhistoriske interesseområder.

9 kommuner – Solrød, Greve, Holbæk, Høje Taastrup, Ishøj, Løjre, Odsherred, Roskilde og Vallensbæk - er gået sammen om et fælles høringssvar (270K), der forholder sig til de to fremlagte løsninger. I dette høringssvar peges på 5. sporsløsningen som den, der bør arbejdes videre med. Argumenterne for denne prioritering er kort fortalt at 5. sporsløsningen har den tilstrækkelige kapacitet, at den ikke står i vejen for eventuelle senere kapacitetsudvidelser, at den giver bedre vilkår for pendlere i Roskilde-fingeren end Nybygningsløsningen, at den ikke ødelægger miljøet, de landskabelige værdier og de rekreative områder, og at den

er økonomisk ressourcebevidst, idet den skaber den nødvendige kapacitetsudvidelse med en relativt begrænset investering.

14 foreninger mv. anbefaler specifikt 5. sporsløsningen. Det gælder en grundejerforening i Brøndbyøster (25F), Brøndby Haveby, Afd. 3 (45F), Vallensbæk Menighedsråd (56F), Andelsboligforeningen Thorvalds Minde i Hvidovre (68F), Grundejerforeningen Klardam Øst i Hvidovre (69F), Karlstrup Landsbylaug (75F), Grundejerforeningen Mølletofte i Karlslunde (152F), Wallensbekbyes Laug (165F), Grundejerforeningen Skellet i Hvidovre (228F), Vejlaugget Munkekær i Solrød (230F), Ll. Salby Landsbylaug (243F), Solrød Strands Grundejerforening (263F), Ishøj Bylaug/Grundejerforeningen Landsbyen (265F) og Andelsboligforeningerne Hvidovrevang og Solkrogen (269F).

Argumenterne for anbefalingen går på, at 5. sporsløsningen imødekommer alle rimelige forventninger, og at den ikke vil genere beboerne, naturområderne, kulturmiljøerne og de store rekreative områder fra Hvidovre og ned langs Køge Bugt. Samtidig har hovedparten af borgerne langs Nybygningsløsningen ingen fordele af en fjernetsforbindelse hvor der ikke er mulighed for påstigning andre steder end i Køge. Endelig fremhæves det som en fordel ved 5. sporsløsningen, at ingen nye beboere vil blive generet af støj. Grundejerforeningen Skellet peger specielt på, at en del af argumenterne for Nybygningsløsningen er tvivlsomme.

En række borgere (9B, 36B, 40B, 54B, 170B, 196B, 217B, 224B, 233B, 267B, 323B, 324B, 379B, 439B, 493B, 497B, 498B) nævner specifikt, at de går ind for 5. sporsløsningen. Argumenterne fra disse høringssvar handler bl.a. om, at man under ingen omstændigheder vil have Nybygningsløsningen, og at 5. sporsløsningen er fuldt tilstrækkelig mange år ud i fremtiden. Det nævnes også, at 5. sporsløsningen er langt den billigste, og at den kun generer de beboere, som allerede er generet i forvejen langs den eksisterende bane. Det foreslås, at man kunne ofre lidt mere på støjafskærmningen af 5. sporsløsningen og dermed give beboerne langs banen et lavere støjniveau, end de har i dag.

Endelig peger flere på, at en kombination af 5. sporsløsningen og en udbygning af S-togsforbindelsen til Køge kunne give den kollektive trafik et stort, samlet løft.

Nybygningsløsningen

To myndigheder, nemlig Region Sjælland (95M) og Region Skåne (262M) peger på Nybygningsløsningen som den foretrukne. Argumenterne er, at Nybygningsløsningen lever bedst op til ønskerne om mere banekapacitet, fremtidssikring og en hurtig beslutning. Region Skåne lægger især vægt på, at Nybygningsløsningen sikrer det største udbytte af Femern-forbindelsen, men peger samtidig på behovet for at diskutere en ny transportkorridor på Sjælland i forbindelse med en ny Helsingør-Helsingborg forbindelse.

13 kommuner peger på Nybygningsløsningen som den, der bør foretrækkes. Det drejer sig om Slagelse (50K), Stevns (72K), Glostrup (94K), Køge (182K), Albertslund (201K), Helsingborgs Stad (248K), Ringsted (250K), København (253K), Brøndby (255K), Valby Lokaludvalg (264K) (har dog ikke kommunestatus) samt Næstved, Faxe og Vordingborg (268K).

Argumenterne for at pege på Nybygningsløsningen går bl.a. på bedre forhold for pendlerne fra det sydlige Sjælland, reduktion af CO₂-udslippet ved at flytte biltrafik til togtrafik, en styrkelse af sammenbindingen mellem København/Sjælland på den ene side og resten af Danmark, resten af Øresundsregionen og Tyskland på den anden side. Også samfundsøkonomien taler for Nybygningsløsningen. Køge Kommune peger på, at Nybygningsløsningen har den største miljøpåvirkning på det lokale plan, men at den i et overordnet miljø- og klimaperspektiv vil være den bedste, fordi den skaber grundlag for mere grundlæggende ændringer af trafikmønstret. Albertslund Kommune fremhæver, at 5. sporsløsningen er problematisk for kommunen. Københavns Kommune peger desuden på, at Nybygningsløsningen vil sikre tilstrækkelig kapacitet til den forventede vækst i godstrafikken, når Femern-forbindelsen åbner. Brøndby Kommune peger på Nybygningsløsningen, fordi den generer færrest borgere i kommunen.

Fire virksomheder peger på Nybygningsløsningen. Det er Movia (52B), Skånetrafikken (247V), DSB (257V) og Øresund/Sund og Bælt (261V). Argumenterne for Nybygningsløsningen går bl.a. på, at den giver den største banekapacitet mellem København og Ringsted og giver de fleste udviklingsmuligheder for den kollektive trafik. Øresund/Sund og Bælt peger specielt på, at Nybygningsløsningen bedst understøtter de europæiske tanker om Korridor B.

Fem foreninger peger på Nybygningsløsningen. Det er Øresundsbron (155V), Brancheforeningen Dansk Kollektiv Trafik (189F), Rådet for Bæredygtig Trafik (192F), DI (200F) og Socialdemokraterne i Valby (231F). Argumenterne for Nybygningsløsningen går især på, at den giver den bedste platform for et markant løft af jernbanens rolle i persontransporten – både nationalt og internationalt - med større kapacitet, regularitet og hastigheder, samt at den giver det bedste samfundsøkonomiske resultat. Socialdemokraterne i Valby peger specielt på, at løsningen giver det største løft i såvel den regionale, som den nationale og internationale passager- og godstrafik.

En række borgere (6B, 57B, 185B, 222B, 225B, 318B, 319B, 321B, 397B, 481B) peger på Nybygningsløsningen som den bedste. Argumenterne er bl.a., at Nybygningsløsningen er fremtidssikret på grund af overkapacitet, når den tages i brug, at den giver mindst gener og forstyrrelser i anlægsfasen, at den vil plage færre mennesker støjmessigt, når den tages i brug, at den bedst tilgodeser de samfundsmæssige interesser, og at den kan give jernbanen i Danmark et stort løft.

En af borgerne (222B) gør opmærksom på, at Nybygningsløsningen kan være udgangspunkt for en række yderligere udbygninger af jernbanetrafikken både mod syd (Næstved, Femern-forbindelsen) og vest (Kalundborg, Samsø, Århus).

Begge løsninger

To foreninger og to borgere peger på, at både 5. sporsløsningen og Nybygningsløsningen bør etableres. De to foreninger er Dansk Jernbaneforbund (29F) og penderklubben Roskilde-København (418F). Dansk Jernbaneforbund ønsker 5. sporet af hensyn til pendertrafikken og Nybygningsløsningen til højhastighedstogene og et stigende antal godstog fra Femern-forbindelsen. Begge foreninger mener, at 5. sporsløsningen må komme først for at lette presset på pendertrafikken.

To borgere (419B, 424B) går også ind for gennemførelse af begge løsninger. 5. sporsløsningen kan bruges til regionaltrafik og enkelte fjerntog, mens Nybygningsløsningen er skræddersyet til de mange godstog og de hurtige passagertog. Når vi tænker 20-30 år frem, er det nødvendigt at udbygge banen til mindst den dobbelte kapacitet, hvis vi for alvor skal flytte folk fra bilerne over i toget.

Trafikstyrelsens kommentarer

Trafikstyrelsen kommenterer ikke holdninger for eller imod de undersøgte løsninger.

Høringsnotatets øvrige kapitler og afsnit kommenterer dog konkrete henvendelser med svar på specifikke spørgsmål og kommentarer.

Alternative løsningsforslag

Fem foreninger og en række borgere peger på andre løsninger end de to, der er præsenteret i høringsmaterialet.

Grundejerforeningen Kildegården i Greve (60F) foreslår, at banen følger Nybygningsløsningen det første stykke, og herefter skrår gennem landet til Roskilde. På den måde vil den ikke genere så mange mennesker.

Danmarks Naturfredningsforenings lokalafdeling i Solrød (63F) peger på den eksisterende arealreservation mellem Roskilde og Køge Bugt med Høje Taastrup Banegård som det naturlige knudepunkt.

Komiteen for Bedre bebyggelse på Amager (272F) foreslår, at banen føres fra København H til Amager via Dybbølsbro, derfra mod syd langs Amagermotorvejen, forbi Kalvebodbroen, videre ad en bro-/tunnelforbindelse til en dæmning i Køge Bugt parallelt med kysten i ca. 4 kilometers afstand. Dæmningen slutter nord for Køge, føres i land via en bro og ledes til Køge Nord Station efter at have krydset motorvejen. Løsningen vil spare ca. 200 ha. miljøfølsom natur og bebyggede områder langs Køge Bugt, og den vil ikke bryde ind i eksisterende, trafikale forhold i anlægsfasen.

Komiteen protesterer desuden over den foreslåede linjeføring nord for Vestmotorvejen mellem Køge og Ringsted, der berører habitatområdet ved Køge Å. Problemstillingen er uddybet i afsnittet vedrørende strækningen i Miljøredegørelse 9.

En række borgere kommer med bud på alternative løsninger. Flere borgere (8B, 35B, 178B, 378B, 380B, 381B, 389B, 499B) undrer sig over, at banen ikke lægges i den transportkorridor, som allerede er udlagt i det åbne land mellem Roskildefingeren og Køgefingeren op forbi Høje Taastrup og eventuelt videre mod Helsingør. Det vil også gøre det muligt at anlægge en egentlig højhastighedsbane.

En borger (8B) har skitseret en samlet løsning, hvor banen og en kommende Motorring 5 motorvej føres samlet fra Ølby mod nord øst om Tune og videre op forbi Hedehusene mod Helsingør. Syd for Hedehusene etableres en afgrænsning af banen mod Vallensbæk og derefter i en linjeføring svarende til Nybygningsløsningen. Det vil give en fremtidssikret løsning med forbindelse både mod København H og mod en kommende Helsingør-Helsingborg forbindelse.

En borger (154B) peger på den tidligere version af Nybygningsløsningen fra 1998. Det er vigtigt af sikkerhedsgrunde at have flere banelinjer til hovedstaden. En ny bane vil også kunne bygges til senere kørsel med højhastighedstog.

En borger (18B) foreslår en linjeføring fra Høje Taastrup og direkte til Ringsted.

Desuden foreslås en linjeføring fra København til Høje Taastrup og derfra mod sydvest, øst om Tune via Jersie til motorvejen og derfra langs motorvejens nordside til Ringsted som i Nybygningsløsningen. Fordelen ved disse løsninger er, at de går uden om beboede områder og rekreative områder langs Køge Bugt. En tredje borger vil lade banen tage den direkte forbindelse fra Brøndby Strand til Kværkeby – uden om Køge.

To borgere (221B, 471B) mener, at jernbanen skal ligge i en tunnel under Køge Bugt som et fremsynet forslag til gavn for alle i Køge Bugt området, som i forvejen er støjplagede. En borger (377B) foreslår en lavbro over Køge Bugt, kombineret med en sænketunnel i den ene ende for at give plads til sejlerne.

En borger (186B) foreslår, at banen graves delvis ned under terrænen for at opnå stor støjreduktion og større frihed til blødere kurver, så hastigheden kan øges til mere end 250 km/t.

En borger (330B) foreslår en linjeføring, hvor Nybygningsløsningen føres ind over Kalvebodbroen til Amager Fælled langs med Amagermotorvejen med mulighed for at omlaste gods ved Avedøre Holme. Det vil bl.a. løse en række støjproblemer og spare anlægsomkostninger, fordi man undgår den tætte bebyggelse.

Endelig undrer en borger (427B) sig over, at man ikke har valgt en linjeføring langs den eksisterende S-bane og derfra mod Ringsted og Femern.

Trafikstyrelsens kommentarer

Med baggrund i den første projekteringslov fra 1997 blev der undersøgt en kombinationsløsning, hvor den eksisterende bane blev udbygget til Høje Taastrup i kombination med et nyt dobbeltspor via Køge Nord til Ringsted. Denne løsning kombinerer de største problemer ved de to andre løsninger, idet den både giver øgede støjproblemer i tætbefolkede områder og går igennem ubebyggede

landskaber og naturområder. "Kombinationsløsningen" har ikke været undersøgt yderligere siden 1998.

Løsningsforslag med linjeføringer på dæmning eller tunnel i Køge Bugt kan nok løse en række problemer vedrørende støj, indgreb i natur- og rekreative områder mv., men vil dels øge de samlede omkostninger ved projektet til et helt urealistisk niveau, dels give problemer for andre natur- og rekreative områder afhængigt af det præcise forslag. Sådanne løsningsforslag falder også uden for projekteringslovens rammer.

København-Ringsted projektet sigter ikke på at udvide kapaciteten S-tog, men for almindelige tog og godstog. Anlæg af to konventionelle banespor langs den bestående bane ville blive bekostelig og genere væsentlig flere mennesker end en linjeføring langs motorvejen.

Forskellige løsninger

Høringssvarene fra to myndigheder, en kommune, tre foreninger og en række borgere har generelle kommentarer til de fremlagte løsninger uden at pege på én af dem som den bedste. De mere specifikke kommentarer findes i de følgende afsnit under de enkelte temaer.

Region Hovedstaden (73K) tager ikke stilling til de to løsninger. Der henvises til den regionale udviklingsplan, i hvilken der peges på forbedringer af kapaciteten på hovedbanenettet mod syd. Regionen henleder i den sammenhæng opmærksomheden på Øresundstilslutningen, transportkorridoren fra Helsingør til Køge og højhastighedstogene. De tre problemstillinger er nærmere beskrevet i afsnittet om trafikale muligheder.

By- og Landskabsstyrelsen (244M) fremhæver, at det er Miljøministeriets generelle opfattelse, at nye baneanlæg bør søges placeret op til eksisterende trafik anlæg, således at inddragelse af "nye" landskaber, natur- og friluftsområder reduceres mest muligt. Miljøministeriet noterer sig, at dette princip i vidt omfang er taget i anvendelse i forslagene.

Rødovre Kommune (251K) påpeger, at kommunen ikke kan gå ind for 5. sporsløsningen, fordi kommunen ikke umiddelbart får glæde af det 5. spor, men kun negative konsekvenser i form af støj og vibrationer.

Grundejerforeningen Trylleskoven i Solrød (65F) udtrykker stor skepsis over for Nybygningsløsningen specielt i forhold til de støjproblemer, den vil give beboerne i Solrød og i forhold til de rekreative naturområder.

Grundejerforeningen Baunebakken i Hvidovre (71F) afviser Nybygningsløsningen, da foreningen er meget berørt af støj i forvejen.

Danmarks Naturfredningsforening (209F) påpeger, at det ikke er muligt at veje 5. sporsløsningen op imod Nybygningsløsningen, da der er tale om to forskellige projekter med forskellige effekter. Det ville have givet et mere rimeligt sammenligningsgrundlag, hvis Nybygningsløsningen blev afvejet i forhold til en løsning med to nye spor til Høje Taastrup i stedet for ét.

Vergo Vinimport (207V) undrer sig over, at der tages mere hensyn til mus, frøer og andre dyr, end til Homo Sapiens. Det foreslås, at 5. sporsløsningen overdækkes. Derved kan denne løsning også blive attraktiv for beboerne langs denne strækning, som er støjplagede i forvejen. Nybygningsløsningen giver problemer i forhold til naturområderne, drikkevandsinteresserne og mere støj for beboere, der allerede er støjplagede i forvejen fra motorvejen og S-banen. Hvis Nybygningsløsningen skal kunne accepteres af borgerne, må den ikke støjplage nogen. Derfor skal den graves ned og helst overdækkes i en tunnellostning.

En borger (206B) kritiserer, at miljøreddegørelsens høringsudgave overhovedet ikke behandler forholdet til den regionale byudvikling i Hovedstadsregionen. Før der kan vælges mellem de to løsninger, er det nødvendigt at vurdere planerne for den

samlede regionale udvikling. Et evt. valg af Nybygningsløsningen vil være i overensstemmelse med "Principskitse til Egnsplán" fra 1960, der trækker væsentlige dele af fjerntrafikken ned over Køge, mens et valg af 5. sporsløsningen vil stemme overens med den eksisterende regionplanlægning, som udpeger Høje Taastrup som overordnet center for Vestegnen.

En borger (7B) frabeder sig både Nybygningsløsningen og den såkaldte kombinationsløsning, hvor generne bare bliver flyttet over på andre borgere.

En borger (166B) frabeder sig Nybygningsløsningen på grund af støjgener, øget biltrafik i forbindelse med Køge Nord, visuelle gener, ødelæggelse af den bevaringsværdige natur og kulturmiljøer, værditab for ejendommen og negativ påvirkning af livskvalitet.

En borger i Køge (490B) finder, at der mangler meget omkring 5. sporsløsningen. Hvis det indgik i beregningerne, hvad det koster at grave 5. sporet ned, ville Brøndby og Glostrup også synes, at det var en god idé, for det ville give dem mindre støjbelastning end i dag.

En borger (41B) henstiller, at man både skal overveje, hvad der er bedst på bundlinjen, og hvad konsekvenserne er for borgerne. Det er vigtigt med bedre transportmuligheder, men man skal huske at lave det så hensigtsmæssigt for de berørte borgere som muligt. En anden borger (18B) slår fast, at man som beboer må tåle, at der er behov for transport, også selv om det medfører gener, men at generne i forvejen er så store for beboerne langs Køge Bugt motorvejen, at det foreliggende forslag må betragtes som en grov tilsidesættelse af den almindelige opfattelse af retfærdighed over for et områdes beboere. En tredje borger (172B) ønsker ikke at sætte sit helbred på spil ved at få mere støj i dagligdagen og ønsker derfor ikke, at jernbanen skal gå via Køge.

En borger (379B) undrer sig over, at man lægger en ny bane lige op ad en eksisterende S-bane. Det virker ulogisk, at det skulle give mange flere passagerer.

Endelig vil en borger (403B) gerne vide, hvilke holdninger de enkelte partier i Folketinget har til projektet og til de to løsninger.

Trafikstyrelsens kommentarer

I Strategianalysen fra 2005 er der gennemført en sammenligning af fire ligeværdige løsninger, herunder Nybygningsløsningen og Udbygningsløsningen med 2 ekstra spor København-Høje Taastrup/Roskilde-Ringsted. Strategianalysen dannede grundlag for beslutningen i projekteringsloven om at undersøge 5. sporsløsningen og Nybygningsløsningen, og Trafikstyrelsen har derfor ikke mulighed for inden for København-Ringsted projektets rammer at gennemføre den sammenlignende analyse, som Danmarks Naturfredningsforening efterlyser.

Nybygningsløsningen strider ikke mod den regionale og lokale planlægning. Der vil fortsat være togbetjening af Høje Taastrup (intercity- og regionaltog samt eventuelt lyntog), og med Nybygningsløsningen skabes endvidere hurtigere forbindelser til Københavns centrum fra såvel sjællandske stationer som i landsdelstrafikken.

Der er flere eksempler på, at forskellige baner løber ved siden af hinanden. Det gælder f.eks. til Høje Taastrup og Klampenborg, hvor der begge steder både er S-tog og regionaltog. Det skyldes, at de to forskellige baner har forskellige formål og betjener forskellige passagerer. Det giver også gode muligheder for at stige om fra den ene bane/togtype til en anden.

Trafikstyrelsen beskæftiger sig ikke med analyser af politikernes holdninger eller med at give anbefalinger om den ene eller den anden løsning. Styrelsens opgave er at lave et objektivt, politisk beslutningsgrundlag for de to løsninger.

5. sporsløsningen – fysiske forhold

I dette afsnit gennemgås bemærkninger og synspunkter, der knytter sig generelt til 5. sporsløsningens fysiske udformning og forløb.

Roskilde Kommune (252K) mener ikke, at vendeporsanlægget er en nødvendig forudsætning for gennemførelsen af 5. sporsløsningen. Derfor bør vendeporsanlægget som en del af grundløsningen revurderes på baggrund af en forventning om en opgradering af Lejre-Vipperød strækningen til 2 spor. Denne opgradering betyder, at togene kan fortsætte fra Roskilde og videre ad nordvestbanen.

Kommunen er positiv for, at der på længere sigt placeres en pendlerstation ved et eventuelt vendespor. Det forudsættes dog, at størstedelen af de dermed forbundne udgifter afholdes af anlægsmyndigheden. Det er også en forudsætning, at en eventuel etablering af en lang station syd for motorvejen sker i et samarbejde med Roskilde Kommune, Roskilde Festival og Roskilde Dyrskue under hensyntagen til de interesser, der er knyttet til dette areal i forbindelse med større arrangementer på Dyrskuepladsen.

Også en borger (416B) er overrasket over, at 5. sporsløsningen kræver et vendeanlæg til op imod 1 mia. kr. Hvorfor sender man ikke bare togene videre til Ringsted og Holbæk? Det kræver dobbeltspor til Holbæk, men det er vel også klar til den tid?

DONG Energy (202V) gør opmærksom på, at der er sammenfald mellem 5. sporsløsningen og linjeføringerne for DONG Energy's 30 kV og 50 kV ledninger og hovedtransformerstationer. Desuden findes et større antal 10 kV og 0,4 kV ledninger samt signal- og kommunikationskabler langs med og på tværs af de foreslåede linjeføring. For alle typer anlæg er det DONG Energy's opfattelse, at DONG Energy skal holdes skadesløs for omkostninger i forbindelse med flytning, omlægning eller etablering af erstatningsanlæg.

En borger (154B) fremhæver, at man – hvis 5. sporsløsningen vælges – skal lægge alle fjernsporene i en tunnel mellem Vigerslev og Brøndbyøster. Det bliver meget mere vandret end oppe på den nuværende banedæmning, som kun blev opført af hensyn til Hvidovrevej og eventuelt Vigerslevvej.

En borger (400B) foreslår, at godstogene i 5. sporsløsningen holdes syd for banen, så de ikke kommer op i Glostrup og begynder at køre i højrespor og krydser hovedsporet både i Glostrup og Taastrup. Problemerne skyldes, at der ikke kan køres med samme hastighed mellem Høje Taastrup og Vigerslev, så længe der er godstog på de to spor.

Trafikstyrelsens kommentarer

Hvis man lader alle tog køre videre til Ringsted og Holbæk – og eventuelt Køge – skal der foretages en øget investering i togmateriel og i driften til flere kørte togkilometer. Men passagergrundlaget mellem Roskilde og Ringsted og mellem Roskilde og Holbæk er væsentligt mindre end mellem Roskilde og København. Samlet er det derfor ikke rentabelt at lade togene køre videre i forhold til etablering af et vendespor.

Signalteknisk sker der det, at alle tre spor mellem Hvidovre og Høje Taastrup udstyres helt ens. Det betyder, at man kan køre lige godt i begge retninger i alle tre spor. Det bliver en del af det nye, fælleseuropæiske signalsystem, ERTMS.

Trafikstyrelsen har overvejet trafikeringmulighederne af et 5. spor og fundet frem til, at isolering af godstog på det nye, sydligste spor i normalsituationen vil være den foretrukne trafikafviklingsmetode og samtidig den billigste.

DONGs bemærkninger vil indgå i det videre arbejde.

Nybygningsløsningen – fysiske forhold

I dette afsnit gennemgås bemærkninger og synspunkter, der knytter sig generelt til Nybygningsløsningens fysiske udformning og forløb.

Øresundsbro Konsortiet anbefaler, at Trafikstyrelsen går i tæt dialog med Københavns Kommune for at koordinere udbygningsplanerne for Grønttorvsområdet med baneprojektet, således at der kan skabes en fremtidssikret og kapacitetsmæssigt velegnet løsning omkring Ny Ellebjerg.

Hovedstadens Lokalbaner (153V) gør opmærksom på, at den foreslåede løsning for Køge Nord ikke er tilstrækkelig fremtidssikret i sin udformning med kun to perronspor og manglende robusthed i forhold til eventuelle uregelmæssigheder. Stationen bør udstyres med mindst fire perronspor samt transversaler til håndtering af uregelmæssigheder.

DONG Energy (202V) gør opmærksom på, at der er sammenfald mellem Nybygningsløsningen og linjeføringerne for DONG Energy's 30 kV og 50 kV ledninger og hovedtransformerstationer. Desuden findes et større antal 10 kV og 0,4 kV ledninger samt signal- og kommunikationskabler langs med og på tværs af de foreslåede linjeføring. For alle typer anlæg er det DONG Energy's opfattelse, at DONG Energy skal holdes skadesløs for omkostninger i forbindelse med flytning, omlægning eller etablering af erstatningsanlæg.

Sammenslutningen af Grundejerforeninger i Karlslunde, SGK (246F) præsenterer et gennemarbejdet forslag til en delvis nedgravet og overdækket Nybygningsløsning, hvor overdækningen foretages med den eksisterende jord, fra det område, der udgraves. Der arbejdes med standardiserede, præfabrikerede elementer i armeret beton. I denne løsning undgås alle støjproblemer, ligesom transporten af overskudsjord reduceres til et minimum.

En borger (186B) supplerer dette indlæg ved at kræve, at hele banen graves ned delvis under terræn i en betonkonstruktion, der på visse strækninger kan være lukkede rør. Derved bliver det ikke nødvendigt at grave rende med skrå sider, og på den måde bliver det samlede arealbehov mindre og der kan laves billige overkørsler for landmænd og andre med behov for at færdes på tværs af linjeføringen.

En borger i Køge (166B) mener, at hvis Nybygningsløsningen besluttes, så må den ikke være synlig, den skal i tunnel under jorden. Den skal ikke kunne høres. Den skal ikke kunne mærkes, og den ekstra biltrafik ved Ølby skal ledes andre steder hen.

En borger (445B) foreslår, at Nybygningsløsningen føres ind ved Rebæk Søpark og op til Hvidovre Station. Så får man en kort tunnel ud gennem villaområdet og ud til de åbne marker. Samme borger undrer sig over, at der ikke etableres en station til betjening af Hvidovre Hospital og de store boligområder.

Trafikstyrelsens kommentarer

Trafikstyrelsen kan bekræfte, at der er dialog med Københavns Kommune om kommende, mulige baneanlæg ved Ny Ellebjerg Station, både på kort og lang sigt.

Køge Nord er en meget dyr station og vil i den af Hovedstadens Lokalbaner anbefalede udvidelse blive endnu dyrere, uden at der efter Trafikstyrelsens vurdering vil være tilsvarende forbedrede indtægtsmuligheder. Det vil dog på længere sigt være muligt at udvide Køge Nord Station, men det vil også være nødvendigt at udbygge strækningen Køge Station-Køge Nord Station med fuldt dobbeltspor, hvis den trafikale effekt skal blive som anbefalet.

Trafikstyrelsen er opmærksom på sammenfaldet med DONG Energy's ledninger og hovedtransformerstationer. I det fortsatte projekteringsarbejde vil de konkrete sammenfald blive håndteret i et samarbejde med DONG Energy.

De foreslåede nedgravnings- og tunnelløsninger vurderes at være økonomisk urealistiske og vil ikke indgå i det videre projekteringsarbejde.

Nyt signalsystem, ERTMS

Øresundsbro Konsortiet (155V) har noteret sig, at Trafikstyrelsen har baseret sine kapacitetsberegninger på to forskellige typer signalsystemer, nemlig det konventionelle og ERTMS niveau 2. Analyserne har vist, at kapacitetsudnyttelsen med ERTMS niveau 2-signalsystemet i forhold til konventionelle signalsystemer vil blive forøget med 12 til 23 pct. Med udgangspunkt i denne mulighed for kapacitetsforøgelse anbefaler Øresundsbro Konsortiet, at implementeringen af ERTMS opprioriteres. Opprioriteringen bør gælde for strækningen København-Ringsted såvel som for Øresundsbanen og Øresundbron, da den svenske infrastrukturforvalter Banverket har planer for at indføre ERTMS, der forudsætter, at ERTMS niveau 2 er implementeret på Øresundsforbindelsen i 2013.

Grundejerforeningen Egeparken (259F) har den opfattelse, at Trafikstyrelsen, allerede inden høringsperioden er gennemført, går ind for Nybygningsløsningen med den begrundelse, at den giver mere kapacitet end 5. sporsløsningen. Grundejerforeningen stiller imidlertid spørgsmålstegn ved, om kapacitetsspørgsmålet er tilstrækkeligt belyst i forhold til fremtidens teknologiske muligheder. Foreningen fremhæver, at banerne i dag har et signalsystem, der er forældet og nedslidt. En politisk beslutning om at udskifte systemet med et nyt vil dog ikke have de store konsekvenser, da det nye system ifølge foreningen ikke kan ret meget andet end det nuværende. Derfor kritiseres Trafikstyrelsen for ikke at inddrage gængs GPS-teknologi samt de kommende 10 års teknologiske udvikling på dette område, når de vurderer mulighederne for at øge kapaciteten på jernbanen.

En borger (178B) kritiserer Nybygningsløsningen for ikke at give mulighed for hastigheder over 250 km/t, hvorved fremtidens højhastighedstog udelukkes fra at benytte denne strækning. Sigtet med den nye bane må imidlertid være, at den på et tidspunkt kan benyttes af højhastighedstog, der kører over 300 km/t, og derfor anbefaler borgeren, at der hurtigst muligt indføres et nyt signalsystem, uanset om der arbejdes videre med 5. sporsløsningen eller Nybygningsløsningen.

En borger (406B) er bekymret for, at trafiksikkerheden med 5. sporsløsningen sættes under pres, da løsningen indebærer tre spor til fjerntog, som på skift ensrettes til henholdsvis to tog den ene vej og et den anden vej. Selv med moderne signalteknik mener borgeren, at denne løsning er mere risikabel end Nybygningsløsningen.

Trafikstyrelsens kommentarer

ERTMS etableres som del af København-Ringsted projektet på de strækninger, hvor der anlægges nye spor. På øvrige strækninger afklares etableringen af ERTMS gennem Banedanmarks Signalprogram.

Som del af fremtidige de signalteknologier indgår også positionsbestemmelse via nye teknologier. Det vil være muligt at anvende GPS, men i det foreliggende ERTMS niveau 2 system foretages positionsbestemmelsen via baliser i sporet og togets radiosystem. Et endnu mere kapacitetsstærkt system med "flydende blok" udvikles for tiden, men i relation til København-Ringsted projektet vil dette have en marginal, kapacitetsforbedrende betydning.

Banen bygges til en maksimumhastighed på 250 km/t, hvilket er et kompromis mellem behovet for hurtige tog og de fysiske forhold langs Køge Bugt Motorvejen. Blandt andet vil det ikke være muligt at køre mere end 210-230 km/t i kurven vest for Køge, og derfor vil 300 km/t kun kunne udnyttes på en beskedent del af strækningen.

Sikkerheden på 5. sporsløsningen er ikke ringere end på Nybygningsløsningen. Begge løsninger udføres med overvågnings- og signalsystemer, som giver et højt

sikkerhedsniveau. Det, at et spor bruges af tog i begge retninger, som der er tale om med 5. sporet, udgør ikke et særligt sikkerhedsproblem, fordi signalanlæggene regulerer togtrafikken med en meget lav fejlhyppighed.

Kapacitet og regularitet

Øresundstrafikken

Øresundsbron (155V) påpeger, at der med den forventede passagervækst vil være behov for yderligere perronkapacitet på stationerne Københavns Lufthavn og Ørestad. Det bør indgå i Trafikstyrelsens videre arbejde. Øresundsbron savner endvidere en vurdering af passagerkapaciteten og godskapaciteten i relation til banekapaciteten. Passagerkapaciteten hænger både sammen med, hvor mange tog der kan køre på en given strækning og med antallet af passagerer i det enkelte tog. Samme overvejelser efterlyses på godssiden. I den sammenhæng bør Trafikstyrelsen overveje effekterne af en større anvendelse af dobbeltdækkertog og systemgodstog.

Helsingborgs Stad (248K) lægger vægt på at sikre en tilstrækkelig kapacitet på både kort og langt sigt – både for regionaltog og godstog. Det gælder ikke mindst ved åbningen af Citytunnelen i Malmø og Femern-forbindelsen. Helsingborgs Stad anbefaler desuden Trafikstyrelsen at vurdere, hvordan en fast forbindelse over Helsingør-Helsingborg kan indgå i det videre planlægningsarbejde.

Skånetrafikken (247V) fremhæver, at det er vigtigt for den regionale vækst, at der sikres mere kapacitet til togtrafik over Øresundsbron og tilstødende strækninger. Derfor skal en række flaskehalse fjernes, både på den danske og den svenske side. Der skal sikres tilstrækkelig banekapacitet til både den stigende regionaltrafik og den stigende godstrafik. Det gælder også, når kapacitetsbehovet stiger ved åbning af Femern-forbindelsen.

Skånetrafikken har i sin "Tågstrategi 2008-2037" vurderet, at togtrafikken over Øresundsbron skal udvides til mere end 6 tog i timen i perioden 2020-2030. Disse tog bør integrere Københavns vestlige bydele med Kastrup og Malmø – både på grund af passagerunderlaget og på grund af den manglende kapacitet på København H. Regulariteten i banetrafikken over Øresund påvirkes i høj grad af trafikken mellem København og Ringsted, og når Citytunnelen åbner om to år, bliver kravene til regulariteten endnu større, fordi kystbanetrafikken bliver integreret i hele Sydsverige.

Skånetrafikken anbefaler, at der laves en mere detaljeret beskrivelse af Nybygningsløsningens tilslutning til banen mod Kastrup/Malmø. En tilslutning i niveau må frarådes, da den vil medføre begrænsede udviklingsmuligheder for godstrafikken, mindske fleksibiliteten i køreplanlægningen og øge sårbarheden i det komplekse Øresundstog-system.

Trafikstyrelsens kommentarer

Trafikstyrelsen gennemfører analyser af mulige kapacitetsudvidelser på Øresundsbanen for at kunne vurdere, hvad der skal til, hvis større dele af Nybygningsløsningens kapacitet skal kunne udnyttes på længere sigt, men forbedringer af kapaciteten på Øresundsbanen er i øvrigt et særskilt projekt. De af Øresundsbron angivne kommentarer vil blive bragt ind i dette arbejde, og Trafikstyrelsen vil drøfte resultaterne af analyserne med Øresundsbron.

Kapacitetsanalyser viser, at niveauløsningen ved Ny Ellebjerg Station er tilstrækkelig. Anlægget fremtidssikres, så en bro kan bygges senere.

Kapaciteten i de to løsninger

Københavns Kommune (253K) konstaterer, at en fuld udnyttelse af kapaciteten i Nybygningsløsningen forudsætter en udbygning af terminalkapaciteten i København. Det udsendte idékatalog indeholder en række forslag til, hvordan en sådan kapacitetsudvidelse kan etableres. Da en stor del af de nævnte projektideer er placeret i Københavns Kommune, forventer kommunen at blive aktivt involveret i

det videre arbejde. Kommunen skal i den forbindelse påpege, at det 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.

De 9 kommuner, som har lavet fælles høringssvar (250K), nemlig Solrød, Greve, Holbæk, Høje-Taastrup, Ishøj, Lejre, Odsherred, Roskilde og Vallensbæk, mener, at 5. sporsløsningen har overkapacitet i forhold til det maksimale behov i 2018 på strækningen København-Roskilde på 12-17 persontog i timen i myldretiden. De mener, at kapaciteten i myldretiden er på 21 persontog i timen og peger på, at 5. sporsløsningen også kan dække behovet i 2030, som forudsat i Nybygningsløsningen, herunder det kapacitetsbehov, der skabes af Femern-forbindelsen.

Ifølge de 9 kommuner forhindrer 5. sporsløsningen ikke en yderligere kapacitetsudvidelse på strækningen København-Roskilde-Ringsted. Ved etablering af 5. sporsløsningen kan en del af det "sparede" beløb ved etablering af 5. sporsløsningen anvendes til en ombygning og Kapacitetsudvidelse af København H.

Hovedstadens Lokalbaner (153V) noterer, at 1 standsende tog i timen på Køge Nord station til/fra Ringsted ikke er meget for pendlere til/fra Vestsjællandsk og Fynsområdet og pendlere til/fra Køge og Køge Bugt Banen. Med Nybygningsløsningen etableres der tre togsystemer på de tilknyttede banestrækninger. Det er Hovedstadens Lokalbaners opfattelse vigtigt, at de ændringer, der sker i forbindelse med etablering af Køge Nord, ikke forringer mulighederne for de øvrige enkeltsporede strækninger omkring Køge. Det påpeges, at det kunne være en fordel at integrere togsystemet Køge-Roskilde med Østbanens tog, så Køge-Roskilde-Østbanen bliver ét togsystem. Hovedstadens Lokalbaner påpeger, at der ikke forekommer at være tilstrækkelig kapacitet på Køge Station, hvis Østbanens tog og Køge-Roskilde-togene skal vende der samtidig med, at regionaltogene til/fra Køge Nord skal krydse på stationen. Det anbefales, at hele strækningen Køge-Køge Nord udbygges til dobbeltspor for at sikre optimale køreplaner i området. Det skal i samme ombæring undersøges om Køge Station skal udbygges.

DI (200F) advarer om, at der bør være opmærksomhed på mulige flaskehalse på linjeføringen for Nybygningsløsningen allerede få år efter åbningen. Derfor bør man være forudseende allerede i anlægsfasen. F.eks. bør knudepunktet ved Ny Ellebjerg Station udbygges, så det kan sikres, at tog mellem Roskilde og Øresund ikke generer driften mellem København og Ringsted.

Komiteen for Bedre bebyggelse på Amager (272F) gør opmærksom på, at en ny hovedbane fra København til Ringsted vil blive stærkt benyttet – både til pendlertrafik og som en vigtig forbindelse til det øvrige Danmark og Sverige. Med åbning af Femern-forbindelsen og en yderligere udbygning af banenettet kan det forudses, at banen på et tidspunkt overbelastes, og at en udbygning med yderligere to spor bliver nødvendig. Især kombinationen af højhastighedstog og langsomme godstog kan forventes at give problemer.

Derfor stiller Komiteen følgende spørgsmål: Er det en mulighed, at transittrafikken med godstog bliver afviklet om natten? Burde den 2-sporede Nybygningsløsning udføres med 4 spor eller i det mindste planlægges med mulighed for udvidelse til 4 spor? Er der taget hensyn til, at banen skal kunne udbygges til 4 spor? Er der taget hensyn til eventuelt kommende stationer i f.eks. Greve og Bjæverskov, hvor der allerede i dag er ønsker om stationer? Vil man satse på en Nybygningsløsning uden godstog og sende transittrafikken med godstog over Roskilde? Er der opnået tilladelse til at føre transittrafik med godstog gennem København?

Også en række borgere har bemærkninger og synspunkter om kapacitet og regularitet.

Flere borgere stiller spørgsmål om godstrafikken. En borger (178B) mener, at Nybygningsløsningen primært skal være en godsbane. Med to langsomme godstog

pr. time vild der ifølge borgeren kun være plads til to højhastighedstog med 250 km/t. Derfor kunne resultatet blive, at der "fyldes op" med godstog. Samtidig synes tendensen at være, at gods i stigende opfang flyttes fra jernbane til skib/lastbiler, og at pendertrafikken i stigende omfang får på tværs af fingrene. Med en nødvendig ombygning af København H bliver Nybygningsløsningen et meget dyrt og formentlig overflødigt projekt. En anden borger (400B) undrer sig også over, at man vil blande højhastighedstrafikken med 250 km/t med de langsomme godstog med 100 km/t. Det giver en meget lavere kapacitet end en bane, hvor alle tog kørte med nogenlunde samme hastighed.

En borger (331B) spørger, om Nybygningsløsningen vil føre til øget godsbefordring med tog frem for med lastbiler. En anden borger (496B) finder det fjollet, at man presser godstog igennem i myldretiden, hvor der er behov for mange passagertog. En tredje borger (325B) spørger om, hvor længe de to løsninger vil kunne imødekomme behovet og om, hvor stor transittrafikken er i dag, og hvor stor den vil være i 2030. En fjerde borger vil gerne vide, hvor længe man kan udskyde baneprojektet, hvis man ad politisk vej fik stoppet transittrafikken.

En borger i Taastrup (399B) spørger, om Nybygningsløsningen medfører, at det meste af godset flyttes fra den nuværende strækning København-Roskilde til Nybygningsløsningen. Samme borger vil også gerne vide, om 5. sporsløsningen betyder mere støj langs banen i Taastrup, uden at der kommer bedre trafikbetjening på Høje Taastrup Station.

En borger (400B) mener, at det er vigtigt at løse kapacitetsproblemerne på København H, således at man ikke kommer i en situation med kapacitet på Nybygningsløsningen, som ikke kan udnyttes på grund af Kapacitetsproblemer i København. Han undrer sig i den forbindelse over, at de attraktive arealer på godsbanegården er foræret til Rigsarkivet og privat opførelse af en bank.

En borger (207B) beder om bekræftelse på, at Nybygningsløsningens kapacitet vil være et tog hvert tredje minut, dvs. potentielt op til - eller mere end - 456 tog i døgnet. En anden borger (367B) vil gerne vide, hvordan det går med ATC og tættere togkørsel, hvad med dobbeltdækkertog, og hvad med de nye IC4-tog.

To borgere (404B, 405B) spørger, hvorfor man ikke for sammenlignelighedens skyld har undersøgt en udbygning på strækningen mellem Roskilde og Ringsted, så der ikke opstår en flaskehals på denne strækning, og så man øger kapaciteten på længere sigt. Dermed ville man bedre kunne sammenligne med Nybygningsløsningen.

En borger (500B) spørger om hvor mange, der vil få glæde af Nybygningsløsningen og om den vil give dårligere forhold for passagererne fra Roskilde end i dag.

Trafikstyrelsens kommentarer

Ny terminalkapacitet i København indgår ikke i København-Ringsted projektet, og den udarbejdede pjece tjener således alene formålet at perspektivere mulighederne for udnyttelse af Nybygningsløsningens overskudskapacitet. Københavns Kommune vil blive inddraget i projektarbejdet, hvis der træffes politisk beslutning om at undersøge terminalforholdene nærmere.

5. sporsløsningen har, som det fremgår af Miljøredegørelse 1, en kapacitet på 17 passager- og 2 godstog pr. retning pr. time mellem København og Roskilde, og dermed ikke 21 passagertog som anført af de 9 kommuner. Da 17 passagertog også er kapacitetsgrænsen for København H, vil der inden for rammerne af 5. sporsløsningen ikke være behov for udvidelse af kapaciteten på København H.

Kapacitetsudvidelsen København-Ringsted skal tilgodese både passager- og godstrafikken, således at der skabes grundlag for overflytning af både mennesker og gods fra vej til bane. Det er ikke realistisk at prioritere passagertrafikken på bekostning af godstrafikken i myldretiden, og ligeledes er det ikke realistisk at henlægge transitgodstrafikken til nattetimerne. Forslagene vil gøre godstrafikken langsommere og samtidig medføre behov for sporrister eller overhalingsspor, hvor

tog kan holde ind i myldretiden eller i andre tidsrum, hvor passagertrafikken prioriteres højere.

Passagertrafikken tilgodeses med flere og hurtigere forbindelser, idet begge forbedringer leder til lavere, oplevet rejsetid for passagererne. Indføres dobbeltdækkertog kan der transporteres flere passagerer på en given strækning, men der indføres dermed ikke produktforbedring, som tiltrækker flere.

Trafikbetjeningen med Nybygningsløsningen – herunder en forbindelse pr. time med standsning i Køge Nord og Ringsted – er et resultat af samfundsøkonomiske analyser af forskellige køreplansoplæg, hvor standsningen varierer. Det er eksempelvis undersøgt, om lyntogsstandsning ville være rentabelt, men her viste beregningerne, at hurtige tog København-Odense uden stop havde større værdi. Skulle der med tiden blive et bedre økonomisk resultat ved hyppigere standsninger i Køge Nord, kan dette lade sig gøre på den planlagte infrastruktur.

Efter åbningen af Nybygningsløsningen, vil der vest for København på banerne via Roskilde og Køge Nord tilsammen være en restkapacitet på ca. 9 tog svarende til en forøgelse af passagertrafikudbuddet på ca. 50 pct. efter 2017. Det er Trafikstyrelsens opfattelse, at der derigennem vil være tilstrækkelig banekapacitet til Ringsted i overskuelig fremtid. For så vidt angår det aktuelle antal tog, som kan afvikles, henvises til oplysningerne i Miljøredegørelse 1. Det planlagte antal tog pr. retning og dag ad en ny bane bliver op til ca. 150, hvoraf ca. 70 pct. vil være passagertog og resten godstog. Klart størstedelen af godstrafikken vil således blive overflyttet fra den eksisterende bane via Roskilde til den nye bane.

I dag rejser ca. 20 mio. mennesker på den østlige side af Roskilde Station. Det skønnes, at ca. halvdelen af disse i givet fald kommer over på den nye bane. Det vil svare til ca. en halv mia. rejsende over en 50-års periode, som vil få glæde af en hurtigere og mere pålidelig togtransport.

Det er primært de rejsende over lange afstande, som overføres til ny bane. Roskilde vil også i fremtiden have fjerntogsbetjening (intercity- og eventuelt lyntogsforbindelse) til Fyn/Jylland og et antal afgang til København H svarende til ca. 11 pr. time. Dette er på niveau med betjeningen i dag.

Ny banes linjeføring forberedes for senere mulig station i Greve. Tilsvarende vil det være muligt at etablere en station i Bjæverskov, hvis der i fremtiden skulle vise sig et behov.

Der skal ikke opnås særskilt tilladelse til transitgodstrafik gennem København. Gennem årtier har godstog fra Sverige til kontinentet kørt gennem Danmark, og med Øresundsforbindelsen og den kommende Femern forbindelse øges muligheden for at befordre gods ad jernbanen. Når godstrafikken planlægges ført ad ny bane, er det fordi, at der samlet set påvirkes færre beboere med jernbanestøj, og fordi der frigives kapacitet langs eksisterende bane til flere persontog. Det vil dog fortsat være muligt at føre godstogene ad eksisterende bane, men muligheden vurderes kun at blive brugt af op til ca. 20 pct. af godstogene. I forbindelse med Strategianalysen, som gik forud for den nuværende projekteringslov, undersøgte man bl.a. en fuldt udbygget 4-spors løsning helt til Ringsted. Den gav et dårligere samfundsøkonomisk resultat end 5. sporsløsningen alene. Derfor blev 5. sporsløsningen i sig selv grundlag for projekteringsloven.

Trafikale muligheder

Drift

I fælleshenvendelsen fra de ni kommuner Roskilde, Lejre, Høje Taastrup, Solrød, Greve, Ishøj, Vallensbæk, Holbæk og Odsherred (270K) påpeges det, at Roskildefingeren får ringere betjening ved valg af Nybygningsløsningen. Det gælder specielt for pendlere, der benytter stationerne i Høje Taastrup og Roskilde, da de får færre afgang end ved valg af 5. sporsløsningen. Forbindelsen til Fyn og Jylland bliver også forringet med 1 IC-tog mindre i timen ved valg af Nybygningsløsningen.

Desuden vil de internationale forbindelser køre udenom Høje Taastrup. Det anføres, at Nybygningsløsningen for en langt overvejende del af pendlerne vil give ringere vilkår, da kun en mindre del af pendlerne har ærinde i City, mens hovedparten har mål langs Roskilde-fingeren eller i kommunerne vest eller nord for City.

Det anbefales derfor i forbindelse med den endelige miljøredegørelse, at byudviklingen langs Roskilde-fingeren og dennes forlængelse mod Holbæk og Ringsted undersøges med henblik på en afdækning af konsekvenserne for pendlerne i de to løsninger.

De ni kommuner anbefaler, at der i den endelige Miljøredogørelse forklares, hvordan Nybygningsløsningen påvirker den samlede rejsetid for pendlere og fjernrejsende, der skal vest og nord for København og ikke har behov for at rejse via Københavns Hovedbanegård. Desuden anbefales det, at det i det endelige materiale slås fast at begge løsninger kan opfylde ønsket om timemodellen på strækningen København-Odense-Århus-Aalborg.

Solrød Kommune (382K) ønsker oplyst om rejsetidsforskellen på henholdsvis Nybygningsløsningen og 5. sporsløsningen mellem København og Odense er på 4-6 minutter. Det ønskes også oplyst, om planen om 1 times rejsetid mellem København og Odense, Odense og Århus samt Århus og Aalborg ikke afhænger af Nybygningsløsningen.

Stevns Kommune (72K) ønsker, at strækningen Køge-Næstved bør elektrificeres, så der kan køres med gennemgående elektriske regionaltoget på hele strækningen Næstved-København. Ikke mindst muligheden for at køre tog fra Østbanen frem til Køge Nord Station bør undersøges.

Trafikselskabet Movia (52V) vurderer, at de påtænkte nye stationer ved Køge og Greve giver optimale muligheder for fra starten at samtænke busser og tog og at indrette tilstrækkelige parkeringsfaciliteter. De muligheder er ikke til stede i 5. sporsløsningen påpeges det. Movia anbefaler, at Køge Nord Station anlægges på en sådan måde, at der bliver mulighed for, at Østbanens tog fra Stevns enten får endestation på Køge Nord eller fortsætter til Roskilde. En fjerntogsstation i Greve anbefales, da den åbner mulighed for etablering af et nyt knudepunkt for busser og eventuelt en letbane.

Øresund/Sund og Bælt (261V) opfordrer til, at mulighederne for højhastighed indarbejdes i projektet for at understøtte nabolandenes planer herom, at mulighederne for flere sjællandske destinationer for Øresundstogene indtænkes i projektet med henblik på at understøtte Øresundsregionen, at sammenfletning af sporene ved Grønttorvet for alle grenes vedkommende sker ved krydsninger ude af niveau, at KØR-projektets sporsløsninger ved Grønttorvet/Ny Ellebjerg revurderes, at det i dialog med Københavns Kommune sikres, at lokalplaner omkring Grønttorvet og Ny Ellebjerg ikke båndlægger arealer, der er nødvendige for at sikre banens optimale udformning.

Desuden anbefaler Øresund/Sund og Bælt, at perronløsninger på stationsspor til Øresundsbanen ved Ny Ellebjerg indarbejdes i projektet, at Ørestad banegård og andre kapacitetsfremmende foranstaltninger for Øresundsbanen nyder fremme og at behovet og mulighederne for etablering af station på Øresundsbanen i Sydhavnen ved Bådehavnsgade inddrages i den videre planlægning samt at Øresund/Sund og Bælt inddrages i det videre arbejde.

Øresundsbron (155V) påpeger, at forberedelse for højhastighedstog og implikationerne ikke virker videre belyst i høringsmaterialet. I de svenske planer opereres med hastigheder på op til 350 km/t, mens dimensioneringsforudsætningerne i København-Ringsted projektet er 250 km/t for Nybygningsløsningen. Det anbefales, at Trafikstyrelsen i det videre arbejde i størst muligt omfang forbereder til højhastighed og samordner med de svenske planer.

Af hensyn til den fortsatte integration i Øresundsregionen påpeger Øresundsbro Konsortiet (155V) vigtigheden af, at der skabes mulighed for, at Øresundstogene

også på den danske side kan fordele sig og betjene andre sjællandske byer end Helsingør.

Danmarks Naturfredningsforening i Solrød (63F) synes, det er tvivlsomt og ikke dokumenteret, at der skulle være nogen som helst tidsmæssig gevinst for pendlere fra Køge til Københavnsområdet ved Nybygningsløsningen.

Solrød Strands Grundejerforening (384F) påpeger, at en undersøgelse af S-togsdriften i Køge Bugt i 2004 viste, at det ikke er muligt at flytte bilister over i S-toget. Der spørges til, hvorfor Trafikstyrelsen vurderer, at det kan lade sig gøre med en ny bane.

Grundejerforeningen Munkekær (230F) spørger, hvor passagererne skal komme fra, og det påpeges, at beboerne i området omkring Solrød ikke får glæde af banen. En borger (385B) spørger tilsvarende, hvor de mange passagerer til Nybygningsløsningen skal komme fra.

Ll. Salby Landsbylauget (243F) påpeger, at Nybygningsløsningen primært tilgodeser pendlere fra syd samt Køge- og Stevnsborgere. Det vurderes samtidig, at løsningen ikke er attraktiv for Stevnsborgere på grund af for mange skift. Desuden er udbygningen af S-banen ikke belyst tilstrækkeligt. Landsbylauget foreslår: Gennemførelse af 5. sporsløsningen, placering af en kombiterminal i Ringstedområdet, udbygning af S-banen med etablering af 10 min. drift.

Grundejerforeningen Egeparken (259F) påpeger, at der ingen skriftlig dokumentation er for, at Nybygningsløsningen aflaster vejtrafikken, og foreningen spørger, hvad baggrunden er for, at der investeres mellem 9 og måske 18 mia. kr. på et projekt med en begrænset trafikal effekt. Det anføres desuden, at man med Nybygningsløsningen – til forskel fra med 5. sporsløsningen – fraskriver sig muligheden for at overføre dansk vejgods til bane. Det vurderes, at konsekvensen er, at de mange godstog alene kommer til at bestå af transittrafik fra Norge og Sverige.

Østsjællands Pendlerklub (22F) mener, at Nybygningsløsningen er den bedste løsning, men det beklages, at Østbanen ikke føres frem til Køge Nord Station. Østsjællands Pendlerklub mener, at det bør overvejes at udbygge strækningen Køge-Køge Nord Station til 2 spor, da det vil give trafikale gevinster i form af en bedre korrespondance med andre forbindelser i området og mulighed for at Østbanens tog kører helt til Københavns Hovedbanegård. Desuden foreslås det, at den stigende trængsel på indfaldsvejen til Køge tages med, når passagerpotentialet for Østbanen vurderes. Endelig anføres det, at der ved enkeltspor Køge-Køge Nord ikke er plads til fleksibilitet i forhold til det foreliggende oplæg.

En borger (198B) vurderer, at det bør undersøges nærmere, om der overhovedet er behov for Nybygningsløsningen, da det ikke syntes belyst, hvilke trafikale problemer København-Ringsted projektet skulle løse på kort, mellemlangt, og langt sigt.

En borger (47B) foreslår, at Køge Nord Station planlægges med et parkér-og-rejs-anlæg. Hvis 5. sporsløsningen vælges foreslås et tilsvarende parkeringsanlæg på strækningen mellem Høje Taastrup og Roskilde på et sted, hvor banen krydser Holbækmotorvejen. Placeringen kunne med fordel være ved Trekroner Station. Det anføres, at et parkér-og-rejs-anlæg ved Roskilde ville være en fordel for pendlere, også selvom Nybygningsløsningen vælges. En alternativ placering for parkeringsfaciliteter kunne være ved Holbækmotorvejens afkørsel 13 umiddelbart sydvest for Roskilde Station, hvor jernbanerne til og fra Ringsted, Holbæk og Lille Syd Banen ligger relativt tæt på hinanden.

En borger (70B) påpeger, at Nybygningsløsningen beslaglægger den eneste korridor ud af København, der kan rumme en højhastighedsbane. Det vurderes, at ved at etablere Nybygningsløsningen som både en gods- og en pendlerbane udelukkes muligheden for en egentlig højhastighedsbane, selvom Nybygningsløsningen forberedes til kørsel med passagertog med en hastighed op til

250 km/t. Tung godstrafik vil generere sporfejl, hvilket udelukker højhastighedstog, der fordrer et 'veltrimmet' anlæg under konstant overvågning for sporfejl. Der opfordres til at udvikle en langsigtet vision for banetrafikken. Det påpeges, at hvis Nybygningsløsningen allerede i 2030 skal ombygges til en højhastighedsbane, vil den interne rente se ganske anderledes ud.

En borger (74B) fremlægger et helt nyt forslag til placering af Køge Nord Station, så forbindelsen til bl.a. Østbanen og S-bane forbedres. Det foreslås, at stationen opdeles i en øvre og en nedre del. Perronerne på den nedre del placeres i trekanten øst for København-Ringsted sporene. I denne trekant kan der også anlægges et eller to blindspor med perron for Østbanens tog. Endelig foreslås det, at parkér-og-rejs anlægget flyttes længere mod syd, så det kan tilsluttes Lyngvej hvor der i forvejen er tilslutning til motorvejsanlægget.

Der spørges desuden til, om det ikke ville være optimalt med dobbeltspor på hele strækningen Køge Station-Køge Nord Station.

En borger (11B) spørger om der er mulighed for at føre Østbanen frem til Køge Nord Station. Det anføres, at det måske vil kræve 2 spor på hele strækningen fra Køge frem til Køge Nord Station, muligvis med ændring af sammenfletningen mellem de to strækninger, kombineret med en ny endeperron ved siden af den nye station.

En gruppe borgere (76B, 77B, 78B, 79B, 80B, 81B, 82B, 83B, 84B, 85B, 86B, 87B, 88B, 90B, 133B, 134B, 135B, 136B, 140B, 141B, 142B, 143B, 144B, 145B, 146B, 147B, 148B, 151B, 232B, 234B, 235B, 237B, 239B, 240B) ønsker flere S-tog i stedet for Køge Nord Station, da det vil give bedre service for borgerne i Køge. Desuden påpeges det, at Køge centrum påvirkes af en linjeføring fra Køge Nord Station til Køge Station. Styregruppen for Ølby, St. Salby, Lille Salby, Højelse og Ølsemagle (156F) er enig heri.

En række borgere (99B, 100B, 101B, 102B, 103B, 104B, 107B, 108B, 1109B, 110B, 113B, 114B, 117B, 118B, 120B, 121B, 122B, 124B, 125B, 128B, 129B) anfører, at der ikke er plads til højhastighedstog på Sjælland, da afstandene er for korte, samt at Køge allerede er belastet af pendlertrafik fra bl.a. Stevns samt en del lastbiltrafik.

En borger (149B) ønsker optimeringen af den offentlige togtrafik ved Nybygningsløsningen belyst.

En borger (173B) påpeger, at Nybygningsløsningen forekommer at kunne operere langt flere godstog end de foreliggende 2 x 2 tog i timen.

En borger (420B) vil gerne vide, om Trafikstyrelsen kan garantere, at der fortsat vil være IC3 tog via Roskilde, og hvad der sker med flaskehalsen mellem Hvidovre og Høje Taastrup.

En borger (421B) spørger, om vendesporsanlægget kan gøres overflødigt ved at elektrificere strækningen fra Roskilde til Køge, lade to tog i timen køre fra Roskilde mod Køge for derpå at lade ét tog køre videre mod Ringsted og ét videre mod Holbæk.

En borger (422B) spørger, hvor mange færre godstog, der skal køre via 5. sporet, hvis Nybygningsløsningen bygges. Desuden spørges der til, hvad forskellen er i antallet af intercitytog mod Jylland.

En borger (418B) påpeger, at det er vigtigt med hyppige og hurtige afgang.

En borger (423B) efterlyser en garanti for, at godstogene bliver kørt via Køge, hvis Nybygningsløsningen besluttet. Der spørges til, om Hovedbanegården kan klare den ekstra kapacitet, som Nybygningsløsningen tilvejebringer, og om de sjællandske byer som f.eks. Ringsted, Slagelse og Sorø ville få en bedre betjening, hvis flere tog kørte videre snarere end at blive vendt i Roskilde.

En borger (424B) vurderer, at jernbanenettet skal udbygges til mindst den dobbelte kapacitet, hvis det skal have en fremtid. Derfor skal begge løsninger sættes i værk.

En borger (383B) spørger, om der findes beregninger for, hvor mange personer, der flyttes fra bilerne over på jernbanerne, og hvor meget gods, der flyttes over fra lastbilerne.

En borger (338B) spørger, hvor meget biltrafik man forventer, når banen er anlagt.

En borger (336B) spørger, hvor mange flyrejser, der kan spares, hvis timemodellen indføres. Desuden spørges der til, hvor meget jernbanetrafikken skal øges, før det har en effekt på omfanget af biltrafikken.

En borger (379B) spørger om der er beregninger for, hvor stor transittransporten, som typisk kører om natten, vil være med Nybygningsløsningen.

En borger (337B) konstaterer, at projektet er kortsigtet, da højhastighedstog med hastigheder op til 350 km/t ikke er omfattet af projektet.

En borger (339B) spørger, om det er blevet undersøgt at anlægge en station i nærheden af lufthavnen i Tune.

En borger (178B) foreslår, at trafikstyrelsen tager Nybygningsløsningen op til fornyet overvejelse, da der oveni investeringen på 9 mia. kr. kommer udgifter til udbygning af terminalforholdene ved København, fordeling af pendlertrafik på tværs af fingrene, ombygning af Øresundsforbindelsen til hastigheder over 180 km/t, miljøudgifter mv. Der spørges desuden til, om der er prognoser for den forventede stigning i godstrafikken fra 2018 og fremover.

En borger (233B) vurderer, at Nybygningsløsningen ikke vil flytte meget gods eller passagertransport fra Køge Bugt Motorvejen til banen.

En borger (489B) peger på, at mange pendlere fra det storkøbenhavnske område tager ind til city for derpå at rejse ud igen. Der peges på, at den eneste naturlige pendlerløsning for trafikanter er at bruge Høje Taastrup. Trafikstyrelsen opfordres til at udarbejde en analyse, så politikerne på Christiansborg kan se det indlysende i, at man ikke skal pendle to veje for at komme ud af byen.

En grundejerforening (495F) ved Taastrup spørger, om man med Nybygningsløsningen kun er ude på at flytte godstrafik fra Trelleborg-Sassnitz ind på banen, og om der bare skal flyttes mere skandinavisk godstrafik til Danmark. Der spørges desuden til, hvor meget trafikken på Køge Bugt Motorvejen vil falde med anlæggelse af Nybygningsløsningen.

En borger (496B) er overrasket over, at det er muligt at fjerne 5.000 biler i døgnet fra motorvejen med Nybygningsløsningen.

En borger (486B) har læst, at DSB mener, at Nybygningsløsningen er spild af penge. Der spørges desuden til, hvor befolkningsgrundlaget er for den ekstra kapacitet i Nybygningsløsningen.

En borger (491B) spørger om den godstransport, der kommer fra Femern Bælt, skal omlastes i Køge for derpå at køre ud på landevejen. To borgere (362B, 491B) spørger, om det er transitgods til Sverige, der skal transporteres på banen.

Trafikstyrelsens kommentarer

Trafikstyrelsen gennemfører ikke byudviklingsundersøgelser som del af København-Ringsted projektet. Til beregning af passagertiltrækningen såvel i fjern- som i regionaltrafikken anvendes prognoseberegninger på et modelværktøj, benævnt VISUM. Ud fra forbedringer i rejsetid og frekvens opgøres ændringerne i passagermængderne, og analyserne viser, at i såvel 5. sporsløsningen som Nybygningsløsningen – og især i sidstnævnte – tiltrækkes flere passagerer. Betjeningen af Roskilde og Høje Taastrup vest og sydfra bliver ikke forringet med

Nybygningsløsningen. Tværtimod betyder overflytningen af hurtige passagertog og størstedelen af godstogene, at der bliver bedre muligheder for tog Ringsted-Roskilde-Høje Taastrup, men i planlægningsforudsætningerne efter Nybygningsløsningens åbning regnes med et trafikomfang svarende til basissituationen i 2017. Niveauet her er stort set identisk med 5. sporsløsningen.

Den reelle rejsetidsforskel København H-Ringsted mellem Nybygningsløsningen og 5. sporsløsningen er 3-4 minutter, hvis der køres 200 km/t ad den nye bane, og 5-6 minutter, hvis der køres 250 km/t. Jf. Miljøreddegørelse 1 reduceres rejsetiden København H-Køge fra ca. 37 minutter med S-tog til ca. 24 minutter med regionaltoget. Uden stop vil et regionaltoget kunne køre København H-Køge Station på 20 minutter.

Med den øgede kapacitet, som Nybygningsløsningen medfører på strækningen mellem København og Ringsted, øges mulighederne for at lave bedre køreplaner for både pendlerne og for de rejsende i landsdelstrafikken. Endeligt medfører den øgede kapacitet, at man med Nybygningsløsningen opnår en forbedring af regulariteten.

De større rejsetidsforbedringer, bedre køreplaner med flere afgang i relationer, der i dag er mindre godt betjent, samt den forbedrede regularitet, medfører en væsentlig ændring i konkurrenceforholdet mellem bane og vej, der begrundes den forventede vækst i rejsende i det kollektive system samt overflytning af rejser fra vej til bane.

Det er Trafikstyrelsens opfattelse, at Nybygningsløsningen tilgodeser såvel landsdelstrafikken som den sjællandske pendlertrafik. Hvad angår betjeningen af Stevnsområdet, afkortes rejser fra Østbanen til København med 13 minutter, hvis man på Køge Station stiger om til regionaltoget til København via den nye bane. En løsning med 2 spor på hele strækningen mellem Køge Station og Køge Nord Station, således at Østbanens tog kan videreføres til Køge Nord eller til København H, er undersøgt, og det er vurderet, at de trafikale gevinster herved ikke står mål med de ekstra omkostninger.

En forlængelse af Østbanens togsforbindelse til København H vil næppe heller være realistisk, idet lokalbanens togmateriel ikke kan udnytte Nybygningsløsningens strækningshastighed på 200 km/t. Køretidsgevinsten vil derfor blive væsentlig mindre end de før omtalte 13 minutter, og der vil blive kapacitetsproblemer på København H

Det forudsættes, at IC4-tog indsættes i landsdelstrafikken som intercity- og lyntog, mens IC3-tog overføres til regionaltrafikken. I Trafikstyrelsens planlægningsforudsætninger indgår, at alt togmateriel på strækningen er nye tog i IC3-standard. Der forudsættes – også med Nybygningsløsningen – være IC3/IC4-tog fra Roskilde mod vest. Roskilde har i dag to intercityforbindelser mod Jylland i timen, og det påregnes også i fremtiden.

Passagerunderlaget på strækningen Roskilde-Køge er langt mindre end på strækningen København-Roskilde. Det ville give en betydelig overkapacitet at sende flere tog videre til Køge.

Det er vanskeligt at føre tog fra København til Roskilde videre mod Køge, da sporene mod Ringsted skal krydses. Elektrificering af strækningen Køge-Næstved ligger uden for København-Ringsted projektet. Anlæggene søges dog udformet, så en senere elektrificering bliver mulig.

I Femern-prognosen planlægges der i gennemsnit to godstog pr. time pr. retning. I 5. sporsløsningen skal de alle via Roskilde. I Nybygningsløsningen forventes hovedparten af godstogene at køre via Køge fordi fremkommeligheden ad den vej er bedst. Der vil dog stadig blive kørt godstog til kombiterminalen i Høje Taastrup. Det forventes, at der kører op til 1 godstog i timen på 5. sporet i stedet for 4 gange pr. time. Ad en ny bane vil kapacitetsgrænsen for godstog være 2 pr. retning og pr. time, når der også kører passagertog.

Med Nybygningsløsningen vil man have samme muligheder for at overføre dansk vejgods til bane som med 5. sporsløsningen. Det vil således i begge løsninger være muligt at betjene godsterminalerne i Høje Taastrup og Glostrup.

Såfremt der anlægges en kombiterminal i forbindelse med den nye bane, og denne placeres i Køge, vil der ligesom på terminalerne i Høje Taastrup og Glostrup, skulle foretages omlæsning fra bane til vej og omvendt af gods til og fra København og det øvrige Sjælland.

Der er i Trafikstyrelsens beregninger forudsat de samme godsmængder på bane i Nybygningsløsningen, 5. sporsløsningen og i basissituationen 2017. Ligeledes er der afsat det samme antal "kanaler" til godstog i de løsninger som i basissituationen. Det er således ikke København-Ringsted projektet, der er afgørende for hvor meget banegods, der vil køre gennem Danmark i 2018 og frem.

På et gennemsnits ugedøgn forventes 36 godstog at passere gennem strækningen København-Ringsted. Det vurderes, at 30 - 40 pct. af godstogene vil passere strækningen i nattetimerne, hvilket svare til mellem 10-15 tog pr. nat.

Der er ikke foretaget beregninger af hvor meget gods, der flyttes fra vej til bane, da gods bliver transporteret over meget lange afstande, og strækningen København-Ringsted kun spiller en meget lille rolle.

Nybygningsløsningen øger kapaciteten på hele strækningen København-Ringsted. Med Nybygningsløsningen bliver det muligt at køre flere tog ad hele strækningen og videre mod vest og syd. Mange rejsende fra f.eks. Næstved, Haslev, Kalundborg, Nyborg, Odense, Holbæk, Korsør og Roskilde vil opleve at få et bedre togprodukt. Nogle af forbedringerne kan også opnås i 5. sporsløsningen jf. Miljøreddegørelse 1.

Køge Bugt Banen betjenes allerede i dag med S-tog i 10 minutters drift. Intensivering af S-togtrafikken til Køge på eksisterende S-bane ligger uden for projektet, men vil i givet fald ikke løse kapacitetsproblemet mellem København og Ringsted. 5 minutters drift på S-banen vil også nødvendiggøre investeringer på Køge Station og eventuelt til overhalingsspor på en delstrækning omkring Vallensbæk.

Trafikstyrelsen vurderer, at den nuværende perronkapacitet på Københavns Hovedbanegård er tilstrækkelig til at afvikle trafikken en årrække efter åbningen af en dobbeltsporet bane via Køge. Nybygningsløsningen forudsætter således ikke en udbygning af terminalkapaciteten for fjerntog. Hvis der senere konstateres et behov for at få udnytte den ekstra kapacitet i Nybygningsløsningen til at køre yderligere tog, bliver det nødvendig at aflaste kapaciteten på fjerntogssporene på Københavns Hovedbanegård eller skaffe ekstra terminalkapacitet i København. Eksempelvis vil bortfald af lyntogenes togvending mellem en ny bane og Øresundsbanen give mulighed for 2-4 ekstra tog mod København/Øresundsbanen uden udbygning af kapaciteten.

Med Nybygningsløsningen vil det være muligt med en rejsetid mellem København og Odense på 1 time. Det er i praksis ikke muligt at realisere en sådan rejsetid København - Odense med 5. sporsløsningen fordi banekapaciteten ikke tillader at reservere plads til at køre så hurtig som det er nødvendigt. Hertil kommer at hurtigste køretid via Roskilde er 3-4 minutter længere end via Køge.

Der arbejdes ikke med hastigheder på op til 350 km/t, da de fysiske omstændigheder langs Køge Bugt Motorvejen gør en sådan model urealistisk. I stedet fremtidssikres banens anlæg til 250 km/t.

Godstog ad en ny bane øger rigtignok behovet for vedligehold af banen, men til gengæld aflastes vedligeholdelsesomfanget ad eksisterende bane.

I forbindelse med undersøgelser af projekt "S-tog til Roskilde" blev en forbindelse til lufthavnen i Tune via Lille Syd Banen fra Roskilde skitseret. Muligheden har ikke været overvejet nærmere i København-Ringsted projektet.

Muligheden for parkér-og-rejs anlæg vil være til stede i projektet. I Køge Nord kan opnås mulighed for et centralt beliggende parker og rejs anlæg, som indgår som en tilvalgs mulighed.

Høje Taastrup vil fortsat være et trafikknudepunkt for togtrafikken i fremtiden, hvor der er omstigningsmulighed til S-tog. Med Nybygningsløsningen opstår der endnu et trafikknudepunkt ved Køge Nord Station.

Der planlægges i første omgang ikke direkte trafik til Øresundsbanen uden om København H. Derfor er perroner på Ny Ellebjerg Station i Øresundsbanesporene ikke med i hverken 5. sporsløsningen eller Nybygningsløsningen, men vil kunne vælges til på et senere tidspunkt. Sporanlægget på Ny Ellebjerg forberedes fra starten til perroner også i Øresundssporene.

Behovet for at udbygge jernbanekapaciteten mellem København og Ringsted er afstedkommet af et politisk ønske om at ville køre flere tog i såvel landsdelstrafikken som i den sjællandske regionaltogstrafik for derigennem at gøre den kollektive trafik mere attraktiv og fremme mobiliteten i samfundet. Det er ikke Trafikstyrelsen, der træffer beslutning om at realisere projektet, ligesom det ikke er Trafikstyrelsen der tager stilling til valg af løsning. Beslutningen træffes af Folketinget.

DSB har i sit høringssvar peget på Nybygningsløsningen som den optimale løsning til udbygning af banekapaciteten mellem København og Ringsted.

I de samfundsøkonomiske beregninger indgår overflytning af biltrafikken til tog. Det vurderes, at et stigende antal bilister vil benytte toget i fremtiden.

Overflytning af passagerer fra fly til tog kan ikke vurderes isoleret på baggrund af København-Ringsted projektet, men det forudsættes at have begrænset betydning. Dog er en ny bane mellem København og Ringsted en forudsætning for etablering af timemodellen, som efter sin fulde realisering ventes at kunne medvirke til en sådan overflytning.

Til den hidtidige vurdering af København-Ringsted projektets påvirkning af vejtrafikken er benyttet trafikmodellen benævnt OTM. Vejdirektoratet har benyttet samme trafikmodel til vurdering af større vejprojekter i Hovedstadsområdet, f.eks. udvidelsen af Køge Bugt Motorvejen. København-Ringsted projektet vil have en positiv effekt på biltrafikken, fordi der overflyttes rejser fra vej til bane. Konsekvenserne af et baneprojekt er således også en forbedring af trafikken på vejnettet og i særdeleshed på motorvejene.

En udvidelse af kapaciteten på banestrækningen mellem København og Ringsted vil påvirke vejtrafikken, idet nogle rejsende vil vælge toget frem for bilen. I de samfundsøkonomiske beregninger indgår en opgørelse over den samlede overflytning af biltrafik til tog. Modellen viser, at der i Nybygningsløsningen samlet forventes en overflytning på 5.000 ture fra vej til bane på et hverdagsdøgn, når alle relationer medregnes. I 5. sporsløsningen forventes en overflytning på 1.200 ture fra vej til bane på et hverdagsdøgn. Trafikmodellens resultater konverteres til køretøjsture ud en fra forudsætning om det gennemsnitlige antal personer pr. bil. Med udgangspunkt i trafikmodellens beregninger vurderes en samlet reduktion i biltrafikken langs Køge Bugt Motorvejen på ca. 1.700 køretøjer pr. hverdagsdøgn i Nybygningsløsningen.

Der kan ikke opstilles regler for hvor meget, jernbanetrafikken skal forbedres, før bilister vælger at skifte bilen ud med toget, da det afhænger af mange forskellige forhold. Et af de stærkeste kvalitetsparametre synes dog at være forskellen i den effektive rejsetid mellem bil og tog.

I forbindelse med aftalen om en "En grøn transportpolitik" er det besluttet at indføre kørselsafgifter i vejtrafikken. Da afgiftsstrukturen endnu ikke er konkretiseret indgår effekten heraf ikke i de hidtidige beregninger af den mulige overflytning fra vej til bane.

Planforhold

En borger (207B) vil gerne vide, hvordan de relevante myndigheder har forholdt sig til, at Nybygningsløsningen vil medføre en negativ påvirkning af adskillige Bilag 4 arter under EU's Habitatdirektiv.

En borger (178B) minder om, at transportkorridoren kaldet den 5. ring har været planlagt siden 1970'erne og senest er beskrevet i Regionplan 2005 og spørger, om arealreservationerne til den 5. ring stadig er i kraft. I bekræftende fald forstår borgeren ikke, hvorfor man ikke blot planlægger kapacitetsudvidelsen i denne transportkorridor i stedet for at arbejde med Nybygningsløsningen og 5. sporsløsningen.

En borger (206B) mener, man skal foretage udvidelser af jernbanekapaciteten i henhold til den til enhver tid gældende regionplanlægning. Dette tilsiger et valg af 5. sporsløsningen, eftersom Høje Taastrup de seneste 45 år har været udpeget som et trafikalt knudepunkt for hele Vestegnen. Imidlertid er visionerne for Nybygningsløsningen så fremsynede, at man bør overveje en revurdering af de gældende regionplaner. Derfor bør der ifølge borgeren straks nedsættes en arbejdsgruppe med deltagelse af Trafikstyrelsen, By- og Landskabsstyrelsen, Skov- og Naturstyrelsen samt af Høje Taastrup, Greve, Ishøj og evt. Køge Kommune til at vurdere mulighederne for en regionplanmæssig udvikling efter de visionære ideer, der lå til grund for Principskitsen fra 1960. Hvis denne arbejdsgruppe når frem til, at Principskitsens ideer stadig er holdbare, skal man vælge at gennemføre Nybygningsløsningen. Når man derimod frem til, at ideerne ikke holder længere, så strider Nybygningsløsningen mod planerne for den regionale udvikling, og så er 5. sporsløsningen det rigtige valg.

Ifølge Brøndby Kommune (255K) er kommunens muligheder for at anvende områder i Den grønne kile stærk reguleret af Fingerplanen. Hvis der i forbindelse med etablering af Nybygningsløsningen skulle opstå restarealer, ønsker kommunen, at Fingerplanens regulering af den grønne kile ophæves, og at de statslige planmyndigheder anlægger en mere lempelig holdning til, hvilke tiltag der kan sættes i værk i den resterende del af Den grøn kile.

Ishøj Kommune (273K) påpeger, at man med Nybygningsløsningen tilsidesætter hensynet til Den grønne kile, som Miljøministeriet ellers vedholdende har holdt helligt, når Ishøj gennem årene har søgt om tilladelse til at gennemføre selv begrænset og afbalanceret byudvikling i området. Eftersom staten nu selv vælger at se bort fra dette hensyn, forventer Ishøj Kommune, at tidligere planmæssige argumenter kan tages op til grundlæggende revision. Ishøj Kommune gør opmærksom på, at Nybygningsløsningen ikke respekterer den statsligt fastlagte kystnærhedszone. Det anbefales, at den overordnede statslige interesse i at beskytte kystnærhedszonen inddrages i vurderingen af Nybygningsløsningen i den endelige miljøredegørelse.

Trafikstyrelsens kommentarer

Efter kommunalreformen er den regionale planlægning for hovedstadsområdet fastlagt i Fingerplan 2007 – Landsplandirektiv for Hovedstadsområdets planlægning. Transportkorridoren er fastholdt i Fingerplan 2007, hvor kommunerne pålægges at friholde korridoren for bymæssig bebyggelse.

Herudover fastlægges overordnede arealreservationer til trafik- og forsyningsanlæg, og Nybygningsløsningen mellem København og Ringsted indgår i Fingerplan 2007 i overensstemmelse med den undersøgelseskorridor, der er fastlagt i Lov om projektering af jernbaneanlæg København- Ringsted. Af projekteringsloven fremgår endvidere, at der skal foretages en analyse af en station ved Ny Ellebjerg og Køge Nord.

Både Nybygningsløsningen og 5. sporsløsningen er derfor i overensstemmelse med den gældende regionale planlægning.

Formålet med udbygningen af banen mellem København og Ringsted er at forberede jernbanekapaciteten. Omfanget og lokaliseringen af en fremtidig byudvikling i hovedstadsområdet ligger derfor udenfor rammerne af København-Ringsted projektet.

En eventuel vedtagelse af Nybygningsløsningen ændrer ikke ved bestemmelserne i Fingerplan 2007. Fingerplan 2007 varetages af Miljøministeriet, og spørgsmål om ændringer i den administrative praksis henvises derfor til By- og Landskabsstyrelsen.

Strækningen gennem Brøndby Kommune forløber tæt på den eksisterende motorvej langs Den grønne kile, og de mellemliggende arealer vil primært kunne anvendes til deponering af overskudsjord og beplantning.

Strækningen syd for Kildebrøndevej til umiddelbart vest for Ølbyvej ligger indenfor kystnærhedszonen. Konsekvenserne for kysten er begrænsede og vil blive omtalt nærmere i de videre undersøgelser.

Arealforhold

En række borgere (353B, 335B, 370B) vil gerne kende reglerne for forlods overtagelse. Andre borgere (207B, 14B, 304B, 303B) samt Ejendomsadministrationen Andelsbo (68F) spørger til mulighederne for erstatning, hvis en ejendom ikke kan benyttes til sit oprindelige formål, efter at dele af den er eksproprieret. En af disse borgere (303B) vil samtidig gerne kende processen for prissætning af ejendomme, der eksproprieres.

Flere borgere (5B, 71F, 187B, 14B, 432B, 366B), herunder Grundejerforeningen Baunebakken, spørger, om det er muligt at få erstatning for værdiforringelse af fast ejendom, da man i princippet er stavnsbundet til et hus, som ligger tæt på en eventuel udvidelse eller nybygning.

To borgere (207B, 432B), der har ejendomme, som bliver delvist eksproprieret, ønsker erstatning for støjgener i forbindelse med anlægsarbejdet og i driftsfasen. Også Ejendomsadministrationen Andelsbo (68F) ønsker erstatning for støjgener samt for ulemper i form af vibrationer, forsyningsafbrydelser, vanskelige tilkørselsforhold og et generelt lavere komfortniveau.

En borger (352B) spørger, om man kan få godtgørelse for udgifter til advokatbistand i forbindelse med en ekspropriationssag.

Ejendomsadministrationen Andelsbo (68F) gør opmærksom på de likviditetsproblemer, der rammer andelsforeninger, hvis andelshavere ikke kan sælge deres boliger som følge af København-Ringsted projektet. Problemerne opstår, fordi andelsforeningerne mister løbende boligafgiftsindtægter, hvis beboere flytter uden at indstille nye købere. Likviditetsproblemerne kan medføre, at andelsforeningen må optage lån, hvilket ydermere indebærer renteudgifter. Ejendomsadministrationen Andelsbo foreslår, at disse problemer løses med tilsagn om, at Banedanmark indtræder som andelshaver og forlods overtager andelsboliger, der ikke vil kunne sælges foreløbigt. Andelsbo mener i øvrigt, at der i bør stilles garanti for genhusning af beboere, som gerne vil bo i deres lejlighed efter byggefasen, men som af personlige eller helbreds-mæssige årsager ikke kan leve i andelslejligheden, mens der bygges.

Virksomheden Grønttorvet København A/S (92V) ønsker at gøre Trafikstyrelsen bekendt med, at den i samarbejde med Københavns Kommune er i gang med at udforme en masterplan for et område, der påvirkes af København-Ringsted projektet. Masterplanen, der forventes vedtaget ved udgangen 2009, indebærer, at området omdannes til en bydel med blandede boliger, serviceerhverv og kultur.

Virksomheden Grønttorvet København A/S tolker høringsmaterialet sådan, at Nybygningsløsningen vil gøre det nødvendigt at ekspropriere de bygninger i området, som Grønttorvet har lejet af DSB frem til 2059. Virksomheden mener endvidere, at dette vil udløse krav om erstatning, fordi de virksomheder, der drives fra disse bygninger, mister deres forretningsgrundlag.

Brøndby Kommune (255K) påpeger, at Nybygningsløsningens grundløsning medfører et stort arealbehov, som vil øge barriereeffekten og efterlade et stort restareal mellem motorvejen og den nye jernbane. Desuden vil de rekreative og sportslige udfoldelsesmuligheder i Den grønne kile blive reduceret. I tilfælde af at Nybygningsløsningen vedtages, forventer Brøndby Kommune at arealreservationerne langs Vestbanen ophæves. Hvis det derimod besluttet at gennemføre 5. sporsløsningen, forventer kommunen, at arealreservationer i Den grønne kile ophæves.

En borger (320B) spørger, om prisforskellen mellem de to løsninger har noget med ekspropriationer at gøre.

En borger spørger om mulighederne for at gennemføre jordskifter (352B).

Trafikstyrelsens kommentarer

Trafikstyrelsen kan forlods overtage en ejendom efter anmodning fra ejeren. Forlods overtagelse er en ordning, som skal sikre grundejeren mulighed for at afhænde sin ejendom forud for en vedtagelse af et jernbaneanlæg og dermed undgå, at han/hun bliver stavnsbundet, indtil en eventuel efterfølgende ekspropriation kan finde sted. Der skal være særlige omstændigheder til stede for en forlods overtagelse, og de er nærmere beskrevet i bemærkningerne til projekteringsloven for København-Ringsted projektet. Trafikstyrelsen besvarer konkrete henvendelser i henhold til disse.

Ved en forlods overtagelse overgår ejendommen til staten og administreres af Banedanmark. Hvis huset ligger i vejen for den valgte løsning, rives det ned. Hvis det derimod ikke berøres af den valgte løsning, kan det blive solgt igen eller udlejet.

En ejendom kan kun eksproprieres, hvis den bliver fysisk berørt af jernbaneprojektet. Ekspropriation af hele ejendommen finder kun sted, hvis den efterfølgende bliver ubrugelig til almindelige formål.

Der ydes erstatning for ekspropriation af ejendom efter regler om, hvad ejendommen er værd i almindelig handel og vandel. Erstatningens størrelse fastsættes af en uafhængig, statslig ekspropriationskommission. Hvis man ikke er tilfreds med den udmålte erstatning, er der mulighed for at klage til en taksationskommission.

Hvis der ikke eksproprieres areal fra ens ejendom, får man ingen erstatning. Med andre ord gives der ingen erstatning for f. eks. værdiforringelser og ej heller for støjgener, som ligger under den vejledende støjgrænseværdi.

Lovgivningen giver ikke mulighed for at kompensere andelsforeninger for eventuelle likviditetsproblemer.

Trafikstyrelsen har indledt et samarbejde med andelsboligforeningen Thorvalds Minde og Hvidovre Kommune om håndteringen af nedlæggelse af lejligheder i forbindelse med projektet.

I forbindelse med et anlægsprojekt kan en grundejer blive generet af f.eks. manglende adgangsvej til sine jorder. I sådanne situationer træffer ekspropriationskommissionen afgørelse om en mere hensigtsmæssig fordeling af jorderne, f.eks. ved at to eller flere grundejere bytter en del af deres jordarealer.

I forbindelse med en ekspropriationssag har grundejeren ret til at få dækket rimelige udgifter til sagkyndig bistand, herunder også udgifter til advokathjælp.

Det er en politisk beslutning, om arealreservationerne til den løsning, der ikke vælges, skal ophæves.

Anvendelse af og adgang til eventuelle restarealer drøftes med de pågældende grundejere.

Der er et meget større arealbehov i Nybygningsløsningen end i 5. sporsløsningen. Samme forhold gør sig gældende for antal berørte boliger. De samlede ekspropriationsomkostninger bliver derfor tilsvarende dyrere end i 5. sporsløsningen.

For yderligere information om ekspropriationsforhold mv. henvises til Trafikstyrelsens pjece "Jernbanen og arealforhold", der findes på Trafikstyrelsens hjemmeside eller kan bestilles.

Visuelle forhold, drift

By- og Landskabsstyrelsen (244M) vurderer, at der er flere gode visualiseringer af baneanlægget, men efterlyser visualiseringer af anlægget for en række strækninger, som det opleves i terrænet. Det anføres, at der i forbindelse med udarbejdelse af en anlægslov bør produceres visualiseringer for passagerne ved Vestvolden/Avedøresletten, Vallensbæk Sø og Køge Ås set i terræn. By- og Landskabsstyrelsen ønsker, at visualiseringerne omfatter elmaster, som visuelt har stor effekt.

I deres fælleshenvendelse påpeger de ni kommuner Roskilde, Lejre, Høje Taastrup, Solrød, Greve, Ishøj, Vallensbæk, Holbæk og Odsherred (270K), at de visuelle påvirkninger fra 5. sporsløsningen er begrænsede, da det ekstra spor anlægges i forbindelse med en allerede eksisterende bane. De ni kommuner vurderer, at Nybygningsløsningen medfører omfattende, visuelle påvirkninger af omgivelserne især i det åbne land. Det anføres, at de visuelle påvirkninger forstærkes af, at banen på flere strækninger anlægges på en dæmning og vil forløbe 3-4 m over terræn og enkelte steder 8 m over terræn.

De ni kommuner anbefaler, at banens forløb gennem landskabet som helhed, herunder forløbet på dæmninger illustreres og synliggøres i den endelige miljøredegørelse. Desuden anbefales det, at løsningsforslag til forskellige typer af nedgravninger indgår i den endelige miljøredegørelse.

Grundejerforeningen Egeparken (259F) vurderer, at de offentliggjorte luftfotos er gode til at skabe overblik men utilstrækkelige i forhold til forståelsen af den reelle landskabelige visuelle effekt.

Trafikstyrelsens kommentarer

Trafikstyrelsen undersøger i forbindelse med færdiggørelsen af den endelige Miljøredegørelse, om der kan udarbejdes flere og tydeligere visualiseringer på basis af terrænfotos samt flere tværsnit.

Naturforhold

Drift

I deres fælles henvendelse erklærer ni kommuner Roskilde, Lejre, Høje Taastrup, Solrød, Greve, Ishøj, Vallensbæk, Holbæk og Odsherred (270K), at de for så vidt angår 5. sporsløsningen er enige i Trafikstyrelsens konklusion om, at jernbanen kan anlægges uden væsentlig påvirkning af naturområder og levesteder for dyr og planter.

Kommunerne er derimod ikke enige i konklusionen for så vidt angår Nybygningsløsningen. Ny bane går gennem Natura 2000-områder ved Køge Å, spredningskorridorerne Skensved Å, Slimminge Å og naturområdet ved Fjællebroløbet. Desuden krydser banen en lang række levesteder og

spredningskorridorer, der samlet set er levested for råvildt, fugle, små pattedyr, padder og en række Bilag 4-arter.

De 9 kommuner ønsker i den endelige miljøredegørelse en mere præcis specificering af, hvor afhjælpeforanstaltninger i form af faunapassager og ledelinjer for flagermus kan placeres. Desuden ønskes en vurdering af, hvorvidt de beskrevne tiltag udgør en reel erstatning.

By- og Landskabsstyrelsen bemærker, at der i forbindelse med udarbejdelse af forslag til anlægslov bør præciseres nærmere omkring en række afværgeforanstaltninger for arter omfattet af Habitatdirektivets bilag 4.

Danmarks Naturfredningsforening (209F) er enig i Trafikstyrelsens konklusion om, at Nybygningsløsningen medfører større påvirkning af naturmiljø, end tilfældet ville være for 5. sporsløsningen. Dette er problematisk, da biologiske naturværdier i forvejen er trængt sydvest for København. Foreningen ønsker en konkretisering af hvor stort et areal grønne områder, der inddrages, set i forhold til områdernes størrelse. Desuden ønskes en specifikation af støjpåvirkningen i det enkelte område sammenlignet med situationen i dag.

Danmarks Naturfredningsforening bemærker, at miljøredegørelserne er forholdsvis sparsomme med oplysninger om, hvordan livsmiljøer for Bilag-4 arter skal kompenseres, så den økologiske funktionalitet sikres. Det anføres, at dette er en vigtig opgave i den videre projektering.

En borger (207B) spørger, hvordan de relevante myndigheder forholder sig til, at Nybygningsløsningen vil påvirke adskillige Bilag 4-arter negativt.

De ni kommuner vurderer, at Nybygningsløsningen formentlig vil påvirke kommunernes fremtidige muligheder for at opfylde de statslige vandplaner. Det anbefales, at Trafikstyrelsen inddrager en analyse af mulighederne for realisering af de statslige vandplaner og de økonomiske konsekvenser i forhold til opfyldelse af EU's vandrammedirektiv, og at dette indgår i den endelige miljøredegørelse.

Trafikstyrelsens kommentarer

I forbindelse med det videre planlægningsarbejde vil udformning og placering af faunapassager, erstatningsbiotoper, ledelinjer osv. blive yderligere afklaret i samarbejde i de berørte kommuner, By- og Landskabsstyrelsen, Skov- og Naturstyrelsen samt Vejdirektoratet. Sikring af den økologiske funktionalitet for Bilag-4 arter vil være en del af formålet med udformningen af afværgeforanstaltninger.

De vandplaner som By- og Landskabsstyrelsen og Miljøcentrene er forpligtigede til at udarbejde i henhold til EU's vandrammedirektiv, har i stort omfang ikke foreligget, da konsekvenserne af projektet blev undersøgt. I det videre arbejde vil Trafikstyrelsen afklare i hvilket omfang, der nu foreligger vandplaner, som projektet kan forholde sig til.

Naturforhold

Anlæg

Danmarks Naturfredningsforening (209F) påpeger, at det er afgørende, at afværge- og kompensationsforanstaltninger fungerer inden, at skaden sker. At flagermuskasser f.eks. er taget i brug før, potentielle redetræer fældes. Foreningen anbefaler, at et overvågningsprogram tidligt i anlægsfasen etableres for, at monitorere om foranstaltningerne virker eller skal justeres.

Trafikstyrelsens kommentarer

Trafikstyrelsen er opmærksom på betydningen af tidlig iværksættelse af afværgeforanstaltninger, og dette er indarbejdet i projektet.

Kulturhistoriske interesser

Drift

De ni kommuner Roskilde, Lejre, Høje Taastrup, Solrød, Greve, Ishøj, Vallensbæk, Holbæk og Odsherred (270K) vurderer i deres fælles høringssvar, at Nybygningsløsningen påvirker de kulturhistoriske interesser i et større omfang, end Trafikstyrelsen beskriver.

Der tænkes specifikt på påvirkningerne ved at gennemskære beskyttelseslinjerne ved Vallensbæk og Kildebrønde Kirke, påvirkningen af de fredede fortidsminder ved Vestvolden og sten-plankebroen over Grevebækken, samt konsekvenserne for kulturmiljøer ved Karlstrup Møllebæk, Solrød Landsby, Jersie Mose og Brøndby Haveby samt bevaringsværdige gårde og huse mellem Køge og Ringsted.

Trafikstyrelsens kommentarer

Ved anlæg af et infrastrukturanlæg kan det ikke undgås, at der vil være konsekvenser for en række kulturhistoriske interesser. Som udgangspunkt er banens linjeføring søgt fastlagt, så beskyttede fortidsminder ikke berøres. Herudover søges konsekvenserne imødegået ved flere typer af afhjælpende foranstaltninger.

I projektet arbejdes der videre med tilvalgsmuligheden Nord om Vallensbæk Sø, hvor hverken lovgivningen vedrørende kirkebeskyttelseslinie eller de i regionplanen udpegede kirkeomgivelser overtrædes.

Rekreative interesser

Drift

De ni kommuner Roskilde, Lejre, Høje Taastrup, Solrød, Greve, Ishøj, Vallensbæk, Holbæk og Odsherred (270K) påpeger i deres fælles høringssvar, at Nybygningsløsningen påvirker de rekreative interesser i et større omfang, end Trafikstyrelsen har vurderet.

Det nævnes, at tilgængeligheden via stipassager på tværs af banen i Karlstrup Skov, Firemileskoven og Jersie Mose ikke ændrer på, at områderne mister deres rekreative værdier ved at blive opsplittet i to dele.

Danmarks Naturfredningsforening (209F) er enig i Trafikstyrelsens konklusion om, at Nybygningsløsningen medfører større påvirkning af rekreative interesser, end tilfældet ville være for 5. sporsløsningen. En bredere og mere kreativ tilgang til, hvordan et helt områdes rekreative funktion kan opretholdes og forbedres, efterlyses af Danmarks Naturfredningsforening.

Friluftsrådet (245F) ser positivt på den vægt, der i projektet er lagt på at sikre de berørte naturområder og dyrelivet. I forhold til Nybygningsløsningen anbefaler Friluftsrådet, at der planlægges erstatningsarealer for alle inddragne områder, og at disse tilføres værdi, så de er mindst ligeså attraktive som de eksisterende. Det foreslås, at arealerne øges, der anlægges rekreative stier, at der etableres friluftsfaciliteter i form af f.eks. naturlegepladser, picnicområder mv., at der etableres støjbegrænsende anlæg, samt at der etableres arealer til nye rekreative aktiviteter i området langs banen. Rådet anfører, at erstatningsnatur etableres i samme lokalområde, så det er tilgængeligt for de samme brugere som hidtil.

Friluftslivet fremhæver vigtigheden af anlæggelse af nye stier til brug i både anlægs- og driftsfasen, hvis eksisterende stier nedlægges. Der opfordres til, at nye sti-initiativer indarbejdes i projektet. Friluftsrådet opfordrer til, at områdernes ryttere – ikke mindst omkring Karlslunde og Vallensbæk – tilgodeses ved bl.a., at underføringer skal kunne rumme en hest med rytter, underlaget er skridsikkert for heste, og at eventuelle låger er tilstrækkelig brede.

Karlslunde Rideklub (177F) anbefaler, at stier, der nedlægges, bør erstattes med nye med samme indhold, at alle underføringer har en højde, så de kan rumme både

hest og rytter, at det materiale, der anvendes i anlægsfasen på de steder, hvor ryttere færdes, er skridsikkert, f.eks. udgør jernplader stor risiko for både hest og rytter. Desuden mener rideklubben, at det bør overvejs, at etablere rekreative stier langs jernbanen allerede i anlægsfasen.

En borger (233B) vurderer, at Nybygningsløsningen berører omfattende grønne områder. Det angives, at 58 pct. af Solrød og 40 pct. af Vallensbæk Kommuner berøres. Det vurderes, at denne løsning vil have negativ effekt på grønne, rekreative områder og aktivitetslivet i kommunerne generelt.

Trafikstyrelsens kommentarer

Som udgangspunkt vil krydsende stier blive reetableret i det omfang, de afbrydes af en ny bane, hvorimod der normalt ikke etableres nye stiforbindelser uden for de berørte arealer.

Trafikstyrelsen har udarbejdet en designstrategi for banens placering i landskabet, herunder også mulige anvendelser af overskudsjord i forbindelse med de rekreative arealer.

Grund- og drikkevand

Drift

De ni kommuner Roskilde, Lejre, Høje Taastrup, Solrød, Greve, Ishøj, Vallensbæk, Holbæk og Odsherred (270K) er uenige i Trafikstyrelsens konklusion om, at Nybygningsløsningen ikke vurderes at udgøre en trussel for forurening af grundvandet langs banen.

Der peges på, at Nybygningsløsningen løber gennem Områder med Særlige Drikkevandsinteresser og kildevandpladszoner, hvor enhver type forurening er uønsket herunder også ukrudtsmiddel og oliespild som følge af togdrift. Tilmed er flere områder langs banen udpeget som særligt sårbare indenfor Områder med Særlige Drikkevandsinteresser.

Det anbefales, at Trafikstyrelsen i den endelige miljøreddegørelse foretager en analyse af, hvordan Nybygningsløsningen vil påvirke Områder med Særlige Drikkevandsinteresser og kildepladszoner, hvor alle typer forurening er uønskede.

I det fælles kommunesvar peges der på, at Nybygningsløsningen føres gennem et kystnært område, der gennemskæres af åer og vådområder, og hvorfra afvandingen fra det trekantede område Roskilde-Køge-København løber ud i Køge Bugt. Det anbefales, at alle krydsninger med vandløb dimensioneres, så der tages hensyn til fremtidens forhøjede vandstande og kraftigere nedbør.

Det anbefales også, at alle muligheder for at etablere pumpesystemer til at lede vandet væk ved høje grundvandsstande i lavtliggende områder afdækkes og drøftes med de berørte kommuner.

Samtidig anbefales det, at Trafikstyrelsen kortlægger, om det er muligt at forårsage permanente grundvandssænkninger, hvis det ikke viser sig muligt at etablere vandtætte konstruktioner på lavtliggende dele af banestrækningen.

Københavns Kommune (253K) gør opmærksom på, at der ikke kan forventes tilladelse til permanente grundvandssænkninger i kommunen. Kommunen forventer at give tilladelse til midlertidige grundvandssænkninger i anlægsfasen forudsat, at dette ikke medfører risiko for påvirkning af fundamenter af eksisterende bygninger, påvirkning af drikkevandsressourcer og forurening af grundvand og overfladevand.

Trafikstyrelsens kommentarer

De steder, hvor banen krydser kildepladszoner, vil der blive lagt vandtætte membraner ud under banen, så det sikres at eventuelt spild ikke siver ned i grundvandet. Forurening af grundvand og natur i forbindelse med større ulykker

imødegås endvidere med en beredskabsplan, som nøje beskriver nødvendige afværgetiltag mv.

Ved dimensionering af alle krydsninger med vandløb, er der taget hensyn til muligheden for øget vandføring i fremtiden.

Trafikstyrelsen gennemfører en række geotekniske borer, der bl.a. skal være med til at få de hydrogeologiske forhold klarlagt. Som udgangspunkt forventes anlæg af en ny bane ikke at give anledning til en permanent sænkning af grundvandsniveauet, idet eventuelle anlæg under grundvandsspejlet vil blive udført som vandtætte konstruktioner.

I forbindelse med den fortsatte projektering vil Trafikstyrelsen i samarbejde med de berørte kommuner afklare nærmere hvorledes eventuelle konsekvenser i forbindelse med grundvandssænkninger kan undgås eller hvis dette ikke er muligt, hvorledes eventuelle konsekvenser kan afhjælpes.

Globale miljøeffekter

Danmarks Naturfredningsforening (209F) påpeger, at Nybygningsløsningen i højere grad end 5. sporsløsningen giver kapacitet, fleksibilitet og en robusthed, som jernbanenettet har for. Samtidig åbner Nybygningsløsningen mulighed for at øge hastigheden til 250 km/t. I andre europæiske lande har højhastighedstog betydet, at rejsende vælger tog frem for fly til glæde for miljøet i form af energibesparelser og reduktion i CO₂. Når banerne elektrificeres og andelen af vedvarende energi i elnettet øges, bliver CO₂-besparelsen betydeligt større. Uden en massiv satsning på jernbanen lægges al fokus på vejtransport af både gods og personer. Konsekvensen er øget udslip af CO₂, luftforurening samt større trængselsproblemer på vejene.

Trafikstyrelsens kommentarer

Både 5. sporsløsningen og Nybygningsløsningen indebærer betydelige muligheder for energibesparelser og CO₂ reduktion. 5. sporsløsningen og Nybygningsløsningen rummer desuden et stort potentiale for på en CO₂-omkostningseffektiv måde at opfylde kravet om øget mobilitet i samfundet. De to løsninger giver i forhold til basissituationen en større kapacitet til at muliggøre yderligere overflytning fra bil til tog.

Yderligere elektrificering af banenettet er et særskilt projekt i forhold til København-Ringsted projektet.

I forbindelse med den fortsatte projektering vil Trafikstyrelsen opgøre det fald i CO₂-udledningen, som knytter sig til de to løsningers efterspørgselseffekt.

Klima

Brøndby Kommune (255K) påpeger, at Brøndbyvester Boulevard oversvømmes ved kraftige regnskyl allerede på nuværende tidspunkt. Da der i grundløsningen projekteres med, at Brøndbyvester Boulevard graves endnu længere ned, frygter kommunen hyppigere og voldsommere oversvømmelser.

En borger (352B) spørger, om der – nu hvor isen ved Grønland smelter - er taget højde for, at vandet i vikingetiden gik op til hvor motorvejen ligger i dag.

Trafikstyrelsens kommentarer

På baggrund af en vurdering af klimaforandringerne konsekvenser for projektet er der indarbejdet større diameter på bl.a. rør og dybde af grøfter mv., så det er muligt at lede vandet hurtigt væk. Desuden er der taget hensyn til øget vandføring i vandløb i dimensioneringen af vandløbskrydsninger.

Nybygningsløsningen er vurderet ud fra havstigninger i år 2100 på 0,5 m i forhold til i år. Nybygningsløsningen anlægges generelt i områder med eksisterende terræn

på mere end 5 m over havoverfladen, og der er således ingen risiko for påvirkning fra stormflod. Ved tunneller vil banen ligge lavere, men da der ikke er hydraulisk forbindelse til havet, vurderes der ikke at være risiko for oversvømmelse forårsaget af stormflod.

Ved vandløbskrydsninger af Harrestrup Å og Store Vejleå ligger banen lavere. Da udløbet fra Harrestrup Å ligger inden for Kalveboderne, hvor maksimale stormflodshændelser er lave, og Store Vejleå er beskyttet af en højvandssluse, vurderes det, at en stormflod med forhøjet vandstand ikke kan brede sig ind i landet.

Jord

Brøndby Kommune (255K) gør opmærksom på, at kommunen hidtil kun har accepteret at modtage klasse 1-jord.

Trafikstyrelsens kommentarer

I forbindelse med det videre arbejde, vil der blive udarbejdet en plan for håndtering og genanvendelse af ren og forurenede jord i projektet. De berørte kommuner vil løbende blive inddraget i dette arbejde, herunder hvilke jordklasser der kan genindbygges hvor og under hvilke vilkår

Anlægs- og samfundsøkonomi

Anlægsoverslag

En borger (42B) tilkendegiver mistro til, at anlægsomkostningerne på 9 mia. kr. 'holder'. Der spørges til, hvor stor en andel af de 9 mia. kr., der er afsat til uforudsete udgifter. Desuden spørges der til, hvorfor der ikke er regnet på, hvad det vil koste at anlægge banen under jorden.

En borger (428B) spørger, om der har været en økonomisk øvre grænse for anlægsprojektet.

En borger (44B) ønsker oplyst, hvad den samlede pris for Nybygningsløsningen er, hvis tilvalgsmulighederne indarbejdes.

En borger (367B) spørger, om Trafikstyrelsen selv tror på, at budgetterne holder.

En borger (217B) undrer sig over, at Trafikstyrelsen på borgermødet i Vallensbæk præsenterede de to løsnings samfundsmæssige værdi som 2-3 pct. p.a. for 5. sporet og 5-6 pct. p.a. for Nybygningsløsningen, mens styrelsen i det skriftlige materiale har valgt at runde den samfundsmæssige værdi for 5. sporet ned til 2 pct., mens værdien for Nybygningsløsningen er rundet op til 6 pct. Det anføres, at det giver betydelige forskelle at runde henholdsvis op og ned. Borgeren frygter, at denne op- og nedrunding afslører en 'vilje' til at stille Nybygningsløsningen i et bedre lys end 5. sporsløsningen, og at denne 'vilje' måske har tilpasset de nødvendige udgifter og indtægter i de to løsninger, så den ene løsning er at foretrække.

De ni kommuner Roskilde, Lejre, Høje Taastrup, Solrød, Greve, Ishøj, Vallensbæk, Holbæk og Odsherred påpeger også, at det er uklart, hvad den samlede pris er, hvis de bedste løsninger i forhold til beskyttelse af miljøet, begrænsning af støjgener og placering af anlægget mv. vælges. Herunder en beregning af, hvad det vil koste at reducere støjniveauet på 5. sporsløsningen til 64 dB, som det kræves ved anlæggelse af en ny bane.

En borger (375B) spørger, om Trafikstyrelsen har overvejet, hvad der kan opnås, hvis der også investeres 9 mia. kr. i 5. sporsløsningen.

En borger (198B) mener, at Nybygningsløsningen inkl. udbygning af Københavns Hovedbanegård og etablering af godsterminal ved Køge bliver 6-11 mia. kr. dyrere i

forhold til 5. sporsløsningen. Borgeren ønsker en belysning af, i hvilket omfang de 6-11 mia. kr. ville kunne optimere den eksisterende offentlige togtrafik. Desuden ønsker borgeren en nærmere undersøgelse af, om der overhovedet er behov for Nybygningsløsningen.

Ikke alle tilvalgsmuligheder er prissat, påpeges det i de 9 kommuners hørings svar bl.a. med reference til udvidelse af terminalforholdene ved København og etablering af en kombiterminal ved Køge. De 9 kommuner anbefaler, at udgiften på 600 mio. kr. til en udvidelse af kapaciteten på Københavns Hovedbanegård indregnes i det endelige materiale. Ligesom indtægterne fra den øgede omsætning også bør indregnes. Det anbefales samtidig, at udgiften til en ny kombiterminal ved Køge indgår i udgiften til grundløsningen for Nybygningsløsningen.

De ni kommuner vurderer, at det i de foreløbige miljøredegørelser er uklart, hvilke anlæg de to grundløsninger omfatter.

Det anbefales, at det i den endelige miljøredegørelse gøres tydeligt, hvilke anlæg de to grundløsninger omfatter.

Det anbefales, at priserne for tilvalgsmulighederne til de to grundløsninger klart fremgår i den endelige miljøredegørelse, og hvad prisen for de miljømæssigt mest optimale løsninger er.

Trafikstyrelsens kommentarer

Trafikstyrelsens endelige, anlægsokonomiske beregninger er meget omfattende. Der stilles store krav til sporbarheden af de priser, der figurerer i budgettet. Priserne baseres på konkrete erfaringer fra forskellige typer anlægsprojekter, og der foretages sammenligninger med udgifterne fra tilsvarende udenlandske nybygningsprojekter. Disse arbejder fortsættes i foråret 2009 og afsluttes forud for afleveringen af det politiske beslutningsgrundlag i efteråret 2009.

Prisniveauet for Nybygningsløsningen er foreløbig skønnet til 9 mia. kr., hvilket er beregnet med udgangspunkt i anlægsoverslag fra tidligere analyser. Et revideret og detaljeret anlægsoverslag vil indgå i det endelige beslutningsgrundlag. Den anlægspris, som kalkuleres, vil indeholde tillæg af uforudsete udgifter. Trafikstyrelsen vil også gennemføre en benchmarking med sammenlignelige, gennemførte projekter i Sverige, Holland og Tyskland. Tilsammen med de detaljerede kalkulationer er det Trafikstyrelsens opfattelse, at anlægsoverslaget på den måde konsolideres bedst muligt. Der har ikke været en økonomisk, øvre grænse for de to anlægsprojekter, men Trafikstyrelsen har tilstræbt, at niveauerne i Strategianalysen holdes.

Etablering af banen i tunnel vil forøge anlægsudgifterne betydeligt.

Grundløsningen omfatter den mest omkostningseffektive løsning. I tilvalgsmulighederne undersøges forskellige varianter af grundløsningen, f. eks. øget funktionalitet, mindre støjbelastning, bedre naturbeskyttelse, andre konstruktioner eller lignende. Den miljømæssigt mest fordelagtige løsning, eksempelvis en boret tunnel, er ikke undersøgt, da en sådan tilvalgsmulighed ikke er omfattet af København-Ringsted projektet. Der henvises til Strategianalysen, hvor flere forskellige niveauer af miljøhensyn blev undersøgt.

Prisforskellen mellem grundløsningen og tilvalgsmulighederne i Nybygningsløsningen er angivet i Miljøredegørelse 1.

Ved borgermødepræsentationen i Vallensbæk redegjorde projektlederen for samfundsøkonomien i projektet med intervaller: 2-3 pct. for 5. sporsløsningen og 5-6 pct. for Nybygningsløsningen. Dette afspejler, at den samfundsøkonomiske metode udvikles hele tiden, og grundlaget for beregningerne forbedres med det øgede, detaljerede kendskab til indtægter og udgifter. Gentagne beregninger gennem årene har givet resultater i de pågældende intervaller, og konklusionen om samfundsøkonomisk rentabilitet er derfor pålidelig.

De 9 kommuner efterspørger, hvad det vil koste at reducere støjniveauet på 5. sporsløsningen til 64 dB. Denne beregning er endnu ikke foretaget, men opgørelsen vil indgå i de endelige miljøredegørelser.

Det indgår ikke i København-Ringsted projektet at opstille alternative investeringsplaner, hvor forskellen i anlægsudgift mellem Nybygningsløsningen og 5. sporsløsningen tildes andre projekter. Trafikstyrelsen vurderer de 2 løsninger individuelt. Det er en politisk beslutning, hvordan midlerne vil kunne anvendes, og i disse overvejelser må indgå, om der ved valg af 5. sporsløsningen senere bliver behov for yderligere investeringer i strækningen København-Ringsted, da kapaciteten i 5. sporsløsningen bruges op allerede ved åbningen.

Der regnes ikke med en udvidelse af København H i de endelige samfundsøkonomiske beregninger, som det blev gjort i de foreløbige beregninger, der blev præsenteret i Miljøredegørelse 1. De trafikale effekter og muligheder, som udvidelsen gav i Nybygningsløsningen i 2030, medregnes derfor heller ikke. Togbetjeningen udvides således ikke udover de 17 linjer i 2030 i de endelige beregninger.

Kombiterminalen er et særskilt projekt, der jævnfør trafikaftalen fra januar 2009 om en grøn transportpolitik vil blive undersøgt efter en eventuel beslutning om Nybygningsløsningen. Den indregnes derfor ikke i de endelige, samfundsøkonomiske beregninger for Nybygningsløsningen.

Behovet for at udbygge jernbanekapaciteten mellem København og Ringsted er afstedkommet af et politisk ønske om at udvikle såvel landsdelstrafikken som den sjællandske regionaltogetrafik for derigennem at gøre den kollektive trafik mere attraktiv og fremme mobiliteten i samfundet. Trafikstyrelsen træffer ikke beslutning om at realisere projektet, ligesom Trafikstyrelsen ikke tager stilling til valg af løsning. Beslutningen træffes af Folketinget.

Samfundsøkonomisk metode

De ni kommuner Roskilde, Lejre, Høje Taastrup, Solrød, Greve, Ishøj, Vallensbæk, Holbæk og Odsherred (270K) synes ikke, at den samfundsøkonomiske analyse af de to linjeføringer opfylder sit formål, da løsningsforslagene ikke er sammenlignelige. Der er ikke opstillet flere beregninger af de samfundsøkonomiske konsekvenser i forhold til, hvilke tilvalgs løsninger der vælges. Det kritiseres desuden, at Trafikstyrelsen sammenligner de to investeringers interne rente uden skelen til, at den ene investering er mere end dobbelt så stor som den anden.

På den baggrund anbefales det, at den endelige miljøredegørelse indeholder en 'reel' sammenligning af den samfundsøkonomiske gevinst ved 5. sporsløsningen med Nybygningsløsningen. Det anføres, at en sådan sammenligning kræver, at man indregner gevinsten ved at investere de 5 mia. kr., der spares ved 5. sporsløsningen i f.eks. andre trafikprojekter, i sundhedsvæsenet eller bare med en normal forrentning. Således at den samfundsøkonomiske analyse sammenligner forrentningen af to investeringer på 9 mia. kr.

De ni kommuner Roskilde, Lejre, Høje Taastrup, Solrød, Greve, Ishøj, Vallensbæk, Holbæk og Odsherred (270K) påpeger, at den samfundsøkonomiske analyse bør gøre linjeføringerne sammenlignelige, ved at medtage alle de anlægsudgifter og mulige samfundsøkonomiske indtægter, som er indeholdt i de to grundløsninger.

Grundejerforeningen Egeparken (259F) vurderer, at en investering i et nyt anlæg ikke ændrer på det forhold, at der i dag ifølge Banestyrelsen er et betydeligt driftsunderskud på jernbanedrift. Det anføres, at med en kilometerafgift for et tog på 1,80 kr. pr. km kan en investering i størrelsesordenen 9-18 mia. kr. ikke forrentes. Grundejerforeningen mener, at når der samtidig ikke flyttes særlig meget trafik fra vej til bane, kan man godt stille spørgsmål ved, hvad det er for store samfundsmæssige gevinster, Trafikstyrelsen anvender i beregningerne, der bringer den samfundsmæssige forrentning af Nybygningsløsningen helt i top.

En borger (206B) undrer sig over, at billetindtægter indgår i det samfundsøkonomiske regnestykke, da det er en indtægt for DSB men en udgift for de togrejsende.

Trafikstyrelsens kommentarer

Den samfundsøkonomiske analyse, der er beskrevet i Miljøredegørelse 1, vil blive opdateret. De endelige resultater indgår ikke i den endelige miljøredegørelse, men vil indgå i det politiske beslutningsgrundlag.

I beregningen af den samfundsøkonomiske værdi af de to løsninger vurderes de samlede samfundsmæssige fordele og ulemper efter den gældende metode for samfundsøkonomiske analyser.

Den samfundsøkonomiske analyse medtager kun de kendte effekter, og ikke-vedtagne projekter værdisættes ikke i analysen. Strukturelle og adfærdsmæssige ændringer i samfundsudviklingen - eller lignende ofte med stor usikkerhed til følge - indgår heller ikke i analysen.

Trafikstyrelsens beregninger opgøres ud fra tre forskellige evalueringskriterier: 1. projektets interne rente, 2. nettogevinsten pr. offentlig omkostningskrone og 3. projektets nettonutidsværdi.

De tre mål siger noget forskelligt om det samfundsøkonomiske afkast – det sidste giver en indikation af det absolutte niveau, mens de to førstnævnte repræsenterer en relativ vurdering af afkastet i forhold til investeringens størrelse. Ved at angive resultatet ud fra alle tre kriterier fås derfor en nuanceret beskrivelse af projektets samfundsøkonomiske rentabilitet, og det bliver samtidig muligt at lave en meningsfuld sammenligning mellem projekter, selv når anlægsinvesteringerne ikke er i samme størrelsesorden.

Uanset hvilket af de tre evalueringskriterier, der lægges til grund, viser analysen, at Nybygningsløsningen giver et bedre samfundsøkonomisk resultat end 5. sporsløsningen.

Kun hvis der findes alternative investeringer med en højere rentabilitet end Nybygningsløsningen ville det være muligt at opnå et større udbytte ud af at investere forskellen mellem Ny bane og 5. spor i tillæg i kombination med et 5. spor. Der findes ingen alternative baneprojekter i Danmark, som rummer en bedre samfundsøkonomisk rentabilitet end en ny bane København – Ringsted.

Den samfundsøkonomiske analyse er for begge løsninger foretaget på grundløsningen og omfatter ikke en analyse af andre tilvalgsmuligheder for hverken 5. sporsløsningen eller Nybygningsløsningen.

De to løsninger er forskellige, men behandles og optimeres ligeværdigt, hvormed resultaterne er sammenlignelige. De trafikale løsninger, der er udvalgt, er bedst mulige for henholdsvis 5. sporsløsningen og Nybygningsløsningen. Alle de udgifter og indtægter, som det har været muligt at værdisætte, indgår i analysen.

Ingen af de to løsninger giver overskud på de offentlige budgetter. Den direkte belastning af statskassen er større for Nybygningsløsningen end 5. sporsløsningen bl.a. som følge af de større investeringer. De præcise beløb er endnu ikke gjort op.

Men investeringer i banenettet gennemføres generelt for at tilvejebringe en større markedsandel for den kollektive trafik med baggrund i ønsket om at aflaste vejnettet og tage hensyn til klimaet mv. I forhold til statskassens udgifter opnås ved Nybygningsløsningen et større transportarbejde pr. udgiftskrone end ved 5. sporsløsningen.

En borger undrer sig over, at billetindtægter indgår i det samfundsøkonomiske regnestykke. Det beror på at billetprisen tages som udtryk for passagerens nytteværdi af den pågældende rejse ved en sammenvægtning af rejsetid, komfort

og billetpris sammenholdt med de foreliggende alternativer. Beregningsmetoden findes beskrevet i "Manual for samfundsøkonomisk analyse 2003".

Samfundsøkonomi, værdisatte effekter

En borger (368B) spørger, om det indgår i indtægtsberegningerne, at ikke alle passagerer rejser på hele strækningen fra København til Ringsted. Der spørges desuden til, hvad den maksimale kapacitet er i de to tilvalgsmuligheder, og om 5. sporsløsningen giver kapacitet nok. Borgeren vil gerne vide, om der regnes med samme antal tog i de to løsninger, og hvorfor billetindtægterne tilsyneladende er 5 gange så høje i Nybygningsløsningen som i 5. sporsløsningen.

Grundejerforeningen (259F) synes, at det er uklart, om der er tale om behov eller ønsketænkning, når Trafikstyrelsen om Nybygningsløsningens kapacitet skriver, at det er hensigtsmæssigt at analysere, hvad en eventuel overkapacitet kan anvendes til, og Trafikstyrelsen i de samfundsøkonomiske beregninger tilføjer 4 passagertog mere i Nybygningsløsningen end i 5. sporsløsningen. Endelig spørges der til, om det er rentabelt at bygge en ny bane til 12 mia. kr., hvis der ikke er passagergrundlag til at udvide togbetjeningen med mere end 2 tog mere ud over de 17 tog, der er kapacitet til i 5. sporsløsningen.

De 9 kommuner Roskilde, Lejre, Høje Taastrup, Solrød, Greve, Ishøj, Vallensbæk, Holbæk og Odsherred knytter kommentarer til de 3 budgetposter billetindtægter, rejsetidsbesparelser og støj i den samfundsøkonomiske analyse. Det vurderes, at forskellene i værdisætningen af indtægterne mellem linjeføringerne er markante og uforklarede.

Derfor anbefales det, at de betydelige forskelle i billetindtægter og rejsetidsgevinster i de to løsninger belyses og begrundes i de endelige redegørelser, og at rejsetidsbesparelserne begrundes eksplicit.

Det anbefales endvidere, at det klart fremgår, hvorfor der ikke er en større regularitetsgevinst og dermed rejsetidsbesparelse i 5. sporsløsningen. Desuden ønskes det, at forudsætningerne for støjeberegningerne i de to grundløsninger specifikt fremgår i det endelige materiale.

Solrød Strands Grundejerforening mener, at 'den hemmelige dagsorden' er, at den ekstra kapacitet skal bruges til at køre godstog gennem Hovedstadsregionen. Der spørges til, hvor godsmængdernes skal komme fra, og hvad Danmark tjener på at lade godstog køre igennem regionen.

En borger (425B) spørger, om omkostningerne til en station ved vendesporet i Roskilde er indregnet i de 4 mia. kr. for 5. sporsløsningen, hvad stationen koster, og om der er udarbejdet beregninger på passagerunderlaget. Der spørges desuden til, hvad perspektivet er i et parkér-og-rejs-anlæg i udkanten af Roskilde ved motorvejsafkørslen.

Solrød Strands Grundejerforening påpeger, at de to løsninger ikke kan sammenlignes, hvis investeringerne i miljøforbedringer, i nye terminalforhold og klargøringscentre ikke er inddraget. Der spørges til, om disse udgifter er indregnet i den samfundsøkonomiske analyse, og det anføres, at de samlede anlægsudgifter løber op i 12 mia. kr., hvis Nybygningsløsningens kapacitet skal udnyttes.

En borger (352B) konstaterer, at den samfundsøkonomiske analyse viser, at Trafikstyrelsen allerede har sat pris på den jord, som skal eksproprieres.

En borger (208B) spørger om der i de anlægs- og samfundsøkonomiske beregninger er taget hensyn til de betydelige ekstra mængder affald, som Nybygningsløsningen vil afstedkomme sammenlignet med 5. sporsløsningen, og hvordan denne beregning er foretaget.

En borger (369B) spørger, hvad forskellen på tilskuddet fra EU er i de to løsninger.

Wallensbekbyens Laug (165F) efterlyser alle de mellemregninger, som Trafikstyrelsen har anvendt som grundlag for de investeringskalkuler, der er præsenteret i høringsmaterialet. Der opfordres til, at Trafikstyrelsen foretager langsigtede beregninger af, hvordan pendlermønstret påvirkes af, at fremtidens biler må antages at blive el-drevne samt det forhold, at borgerne i fremtiden vil være langt mindre tilbøjelige til at pendle over store afstande.

En borger (6B) vurderer, at Nybygningsløsningen er den mest optimale i en samfundsøkonomisk betragtning. Der spørges desuden om opgørelsen for rejsetidsforlængelsen for vejtrafikken i anlægsperioden er opgjort i persontimer eller i antal køretøjer.

En borger (44B) har for 10 år siden deltaget i høring om kapacitetsudvidelsen København – Ringsted. Borgeren ønsker oplyst, hvad prognosen for trafikmængden på København – Ringsted i 2007 var for 10 år siden.

Trafikstyrelsen kommentarer

Det fremtidige antal passagerer beregnes i en prognosemodel med udgangspunkt i den optimerede køreplan for hver af de to løsninger, hvori mange forskellige forhold indgår. Heriblandt tages højde for, at passagererne rejser på forskellige relationer. Bl.a. beregnes hvor mange passagerer, der forventes, hvor langt de kører mv. Ud fra disse tal beregnes indtægter og udgifter.

Ved at forbedre togbetjeningen med bl.a. flere afgang er det muligt at øge antallet af passagerer. I begge løsninger kører der 17 linjer i hver retning i timen i 2017. I 5. sporsløsningen er kapaciteten opbrugt med de 17 linjer, mens der i Nybygningsløsningen er overskudskapacitet på både den eksisterende bane og den nye bane. Ikke anvendt kapacitet på strækningen er en stor fordel, da den vil medføre større rettidighed for togafgangene og dermed en mere attraktiv togbetjening.

Forskellene i billetindtægterne mellem de to løsninger hænger blandt andet sammen med de store forbedringer for Køge-området, som vil give mange flere passagerer i Nybygningsløsningen. Den nye køreplan vil ikke kun skaffe lokale forbedringer for togtrafikken mellem København og Ringsted, men også togtrafikken vest og syd for Ringsted vil få en forbedring, herunder landsdelstrafikken til Fyn og Jylland. Denne effekt indgår i beregningerne. De nyskabte togrejser i Nybygningsløsningen er flere og i gennemsnit længere end i 5. sporsløsningen, hvor forbedringerne hovedsageligt findes på strækningen mellem København og Roskilde. Samlet er billetindtægterne derfor markant større i Nybygningsløsningen end i 5. sporsløsningen.

Når togbetjeningen forbedres, opnår de nuværende togrejsende gevinster ved reduktion af rejsetiden. I begge løsninger er der forbedringer i køreplanerne. Forskellen i rejsetidsgevinster mellem de to løsninger skyldes bl.a., at der i Nybygningsløsningen åbnes for et helt nyt marked omkring Køge og ad Lille Syd Banen mod Næstved med store forbedringer i togbetjeningen og dermed i rejsetiden. I Nybygningsløsningen opnår også landsdelstrafikken, der kører ad den nye bane, en forbedret rejsetid. Disse forhold bidrager til, at der i Nybygningsløsningen opnås større tidsgevinster i den samfundsøkonomiske analyse end i 5. sporsløsningen.

De afkortede rejsetider medfører desuden, at driftsomkostningerne - heriblandt materielbehovet - falder. I Nybygningsløsningen opnås kortere rejsetider på en række relationer, hvilket medfører, at omkostningerne for togdriften kan nedbringes.

Forskellen i antallet af støjbelastede boliger mellem de to løsninger skyldes, at 5. sporet primært anlægges gennem tætbebyggede områder, mens en del af togtrafikken - bl. a. godstrafikken - i Nybygningsløsningen overflyttes til den nye bane, der anlægges på strækninger med færre boliger. Den samlede støjbelastning falder således i Nybygningsløsningen, mens antallet af støjbelastede boliger stiger i 5. sporsløsningen. Antallet af støjbelastede boliger i den samfundsøkonomiske

analyse er ikke opdateret i forhold til Strategianalysen. En opdateret opgørelse vil indgå i de endelige samfundsøkonomiske beregninger.

I beregningerne indgår kapacitet til to godstog pr. time i hver retning (samt en ekstrakanal på visse strækninger udenfor myldretiderne) i 5. sporsløsningen såvel som i Nybygningsløsningen og i Basissituationen 2017. Denne reservation af gods-kapacitet har været forudsætning for Femern Bælt projektet og påvirkes ikke af København-Ringsted projektet. Kun gevinster for godstrafik, der vedrører Danmark, indgår i de medregnede, samfundsøkonomiske fordele. Således indgår fordele for transittrafik mellem Sverige og Tyskland ikke.

Station ved vendesporsanlægget i Roskilde er en tilvalgs-mulighed i 5. sporsløsningen. I den videre projektering indgår kun vendesporsanlægget.

Miljøforbedringer er delvis indirekte medregnet i samfundsøkonomien i det omfang, det har været muligt at værdisætte anlægsaktiviteter, bl.a. i form af investeringer til afværgeforanstaltninger såsom faunapassager, reguleringer, erstatningsnatur mv., som også er indregnet i anlægsoverslaget.

Beregningen af de samlede driftsomkostninger for passagertogdrift sker på baggrund af enhedspriser for antal togsæt (togmaterieforbrug), det kørte antal kilometer samt tidsforbruget. Enhedspriserne indeholder bidrag til investering i klargøringscentre.

Udgifter til terminalforhold indgår i et vist omfang i den samfundsøkonomiske analyse. Omkostninger afholdt af de involverede kommuner i forbindelse med bygning af terminaler er ikke med i den foreløbige beregning, men i forbindelse med de endelige beregninger overvejes det, om udgifter til parkér-og-rejs anlæg, busterminal mv. skal medregnes i den samfundsøkonomiske analyse.

I den samfundsøkonomiske analyse værdisættes de arealer, som skal eksproprieres i forbindelse med anlæg af banen.

De samlede jordmængder for grundløsningerne er vurderet. Det er beregnet hvor meget jord, der skal påfyldes, genindbygges, bortskaffes eller anvendes i forbindelse med andre projekter. Prisen for dette indgår i anlægsoverslaget og indgår således indirekte i samfundsøkonomien.

De samlede affaldsmængder (beton, asfalt, skinner, sveller mv.) i forbindelse med de to løsninger er vurderet og forudsættes sorteret, håndteret og bortskaffet. Dette værdisættes i anlægsoverslaget og derfor indirekte i samfundsøkonomien.

København-Ringsted indgår som en del af den i EU højt prioriterede korridor mellem Øresund og Hamburg, og der er allerede givet EU-tilskud til de indledende undersøgelser. EU's tilskud vil normalt være en procentdel af anlægsudgifterne. I begge løsninger er der i samfundsøkonomien regnet med et tilskud på 10 pct. af anlægssummen, og EU-tilskuddet er således størst i Nybygningsløsningen.

Fagnotatet " Samfundsøkonomisk analyse, forudsætninger og resultater for analyse af København – Ringsted løsningsforslag", udarbejdet i forbindelse med høringsperioden findes på Trafikstyrelsens hjemmeside og indeholder de mellemregninger mv., som Trafikstyrelsen har anvendt som grundlag for de foretagne beregninger.

Der tages i samfundsøkonomien ikke højde for adfærdsmæssige ændringer såsom ændring i pendlermønster som følge af el-drevne biler. Det vurderes dog, at passagererne i fremtiden vil være villige til at pendle over længere afstande, såfremt rejsetiden forbedres og frekvensen mellem afgangene øges.

Gener for persontrafikken på vej er opgjort for de strækninger, hvor vejtrafikken generes som følge af vejoplægninger og bro-/tunnelarbejder. Det øgede trafikarbejde for vejtrafikken som følge af anlægsarbejderne er opgjort i

køretøjstimer for hhv. personbiler, lastbiler og busser. Rejsetidsforlængelsen er større i Nybygningsløsningen end i 5. sporsløsningen.

For 10 år siden blev der udført en samfundsøkonomisk analyse, hvor de bagvedliggende trafikprognoser blev udført med den såkaldte Landstrafikmodel. Prognosen fra dengang sammenlignet med den nye prognose samt den realiserede trafik i 1994 og 2006 ses i nedenstående tabel, som viser antal rejser i det maksimale snit (det sted på strækningen, hvor der er flest passagerer i togene) mellem København og Ringsted (i Nybygningsløsningen er det summen af antal rejsende på en ny bane sammenlagt med antallet af rejsende på den eksisterende bane). Der blev for 10 år siden regnet med en betydelig mere optimistisk baggrundsvækst, end det er tilfældet i dag. Denne forventning har af en lang række årsager ikke svaret til den virkelige udvikling. I de nuværende beregninger benyttes mere forsigtige vækstforudsætninger.

Mio. rejser pr. år	Tidligere prognose for 2005	Nuværende prognose for 2017
Realiseret 1994	18	
Realiseret 2006	22	
Basissituationen	28	24
5. sporsløsningen	31	25
Nybygningsløsningen	35	29

Antal årlige rejser i det maksimale snit mellem København og Ringsted (i Nybygningsløsningen er det summen af antal rejsende på en ny bane sammenlagt med antal rejsende på den eksisterende bane).

Strategianalysen kontra Miljøredegørelsen

Solrød Strands Grundejerforening (263F) undrer sig over, at de anlægsudgifter, som Trafikstyrelsen oplyser i Miljøredegørelsen er langt højere end de udgifter, som blev oplyst i 2006. Det anføres, at anlægsudgifterne i beregninger er steget med 40 pct., og grundejerforeningen spørger, hvordan det kan lade sig gøre.

Solrød Kommune (382K) spørger, hvorfor der er så stor forskel i angivelsen af forventede billetindtægter i Strategianalysen (1,9 mia. kr.) og i Miljøredegørelsen (4,4 mia. kr.).

Trafikstyrelsens kommentarer

Anlægsudgiften er i Miljøredegørelse 1 beregnet på baggrund af tidligere overslag fra Strategianalysen. Priserne er fremskrevet til prisniveau 2008, og der er ikke tale om stigninger på 40 pct. Et mere udførligt anlægsoverslag, herunder benchmarking med sammenlignelige jernbaneprojekter i Sverige, Holland og Tyskland, vil blive udarbejdet forud for det politiske beslutningsgrundlag og vil indgå heri.

Forskellene i de samfundsøkonomiske beregninger i henholdsvis Strategianalysen og Miljøredegørelsen skyldes for det første en ændring af diskonteringsrenten fra 6 pct. til 5 pct., hvilket betyder, at fremtidige konsekvenser nu vægtes højere end tidligere og dermed får en højere værdi, hvilket medfører en samlet forskel på ca. 20 pct. For det andet havde de tidligere prognosemodeller ikke indregnet effekterne for biltrafikken i form af reduceret trængsel, som er størst i Nybygningsløsningen. Desuden er effekterne af Nybygningsløsningens større rettidighed nu indregnet, og

der er siden Strategianalysen kommet en højere værdi af de indregnede tidsbesparelser. Endelig var resultaterne i Strategianalysen angivet i 2005-prisniveau, medens resultaterne i Miljøredegørelsen er angivet i 2007-prisniveau, hvilket giver ca. 4 pct. forskel.

Forskellen i de samlede billetindtægter i Nybygningsløsningen i hhv. Strategianalysen og Miljøredegørelsen skyldes, foruden de ovennævnte beregningstekniske opdateringer, at der er foretaget en optimering af køreplanerne, indregning af regularitetsgevinster og opdatering af trafikmodellen. Disse reguleringer har samlet ført til et større passagergrundlag og dermed højere billetindtægter i Nybygningsløsningen. Tilsvarende reguleringer er foretaget for 5. sporsløsningen.

Pris på ikke værdisatte effekter

De ni kommuner Roskilde, Lejre, Høje Taastrup, Solrød, Greve, Ishøj, Vallensbæk, Holbæk og Odsherred (270K) kritiserer, at den samfundsøkonomiske analyse ikke indregner de respektive linjeførings indvirkning på miljøet. Det anføres, at den manglende værdisætning af miljø mv. betyder, at den samlede analyse af de velfærdsøkonomiske konsekvenser får en betydelig skævhed. Det påpeges endvidere, at Miljøredegørelsens kvalitative analyse heller ikke vurderer linjeføringerne konsekvenser for de ikke værdisatte effekter.

Det anbefales, at den endelige miljøredegørelse sætter både en kvantitativ og en kvalitativ pris på miljøet på begge løsninger og indregner det i den samfundsøkonomiske analyse.

Danmarks Naturfredningsforening (209F) mener, at det er 'ærgeligt', at Trafikstyrelsen ikke har forsøgt at prissætte de ikke værdisatte effekter. Det anføres, at uden monetære bud på værdien af natur, rekreative interesser og fremtidssikringen af den kollektive trafik, tæller forbedringer af projektet med hensyn til naturområder kun på negativsiden. Derved er det kun et falsk billede, som præsenteres for beslutningstagerne, vurderer Danmarks Naturfredningsforening, som frygter, at det dermed er for nemt at ofre naturen og de grønne områder. Det anbefales, at Trafikstyrelsen arbejder ud fra princippet "No Net Loss", både når det gælder biologiske og rekreative værdier. Varige forringelser af rekreative områder eller biologiske korridorer bør ikke accepteres.

Grundejerforeningen Skellet (228F) mener, at trafikstyrelsen prioriterer økonomi frem for miljøhensyn. Det afspejles bl.a. i, at Trafikstyrelsen i sine samfundsøkonomiske beregninger ikke medtager forhold vedr. gener for naboer i anlægsfasen, påvirkning af rekreative områder, natur- og dyreliv, vibrationer, jord- og grundvandsforurening, forringelse af livsvilkår og faldende ejendomspriser for beboere langs banen.

En borger (491B) undrer sig over, hvorfor den samfundsmæssige gene er angivet til nul kr. i Nybygningsløsningen, mens der opereres med en samfundsøkonomisk gene i forhold til 5. sporsløsningen.

En borger (484B) spørger, om den samfundsøkonomiske model tager højde for tab af rekreative områder. Der spørges desuden til, hvor mange gange dyrere en tunnelløsning vil være.

Grundejerforeningen Skellet (228F) anfører, at Trafikstyrelsens miljøberegning bygger på et forkert grundlag, da det angives, at 45 pct. af passagertogstrafikken skal foregå med eldrevne tog, mens DSB primært påregner at anvende de dieseldrevne IC3- og IC4-tog.

Trafikstyrelsens kommentarer

Der findes pt. ikke anerkendte metoder til en egentlig kvantificering og værdisætning af samtlige ikke-værdisatte konsekvenser i samfundsøkonomien.

Trafikstyrelsen registrerer, hvis der er tab af natur, kulturhistoriske eller rekreative interesser. Tabet indgår i anlægsøkonomien i form af investeringer i

afværgeforanstaltninger, faunapassager, erstatningsnatur mv. og dermed delvis i samfundsøkonomien.

Den skønnede anlægssum på ca. 9 mia. kr. for Nybygningsløsningen omfatter også støjbeskyttelse der, hvor de fastlagte grænseværdier vurderes overskredet.

Alle de udgifter og indtægter, som det har været muligt at værdisætte, indgår i begge løsninger i analysen. De genevirkninger i anlægsfasen, der er med i den samfundsøkonomiske beregning, består af opgørelserne af den længere rejsetid for togpassagerer og bilrejsende. Denne genevirkning indgår i analysen, fordi den kan vurderes og værdisættes.

Etablering af banen i tunnel vil forøge anlægsudgifterne markant.

I den samfundsøkonomiske analyse er det forudsat, at alle tog på strækninger, hvor det er muligt at køre med el-drevet materiel, anvender el-drift - herunder tog mellem København og Roskilde, Eurocitytog over Femern Bælt, Lyn- og Intercitytog mod Sønderjylland mv.

Andre løsninger og forslag

En borger (217B) vurderer, at kapaciteten ville være dækket mange år frem, hvis blot der på nuværende tidspunkt investeres i materiel, kontrolsystemer mv. Hvis der tilmed investeres i trådløst netværk i S-banens tog samt parkeringsfaciliteter ved stationerne, ville mange pendlere benytte den kollektive transport. I økonomimodellerne er omkostninger til passagerforsinkelser indregnet. Det vurderes, at 5. sporsløsningen vil fremstå med en bedre økonomi, hvis der allerede nu investeres i bedre materiel, der giver færre forsinkelser. Endelig påpeges det, at der kan spares materiel og sporkapacitet, hvis visse regionaltog fra Nykøbing F. og Kalundborg i myldretiden får Ringsted/Roskilde som endestation og passagererne derefter kan køre videre til Københavns Hovedbanegård i dobbeltdekkertog.

En borger (425B) syntes, at der tales meget om økonomi i forbindelse med København-Ringsted Projektet og opfordrer politikerne til at løfte diskussionen op i et større perspektiv.

En borger (334B) spørger, hvorfor den billigste løsning ikke bare vælges den finansielle krise taget i betragtning.

Dansk Jernbaneforbund (29F) vurderer, at der ikke er behov for vendesporet, da problemet kan løses ved at køre videre til Holbæk, dele toget og sende halvdelen til Kalundborg og halvdelen til Nykøbing Sjælland. Alternativt kan problemet løses ved at elektrificere strækningen mellem Roskilde og Lejre, og så køre alle tog til Lejre og vende dem der.

Roskilde, Lejre, Høje Taastrup, Solrød, Greve, Ishøj, Vallensbæk, Holbæk og Odsherred anbefaler, at Trafikstyrelsen trækker omkostningen til anlæggelse af et vendesporsanlæg i Roskilde ud af grundløsningen for 5. sporet, da et færdigt beslutningsoplæg om at udvide banekapaciteten mellem Lejre og Vipperød ligger klar til politikerne. Vedtages dette, gøres vendesporsanlægget overflødig. Til gengæld anføres det, at udgiften til et dobbeltspor Ringsted – Adamshøj bør indgå, hvis det er en forudsætning for at undvære vendesporsanlægget.

De 9 kommuner anbefaler, at en udvidelse af strækningen Lejre – Vipperød fra 1 til 2 spor gennemføres senest samtidig med København-Ringsted projektet. En eventuel indarbejdelse af Lejre – Vipperød projektet i den statslige investeringsplan bør medføre en revurdering af, om vendesporet skal være omfattet af 5. sporsløsningens grundløsning.

Velfærdsministeriet (193M) bemærker, at de to løsningsforslags regionale konsekvenser med fordel kan vurderes med det formål, at hensyn til den regionale balance kan indgå i beslutningsgrundlaget, samt at eventuelle negative regionale konsekvenser kan overvejes imødegået.

Trafikstyrelsens kommentarer

I begge løsninger forudsættes forudgående eller samtidig etablering af nye signalanlæg uanset valg af løsning. Det nye system forøger i sig selv kapaciteten på den eksisterende bane med ca. 10-15 pct. i forhold til det nuværende signalsystem, fordi togene kan køre tættere på hinanden.

I den samfundsøkonomiske analyse er der regnet med standardtogtyper, som anvendes i dag (IC3-tog, IC4-tog mv.), da de er beregningsmæssigt håndterbare og væsentligt billigere end specialdesignede togtyper. Enhedsomkostningerne er skønnet af Trafikstyrelsen med udgangspunkt i det kendte materiel.

Det vil påføre passagerne uacceptabelt store gener, hvis linjerne omlægges, så passagerer fra Kalundborg/Nykøbing F tvinges til at foretage et skifte på Roskilde/Ringsted stationer. Samlet vil passagererne opleve store tab i brugergevinster, særligt i form af tabte tidsgevinster.

Trafikstyrelsen har gennemført kapacitetsberegninger og dynamiske simuleringer, som viser, at vendesporet er nødvendigt. Forslaget om at sende tog til henholdsvis Kalundborg og Nykøbing Sjælland vil medføre overflødig togkørsel, som vil kræve mere materiel på grund af det ekstra tidsforbrug. Uanset baneudbygning mellem Lejre og Vipperød kan der stadig være behov for at vende tog i Roskilde, hvilket i 5. sporsløsningen kræver et vendesporsanlæg i Roskilde. Eventuelt anlæg af et dobbeltspor Adamshøj- Ringsted har ikke indflydelse på behovet for at vende tog i Roskilde.

I forbindelse med Strategianalysen i 2005 gennemførte AKF for Trafikstyrelsen en analyse af de regionale konsekvenser ved de fire løsningsforslag, som dengang blev undersøgt. Overordnet viste analysen, at uanset om udbygningen sker via Roskilde eller over Køge, vil udbygningen af banekapaciteten ikke i sig selv være strukturerende for den regionale udvikling. Analysen viste, at de regionale effekter primært kan henføres til ændringer i bosætningsmønstret.

Trafikstyrelsen har i forbindelse med den indeværende analyse af København-Ringsted projektet kun to år efter den seneste undersøgelse ikke fundet det nødvendigt at gennemføre en fornyet analyse af de regionale effekter.

Anlægsfasen

Grundejerforeningen Skellet (228F) påpeger, at Trafikstyrelsen ser stort på de miljømæssige konsekvenser i anlægsfasen, da de afværgeforanstaltninger, som beskrives, karakteriseres som 'mulige' og ikke krævede.

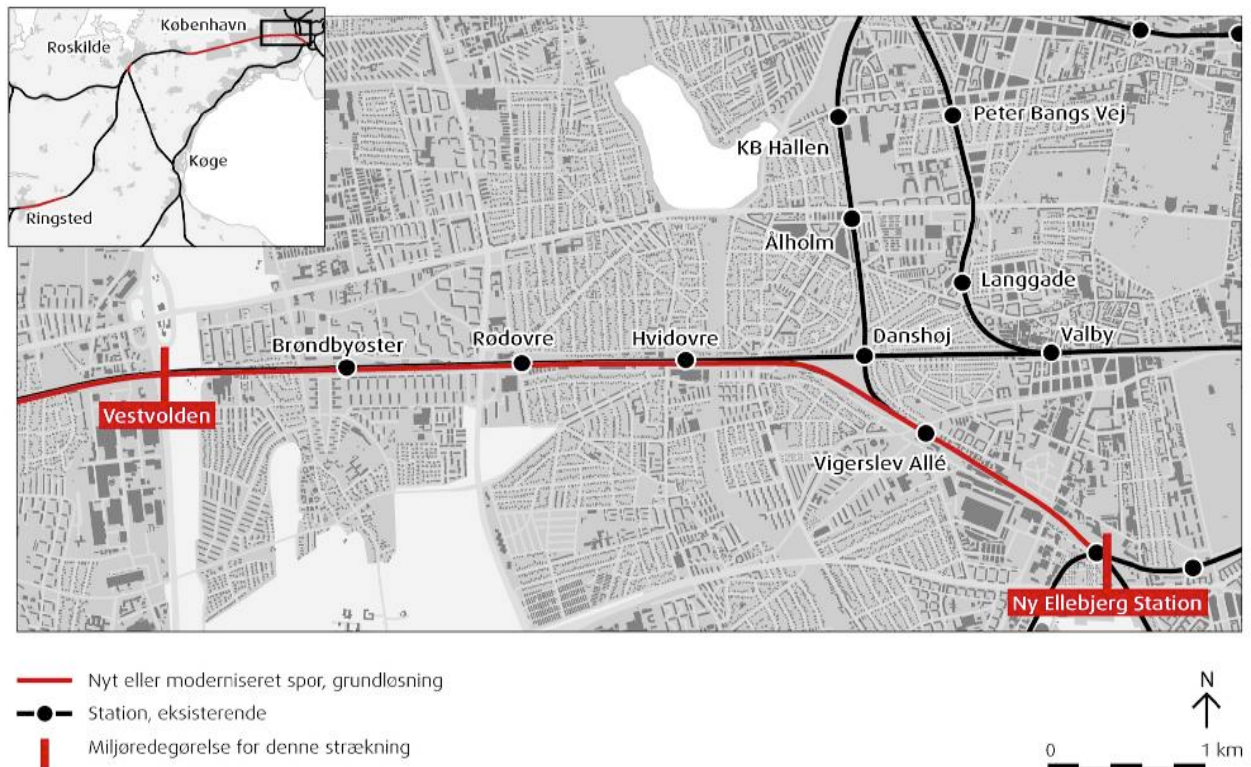
Trafikstyrelsens kommentarer

Af og til vil det være forbundet med urealistisk høje omkostninger at efterleve eksempelvis de meget restriktive krav til støj i anlægsfasen i nattetimer og weekends – eller det kan ganske enkelt være teknisk umuligt.

I kontrakter med entreprenørerne vil bygherren sikre sig, at der f.eks. anvendes støjsvage arbejdsmetoder og andre foranstaltninger, så generne som følge af anlægsarbejderne mindskes mest muligt. Når regler eller kutymer ikke kan overholdes, påhviler det bygherren at informere naboerne herom, således de kan tage deres forholdsregler. Der kan på nuværende tidspunkt ikke sættes tid og sted på de aktiviteter, som eventuelt vil lede til overskridelse af grænseværdier o.a., og derfor tages der i anlægsloven forbehold herfor.

Miljøreddegørelse 2 - 5. sporsløsningen

Ny Ellebjerg Station-Vestvolden



Det fysiske anlæg

Overdækning

Fem høringssvar ønsker en tunnelløsning på en større eller mindre del af strækningen mellem Ny Ellebjerg Station og Vestvolden.

Tre høringssvar (1B, 183K, og 245F) herunder Hvidovre Kommune og Friluftsrådet ønsker en overdækning på strækningen mellem Rødovre Station og Vestvolden svarende til tilvalgsmulighed Overdækning ved Brøndbyøster. Det begrundes bl.a. med en forøgelse af områdets rekreative værdi og friluftslivets muligheder, samt reduktion af visuelle gener, støj og barriereeffekt (245F).

Sammenslutningen af Grundejerforeninger i Hvidovre Kommune (191F) ønsker en overdækning af hele strækningen fra Hvidovre Station til Avedøre Havnevej. Det begrundes bl.a. med den tætte bebyggelse og støjgener langs strækningen.

En borger (179B) ønsker en samlet overdækning i alle boligkvarterer mellem København H. og Høje Taastrup på en sådan måde, at de overbyggede arealer kan anvendes til rekreative aktiviteter, parkeringspladser, indkøbscentre, nye boligområder m.v. samt arkader langs de lodrette vægge. De nye arealer, der fremkommer, vil have en høj værdi for de berørte kommuner og kan bidrage til at forbedre borgernes livskvalitet.

Trafikstyrelsens kommentarer

Tilvalgsmuligheden Overdækning ved Brøndbyøster på strækningen Rødovre Station-Vestvolden skønnes at forøge projektets samlede anlægsomkostninger med ca. 1,5 mia. kr., hvis der vælges en løsning med bypark på strækningen mellem Avedøre Havnevej og Brøndbyøstervej. En løsning med fladt låg på hele strækningen og gangbroer vil forøge anlægsomkostningerne med ca. 750 mio. kr.

En tunnelloøsning på en større del af strækningen, f.eks. helt fra Hvidovre Station vil efter Trafikstyrelsens opfattelse fordyre projektet uforholdsmæssigt meget i forhold til nytteværdien, idet strækningen mellem Hvidovre Station og Rødovre Station fortrinsvis passerer gennem parcelhuskvarterer.

Ud fra en samlet betragtning af hele projektets økonomi vurderer Trafikstyrelsen, at støjproblemer, barriereeffekter mv. med fordel kan løses på traditionelle måder, herunder ved hjælp af støjskærme og facadeisolering samt opretholdelse af eksisterende passagemuligheder på tværs af banen.

Krydsning med Vestvolden

Kulturarvsstyrelsen (164M) har ingen indvendinger med etablering af 5. sporsløsningen i forhold til Vestvolden.

Rødovre Kommune (251K) gør opmærksom på, at krydsningen med Vestvolden bør etableres, så man kan færdes ubrudt over/under banen i Voldgadens forløb. Det fremhæves, at Vestvolden som et enestående kulturhistorisk monument skal kunne opleves som en helhed. Kommunen finder det også vigtigt, at alle regionale stiforløb opretholdes, herunder de regionale, grønne stier, da de anvendes af hele regionens befolkning.

Trafikstyrelsens kommentarer

Baneprojektet er udformet således, at Vestvolden ikke berøres. Desuden vil den ubrudte færdsel ad Vestvolden ved krydsningen med banen fortsat kunne finde sted via stisystemet og stitunnelen under banen ved Nørregårdsskolen.

Trafikstyrelsen er bekendt med, at Skov- og Naturstyrelsen i samarbejde med Statsskovdistriktet og Brøndby Kommune har besluttet i Projekt Københavns Befæstning at anlægge en stibro over banen i Voldstiens forløb, men denne plan er ikke indeholdt i baneprojektet.

Andre spørgsmål, forslag og ideer

Københavns Kommune (253K) anbefaler, at såfremt 5. sporsløsningen gennemføres, bør der indarbejdes en stibro fra Grønttorvsgrunden til Vigerslev Station. Det vil give bedre adgang for mange til de kollektive transportmidler.

En borger (264K) spørger, om der bliver ændringer af vejbroen på Køgevej.

Trafikstyrelsens bemærkninger

5. sporsløsningen medfører ikke baneanlæg i området, og som følge deraf vil en stibro ikke blive overvejet. I Nybygningsløsningen kan der, afhængig af den besluttede vejoplægning, være behov for stibroen, hvilket afklares med Københavns kommune.

København-Ringsted projektet medfører ikke arbejde ved Gl. Køge Landevej broen. Sporene justeres her i det igangværende KØR-projekt, og inden for rammerne af dette, afklarer Banedanmark muligheden for ombygning af eksisterende bro eller om det er fordelagtigt at etablere en helt ny bro. Under alle omstændigheder skal der fortsat kunne køres over Gl. Køge landevej broen – også i anlægsfasen.

Arealbehov

Brøndby Kommune ønsker, at Banestien genetableres syd for og langs med banen. Kommunen er ikke interesseret i en alternativ løsning, hvor cyklister og skolebørn

skal på omveje og udsættes unødigt for biltrafik. Samtidig indgår stien som en del af det regionale stinet.

En borger på Rolandsvej (1B) ønsker, at stien på nordsiden af banen benyttes i stedet for en flytning af Banestien længere mod syd, eller at der findes en anden løsning, som ikke vil berøre boligerne.

En borger (274B) er utilfreds med, at hans ejendom på nordsiden af den eksisterende bane i Brøndbyøster ikke står til ekspropriation i forbindelse med tilvalgsmuligheden Overdækning i Brøndbyøster.

Trafikstyrelsens kommentarer

For at få plads til 5. sporet kræver det, at sporet placeres på det areal, hvor Banestien ligger i dag. Trafikstyrelsen har undersøgt en løsning med at omlægge stisystemet således, at stiens brugere føres nord om banens areal via et stisystem i Brøndby Nord.

Brøndby Kommune fastholder imidlertid, at Banestien skal genetableres ca. 5 meter syd for den nuværende placering. Dette sikrer, at stiens brugere ikke skal gå eller køre en omvej, men det indebærer også ekspropriation af en række havearealer langs stien.

I anlægsperioden vil stien være lukket i fire måneder, og stisystemet nord for banen kan i stedet anvendes.

Der vil senere i projektet blive taget endelig stilling til arealbehovet og dermed ekspropriationsomfanget. Trafikstyrelsen projekterer ikke videre med tilvalgsmuligheden med overdækning i Brøndbyøster, og ekspropriationer nord for den eksisterende bane i Brøndbyøster kan derfor ende med at blive uaktuel.

Støj og vibrationer

Anlægsfasen

Valby Lokaludvalg (264K) gør opmærksom på, at inddragelse af et område ved Vigerslev Godsvej til materielplads for byggeriet vil belaste et område ved Langagervej og Kamhusene med ekstra støj og trafik. Lokaludvalget ønsker derfor, at der i givet fald træffes foranstaltninger til at minimere belastningen af lokalområdet.

Trafikstyrelsens kommentarer

Området ved Vigerslev Godsvej er velegnet som arbejds- og lagerplads i anlægsperioden, idet der er ledig plads på grunden samt både sporforbindelse og adgangsvej.

København-Ringsted projektet vil på et senere tidspunkt drøfte mulighederne for foranstaltninger til driftsbegrænsninger i området med Københavns kommune, og det vil i givet fald blive pålagt entreprenørerne at overholde disse. Se også nedenfor vedrørende Trafikale forhold/anlægsfasen.

Grund- og drikkevand

Anlægsfasen

Rødovre Kommune (251K) gør opmærksom på, at oppumpet grundvand i forbindelse med grundvandssænkninger i anlægsfasen bør afledes til recipient eller nyttiggøres frem for afledning til kloak.

Trafikstyrelsens kommentarer

Eventuel afledning af oppumpet grundvand vil i givet fald ske efter aftale med Hvidovre Kommune, som er nabokommune til Rødovre Kommune og myndighed på det areal, hvor banen skal anlægges.

Trafikale forhold

Anlægsfasen

Hvidovre Kommune (183K) stiller krav om, at Trafikstyrelsen i samarbejde med kommunen får fastlagt tvangsruter for arbejdskørsel i anlægsfasen, samt at dette også skal indgå i et kommende udbudsmateriale.

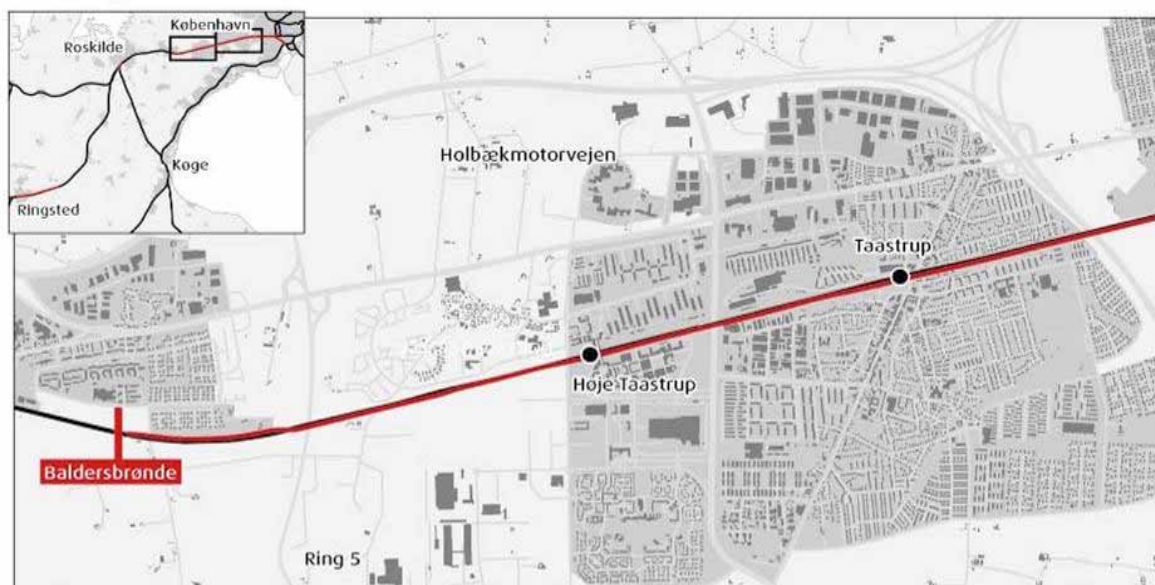
Valby Lokaludvalg (264K) gør opmærksom på, at et område ved Langagervej og Kamhusene vil blive belastet med ekstra trafik, hvis et område ved Vigerslev Godsvej inddrages som materielplads for byggeriet. Lokaludvalget ønsker, at der i givet fald træffes foranstaltninger til at minimere belastningen af lokalområdet.




Trafikstyrelsens kommentarer

København-Ringsted projektet vil i dialog med såvel Københavns Kommune som Hvidovre Kommune på et senere tidspunkt drøfte mulighederne for foranstaltninger til driftsbegrænsninger i området, og det vil i givet fald blive pålagt entreprenørerne at overholde disse.

Miljøreddegørelse 3 - 5. sporsløsningen

Vestvolden – Baldersbrønde



-  Nyt spor, grundløsning
-  Station, eksisterende
-  Miljøreddegørelse for denne strækning



Det fysiske anlæg

Løsninger til at føre tog fra syd- til nordsiden af banen

Høje Taastrup Kommune (180K) efterlyser i sit høringsvar en begrundelse for, hvorfor den foreslåede jernbanebro over Ring 5 og de eksisterende spor

(grundløsningen) samt tilvalgsmuligheden Fleksibel sporanvendelse Hvidovre – Høje Taastrup er valgt som de to mulige, tekniske løsninger til at føre tog fra syd-til nordsiden af banen.

Høje Taastrup Kommune vurderer, at broen over Ring 5 og baneanlægget af visuelle og støjmæssige årsager er uhensigtsmæssig i forhold til de nuværende boliger og den fremtidige byudvikling i området.

Kommunen savner desuden en beskrivelse af miljømæssigt bedre forslag til, hvordan godstog kan krydse banen, f.eks. i form af en underføring.

Kulturarvsstyrelsen (164M) peger på, at Fleksibel sporanvendelse Hvidovre – Høje Taastrup betyder, at kulturarvsarealet Kragehave Mark ikke berøres.

Trafikstyrelsens kommentarer

For at tilvejebringe den optimale kapacitet i 5. sporsløsningen er det nødvendigt med tilslutningsmuligheder af sporene på et eller flere hensigtsmæssige steder på strækningen mellem Hvidovre og Roskilde.

De tekniske undersøgelser har peget på anlæg af en banebro i nærheden af Ring 5 som den billigste løsning. Imidlertid har det også været undersøgt at etablere en række sporskifter mellem Hvidovre og Høje Taastrup med det formål at skabe en trafikalt mere fleksibel anvendelse af sporene. Denne løsning er imidlertid noget dyrere end banebroen, den vil skabe langt større togtrafikale gener i anlægsfasen, og den medfører en lidt mindre kapacitetsudvidelse end overføringen.

Trafikstyrelsen har tidligt i projekteringsfasen også vurderet muligheden for anlæg af en tunnel under den eksisterende bane, men den skal på grund af Ring 5 føres meget dybt, hvilket medfører lange rampeanlæg og dermed høje omkostninger.

Passage af Vestvolden

By og landskabsstyrelsen (244M) fremfører, at grundløsningen forekommer umiddelbart acceptabel i forhold til den fredning og de rekreative interesser, der knytter sig til Vestvolden, fordi det nye spor anlægges i niveau med de eksisterende.

Glostrup Station til Albertslundvej

Brøndby Kommune (255K) savner en beskrivelse af, hvordan broen nord for Banemarksvej skal ombygges, og om ombygningen vil få konsekvenser for det erhverv, der ligger syd for jernbanen.

Trafikstyrelsens kommentarer

Der vil blive gravet ud under den eksisterende bro for at skaffe den tilstrækkelige plads til togpassage. Brokonstruktionen ændres ikke, og ombygningen vil ikke få konsekvenser for erhvervsjendommene syd for banen.

Krydsning ved Tværvej

Vejdirektoratet (210M) påpeger, at der ved banens krydsning med Tværvej bør tages hensyn til udvidelsesmulighederne af Tværvej.

Trafikstyrelsens kommentarer

Der vil under detailprojektering blive taget højde for mulighed for senere udvidelse af Tværvej.

Godsterminalen ved Høje Taastrup

En borger (397B) vurderer, at det ville være ønskeligt, at godsterminalen ved Høje Taastrup tillod direkte transport af gods mod vest.

Trafikstyrelsens kommentarer

Projektet omfatter ikke anlæg af nye spor fra kombiterminalen mod vest. Det er derfor også i fremtiden nødvendigt at køre ind til Høje Taastrup Station og derpå bakke for at komme ind i kombiterminalen.

Overdækning

En borger (179B) ønsker en samlet overdækning i alle boligkvarterer mellem København H. og Høje Taastrup på en sådan måde, at de overbyggede arealer kan anvendes til rekreative aktiviteter, parkeringspladser, indkøbscentre, nye boligområder mv. samt arkader langs de lodrette vægge. De nye arealer, der fremkommer, vil have en høj værdi for de berørte kommuner og kan bidrage til at forbedre borgernes livskvalitet.

Trafikstyrelsens kommentarer

Ud fra en samlet betragtning af hele projektets økonomi vurderer Trafikstyrelsen, at støjrproblemer, barriereeffekter mv. med fordel kan løses på andre måder, herunder ved hjælp af støjskærme og facadeisolering samt opretholdelse af eksisterende passagemuligheder på tværs af banen.

Kommune- og lokalplaner

Høje Taastrup Kommune (180K) peger på, at grundløsningen vil berøre arealer, der er lokalplanlagt til bycenter i Taastrup, lokalplan 1.57. Kommunen savner en redegørelse for, hvordan 5. sporsløsningen vil påvirke den fremtidige realisering af lokalplan 1.57.

Brøndby Kommune (255K) gør opmærksom på, at der i øjeblikket er et arbejde i gang med en helhedsplan for Vibeholm og Priorparken, som lægger op til en ændret anvendelse og intensivering af området. Kommunen arbejder for at fremme etablering af Priorparken S-togsstation og investering i øvrig infrastruktur herunder en yderligere underføring under Vestbanen. Det overvejes desuden at planlægge for boliger i området.

Trafikstyrelsens kommentarer

Lokalplanen omfatter et område ved Taastrup Station afgrænset mod nord af jernbanen og mod øst af Marievej. Mod syd er området afgrænset af Østerparken og Vesterparken og mod sydvest af Ahornvej. Planen omfatter arealanvendelse til blandet erhverv og bolig.

Trafikstyrelsen har på møde med Høje Taastrup Kommune meddelt, at påvirkningen af planen omfatter opretholdelse af en vejadgang til godsbaneområdet, som skal anvendes til midlertidig arbejdsplads i anlægsperioden, og som efterfølgende fortsat skal være tilgængeligt.

Det vil – uanset eventuel etablering af et 5. spor – være muligt at etablere S-togsstation ved Priorparken. Anlægget er imidlertid ikke en del af København-Ringsted projektet.

Arealbehov

Grønttorvet København (92V) vurderer, at 5. sporsløsningen vil medføre en delvis ekspropriation af virksomhedens ejendomme på Kragehavevej i Taastrup. Det vil indskrænke virksomhedens mulighed for at gennemføre et planlagt byggeprojekt på de berørte matrikler. Desuden vurderes det, at 5. sporsløsningen vil besværliggøre virksomhedens daglige drift.

Derfor ønsker Grønttorvet København, at Trafikstyrelsen undersøger en ny linjeføring – herunder en anden placering af jernbanebroen. Alternativt foretrækkes tilvalgsmulighed Fleksibel spor anvendelse Hvidovre - Høje Taastrup.

Albertslund Kommune (201K) peger på, at 5. sporsløsningens passage af navnlig Albertslund Centrum vil reducere en i forvejen snæver vejprofil. 5. sporsløsningen vil i høj grad påvirke kommunens planer om at anvende det fulde vejareal langs banen.

En borger (396B) fra Grøndalsvænge Haveforening spørger, hvornår der bliver taget beslutning om ekspropriation af arealet op ad skrænten ved haveforeningen i forbindelse med anlæg af banen.

En borger (399B), som ejer et kolonihavehus i Grøndalsvænge Haveforening, vil gerne vide, om anlæggelsen af 5. sporet påvirker hendes hus.

By og Landskabsstyrelsen (244M) vurderer, at de tre fredede områder Mølleparken, Taastrup Enghave og Kongsholmparken ikke bliver påvirket permanent af den midlertidige ekspropriation af 5.500 m² af området til arbejdsområde samt en 10 m bred arbejdsvej langs banen inden for det fredede område. Det vurderes, at der sandsynligvis kan opnås dispensation hertil under forudsætning af, at det berørte område reduceres videst muligt ved eventuel alternativ placering uden for de fredede områder og på vilkår af en fuldstændig reetablering af området efter anlægsarbejdets afslutning.

Trafikstyrelsens kommentarer

Trafikstyrelsen meddelte allerede i foråret 2007 relevante myndigheder og berørte grundejere om arealbehovet for anlæg af en jernbane i forbindelse med den indledende projektering.

Grønttorvet har efterfølgende opkøbt arealer, hvor banebroen planlægges anlagt, og hvor man ønsker at opføre et stort fødevarercenter. Ifølge Trafikstyrelsens planer skal der eksproprieres et areal på ca. 7.000 m² på Grønttorvets ejendom for at gøre plads til broen til godstog over banen.

Trafikstyrelsen har aftalt med Grønttorvet København, at den arealmæssige udfordring kan løses med indbygning af en støttemur i bandedæmningen, så der bliver plads til såvel baneanlæg som vejanlæg for lastvogne til og fra Grønttorvet.

Aftale om arbejdsveje i den halvt år lange anlægsperiode aftales senere mellem parterne.

Banebroens placering ligger fast. Den anlægges på et åbent areal syd for banen i god afstand til boligbebyggelser, og en flytning af den mod vest vil medføre støjgener, visuel barriere for beboerne, og samtidig vil den være en dyrere løsning. Flytning mod øst er ikke mulig, da dette vil komme i konflikt med sporforbindelsen til kombiterminalen i Høje Taastrup.

Det er Trafikstyrelsens opfattelse, at banen ikke påvirker lokalplaner i Albertslund Kommune.

Arealet med skrænten ved Grøndalsvænge Haveforening tilhører Banedanmark, så det skal derfor ikke eksproprieres, men inddrages i projektet.

I forbindelse med anlæg af 5. sporet er det nødvendigt at ekspropriere nogle ekstra meter areal. Hvordan det påvirker de enkelte haver og huse, vil i foråret 2009 blive afklaret i samarbejde med haveforeningerne og beskrevet i Trafikstyrelsens kolonihaverapport.

Jævnfør den forventede tidsplan vil der først blive gennemført ekspropriation og arealinddragelse, når Folketinget har vedtaget en anlægslov, og når der foreligger en detailprojektering, altså tidligst i 2010/2011.

De tre fredede områder Mølleparken, Taastrup Enghave og Kongsholmparken bliver ikke påvirket permanent af den midlertidige ekspropriation, da området reetableres ved anlægsfasens afslutning. Trafikstyrelsen vurderer, at der er behov for midlertidigt at ekspropriere hele området, da alternative placeringer uden for fredningen vil være meget uhensigtsmæssige for anlægsprojektet.

Trafikale forhold

Anlæg

En borger (398B) spørger om hvilke veje, der vil blive anvendt som arbejdsveje, hvis broen ved Baldersbrønde skal bygges, hvilke ejendomme et eventuelt byggeri vil berøre, og hvor lang tid det vil tage at opføre broen. Desuden spørges der til om anlæg af banen vil påvirke støjvolden ved Mølleager.

Trafikstyrelsens kommentarer

Der vil blive etableret arbejdsveje fra Ring 5 i forbindelse med anlæg af banebroen, og de fremlagte planer vil derfor blive ændret.

Det vil på et senere tidspunkt blive afklaret, om der skal graves i støjvolden ved Mølleager. Hvis det bliver nødvendigt, vil støjvolden blive reetableret med henblik på at skærme omgivelserne til samme beskyttelsesniveau som i dag.

Det vil tage ca. to år at opføre broen.

Trafikale forhold

Drift

Albertslund Kommune (201K) vurderer, at etableringen af det 5. spor vil få væsentlig betydning for trafikbetjeningen af Albertslund Centrum samt af en række kulturinstitutioner. Desuden vil den eksisterende cykel- og gangtrafik til stationen blive påvirket ved en begrænset vejprofil.

Albertslund Kommune forudser, at det bliver vanskeligt at opretholde den øst-vestgående cykeltrafik langs banen. Det vil også påvirke det regionale stinet mellem Roskilde og København.

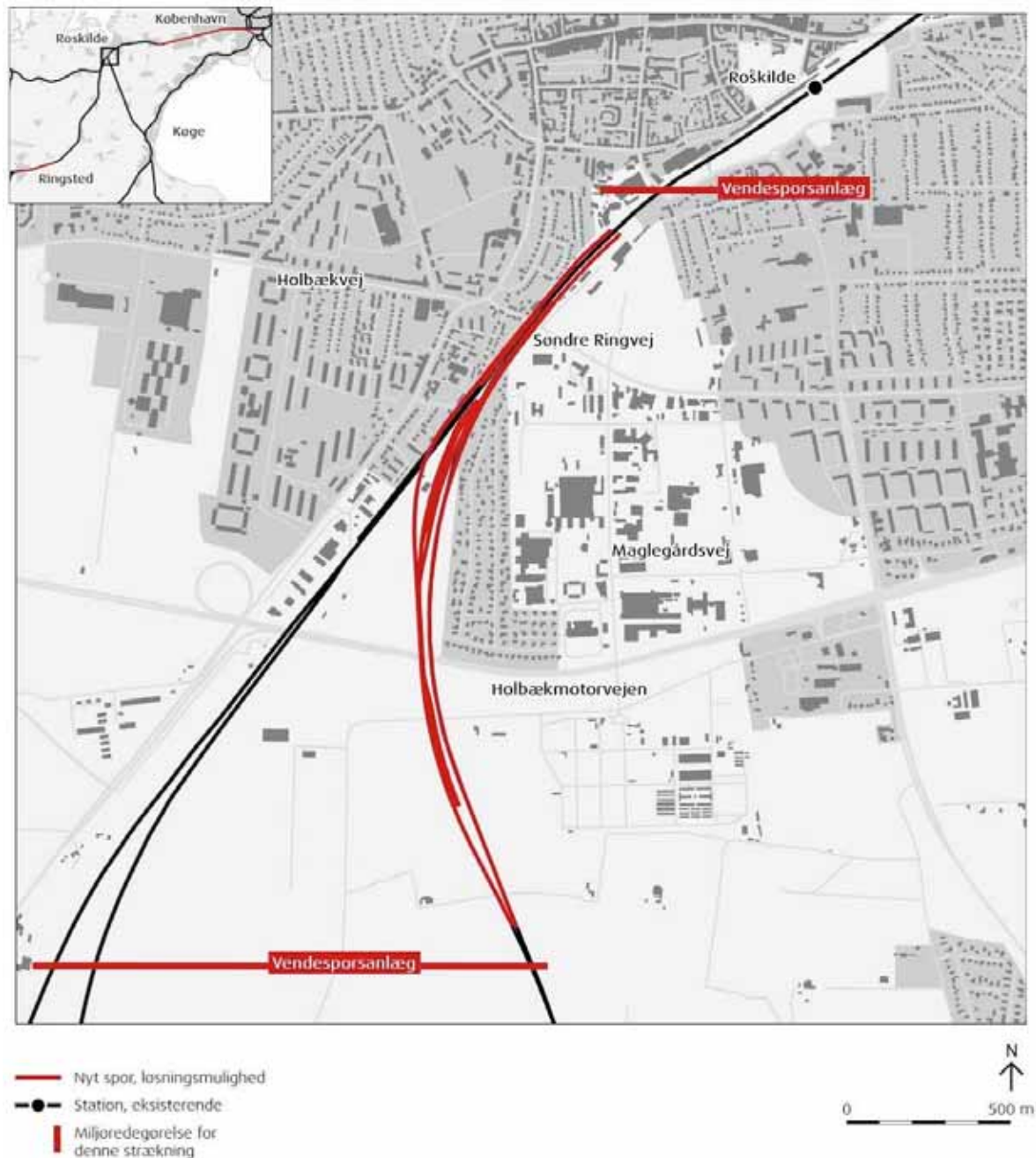
Trafikstyrelsens kommentarer

Funktionerne på pladsen ved Albertslund Station og indkøbscentret vil blive omlagt som følge af, at betonvæggen ved Vognporten flyttes ca. 2 m mod syd. Vejen indsnævres, og fortorvet flytter med.

Trafikstyrelsen har indledt et samarbejde med Albertslund Kommune om løsning af de lokale forhold med bl.a. sti- og vejadgange og eventuel etablering af rampe og trapper til station og forretningscenter.

5. sporsløsningen

Vendesportsanlæg i Roskilde



Vendesportsanlægget vist i den mest omfattende tilvalgs mulighed med anlæg af en station syd for Holbækmotorvejen. Trafikstyrelsen arbejder nu videre med projektering alene af vendesportsanlægget i trekantområdet nord for motorvejen.

Det fysiske anlæg

Roskilde Kommune (252K) ser ikke vendesportsanlægget som en nødvendig forudsætning for gennemførelse af 5. sporsløsningen. Men kommunen er positivt stemt overfor, at der indgår etablering af en pendlerstation, såfremt vendesporret bliver etableret. Kommunen anbefaler, at vendesportsanlægget i så fald forberedes på placering af en station syd for Holbækmotorvejen.

Roskilde Kommune forudsætter, at langt den største del af anlægsomkostningerne ved anlæg af en station ved vendesportsanlægget afholdes af anlægsmyndigheden.

Trafikstyrelsens kommentarer

Med beslutningen i den politiske aftale fra januar 2009 om en grøn transportpolitik om fuld udbygning af Nordvestbanen med et ekstra spor mellem Lejre og Vipperød vurderer Trafikstyrelsen, at der ikke er belæg for at anlægge en parkér-og-rejs station i forbindelse med vendesportsanlægget.

Der arbejdes derfor ikke videre med forslagene om anlæg af en ny station i trekantområdet eller syd for Holbækmotorvejen. Sporene i vendesportsanlægget vil dog blive anlagt, så anlæg af en station i trekantområdet eller syd for motorvejen muliggøres på et senere tidspunkt.

Rekreative interesser

Drift

Roskilde Kommune (252K) gør opmærksom på, at anlæg af en station i trekantområdet betyder, at schæferhundeklubben skal finde andre arealer til deres aktiviteter. Den lange løsning betyder, at der lægges beslag på dele af campingarealet for Roskilde Festivals nuværende indretning. Arealet anvendes desuden af Roskilde Dyrskue til parkering. Etablering af en station ved vendesporret, hvis dette anlægges syd for Holbækmotorvejen, skal derfor ske i samarbejde med såvel Roskilde Kommune, som Roskilde Festival og Roskilde Dyrskue.

Friluftsrådet (245F) påpeger, at der skal sikres egnede erstatningsarealer for det friluftsliv – f.eks. hundetræning – der i dag findes i området, hvis det tiloversblevne areal er for småt til at huse de nuværende aktiviteter. Det gælder både i anlægsfasen og driftsfasen.

Trafikstyrelsens kommentarer

I grundløsningen med vendespor uden station er det muligt at bevare schæferhundeklubbens klubhus og en del af træningsarealet.

Trafikstyrelsen vurderer, at der ikke er behov for erstatningsarealer til hundetræning, da etablering af station i forbindelse med vendesportsanlægget ikke er aktuel.

Miljøreddegørelse 5 - Nybygningsløsningen

Ny Ellebjerg Station-Avedøre Havnevej



Det fysiske anlæg

Samlet overdækning/tunnelløsning

Mange høringssvar indeholder det standpunkt, at man helst vil undgå Nybygningsløsningen, men såfremt den alligevel vælges, peges der på overdækninger/tunnelløsninger på større dele af strækningen, end der lægges op til i Miljøreddegørelsens høringssudgave.

De høringssvar, der vedrører større eller mindre tunnelløsninger, kan opdeles i følgende kategorier.

Boret tunnel

Hvidovre Kommune (183K), Socialdemokraterne i Valby (231F), Københavns Kommune (253K), Grundejerforeningen Skellet (228F) og Valby Lokaludvalg (264K) og en borger (437B) foreslår, at hele banen anlægges som en boret tunnel, og at en sådan løsning som minimum indgår som tilvalgsmulighed i den endelige miljøreddegørelse.

Overdækning af hele strækningen

Hele strækningen fra Kulbanevej til Avedøre Havnevej bør anlægges som en samlet, overdækket løsning. Dette forslag fremsættes af følgende: Hvidovre Kommune, Københavns Kommune (såfremt der ikke laves en boret tunnel), Grundejerforeningen Baunebakken (71F), samt et antal borgere (2B, 42B, 46B, 223B, 429B, 431B, 432B, 433B, 437B, 438B).

Tilvalgsmulighed Tunnel ved Kulbanevej

Tilvalgsmulighed Tunnel ved Kulbanevej anbefales – ud over ovenstående - konkret af Kulturarvsstyrelsen (164M) af hensyn til bevarelse af Finnebyen, Grønttorvet København (92V) af hensyn til støjgener og visuelle og fysiske barrierer, af

Danmarks Naturfredningsforening (209F) af hensyn til bevaring af det grønne område samt af Friluftsrådet (245F) af hensyn til at øge friluftslivets muligheder i området.

Overdækning af bane og motorvej

Mange høringssvar (71F, 68F, 183K, 191F, 209F, 222B, 223B, 228F, 432B, 433B, 434B, 443B), herunder Hvidovre Kommune, Danmarks Naturfredningsforening, Grundejerforeningen Baunebakken, Andelsboligforeningen Thorvalds Minde, Sammenslutningen af Grundejere i Hvidovre Kommune, Grundejerforeningen Skellet samt et antal borgere påpeger, at en overdækning på den sidste del af strækningen skal kombineres med en overdækning af motorvejen på den strækning, hvor bane og motorvej løber parallelt, dvs. mellem Hvidovregade og Avedøre Havnevej og eventuelt længere mod vest.

En sådan samlet overdækning kan ifølge høringssvarene med fordel etableres, hvis tilvalgsmuligheden Smaller motorvej i Hvidovre gennemføres, og banen anlægges langs motorvejen i det tredje, udgående spor. Det vil fjerne støjproblemerne på strækningen og samtidig ophæve den barriereeffekt, som motorvej og bane udgør imellem den nordlige og sydlige del af Hvidovre. En samlet overdækning af bane og motorvej vil samtidig gøre det muligt at etablere nye, grønne arealer i byen i sammenhæng med de fredede arealer på Avedøresletten. En sådan løsning vil desuden betyde, at der ikke skal nedrives lejligheder i A/B Thorvalds Minde på Vigerslev Allé, samt at Vigerslev Allé ikke skal hæves op til 3 m for at gøre plads til en tunnel.

En borger (223B) foreslår, at motorvejen "høvles af", således at den forløber nogenlunde vandret. Det vil gøre det enklere at etablere banen og gøre overdækningen langt mindre markant.

Vejdirektoratet (210M) mener, at tilvalgsmuligheden Smaller motorvej i Hvidovre er uhensigtsmæssig, fordi kapaciteten på vejstrækningen nedsættes samtidig med, at det bliver umuligt at udvide motorvejen på et senere tidspunkt.

Overdækning mellem Ulstrupvej og Avedøre Havnevej

Andre høringssvar (41B, 69F, 176B, 269F, 429B, 430B, 431B), herunder Grundejerforeningen Klardam Øst og andelsboligforeningerne Hvidovrevang og Solkrogen gør alene opmærksom på, at tunnelloøsningen på strækningen mellem Vigerslevparken og Ulstrupvej bør forlænges helt frem til Avedøre Havnevej. Argumenterne går først og fremmest på støjforholdene i forhold til de nærliggende boligområder, herunder boligerne langs Allingvej.

Trafikstyrelsens kommentarer

Trafikstyrelsen arbejder ved Kulbanevej videre med at projekttere dels grundløsningen og dels tilvalgsmuligheden med en højtliggende tunnel. Grundløsningen omfatter anlæg af banen på en dæmning ved Retortvej faldende ned mod Vigerslevvej, hvor den ligger i afgravning og føres under vejen. Ni huse i Finnebyen berøres direkte herved. Tilvalgsmuligheden passerer banen under Retortvej, som jf. dispositionsforslaget hæves 4-5 meter, og derefter anlægges i tunnel fra krydsning under Kulbanevej til Vigerslevparken. Tunnelen langs Kulbanevej anlægges så højt, at det grønne friareal hæves nogle meter over nuværende terræn. Ved passage af Finnebyen etableres tunnelen under Kulbanevej - derfor berøres kun få huse i Finnebyen.

Efter høringsperioden har Trafikstyrelsen arbejdet videre med at optimere tilvalgsmuligheden "Smaller motorvej i Hvidovre" bl.a. med hensyn til motorvejsindskrænkning, tunnellængde, vejændring, omlægning af store ledninger mv. for eventuelt at kunne imødekomme lokale ønsker om at eliminere arealkonflikterne med ekspropriationer og omfattende ledningsomlægninger i området og dermed mange gener i anlægsperioden. Omkostninger og fysiske indgreb er samlet set imidlertid større end i grundløsningen, og Trafikstyrelsen arbejder nu kun videre med grundløsningen med anlæg af en tunnel under Vigerslev Allé.

Det lokale ønske om overdækning af banen frem til Avedøre Havnevej er belyst, men vil ikke indgå i den videre projektering, da banen i forvejen ligger nedgravet og i trug med deraf begrænsede støjgener. Der skal dog fokus på muligheden for genetablering af dele af den grønne bræmme mellem motorvejen og Allingvej.

Etablering af en ny bane vil ikke begrænse mulighederne for overdækning af motorvejen. Det ligger dog ikke inden for projektets rammer at undersøge denne løsning yderligere.

Trafikstyrelsens nuværende analyser viser, at der ikke er økonomiske fordele i afhøvling af motorvejen, men at muligheden kan være relevant, hvis der (efterfølgende) etableres en overdækning af motorvejen.

Boret tunnel fra Vigerslev til Vestvolden er medtaget i miljøredegørelserne som "fravalgt løsning" under henvisning til den meget højere anlægsøkonomi. Der er ikke nye oplysninger, som efter Trafikstyrelsens opfattelse gør, at muligheden skal åbnes igen.

De enkelte strækninger

I det følgende gennemgås de høringssvar omkring de enkelte delstrækninger, som ikke direkte vedrører tunnel/overdæknings-løsninger.

Ny Ellebjerg Station-Kulbanevej

Københavns Kommune, Valby Lokaludvalg og Socialdemokraterne i Valby ser gerne, at en tunnel ved Kulbanevej sænkes, således at overkanten rager mindre op over terrænet. Det kan ske ved at lade den nye bane dykke mere end forudsat, nemlig med 12-14 promille i stedet for 8 promille efter banens afgang fra Ringbanen. Det vil også betyde, at Retortvej skal hæves mindre end forudsat i Miljøredegørelsens høringssudgave.

Valby Lokaludvalg foreslår, at Retortvej drejer langs sydsiden af den nye bane og krydser i terræn ca. ud for den nuværende genbrugsplads, hvorefter den føres direkte over til Vigerslev Allé. Derved undgås det at hæve eller sænke vejen, samtidig med, at der opstår nye muligheder for at udnytte grundstykket på nordsiden af den nye bane.

Kulbanevej

Københavns Kommune gør opmærksom på, at det er besluttet at udarbejde en helhedsplan for Kulbanevejområdet med såvel en fysisk som en boligsocial genopretningsindsats. Et nyt baneanlæg kan i den sammenhæng ses som en fysisk og visuel barriere, der vil medvirke til yderligere opsplnitning af lokalområdet. Derfor er det vigtigt at sikre en bearbejdning af de nødvendige passager i området og af de grønne restarealer, så de fremstår som anvendelige, rekreative områder. Københavns Kommune anmoder derfor om at blive inddraget tidligt i forbindelse med den konkrete udformning af det endelige anlæg, ligesom også beboerne – herunder i Finnebyen – skal tages med på råd.

En borger (437B) gør opmærksom på, at den hævdede tunnel vil få karakter af en flere meter høj vold langs bebyggelsen, der gør det umuligt at anlægge boldbaner. En anden borger (225B) spørger, hvad man kan bruge en dæmning i terrænet til. En tredje borger (225B) anbefaler, at banen lægges så langt ned som muligt, så arealet kan anvendes til rekreative formål. Det gælder både for grundløsning og tilvalgsmulighed Tunnel ved Kulbanevej.

Lejerforeningen Oasen (37F), der dækker Finnebyen, gør opmærksom på, at en eventuel flytning af 2 eller flere huse og en ændring af tilkørselsforholdene til området kan give problemer. De huse, der eventuelt må flyttes, bør ikke ligge for tæt på selskabslokalerne af hensyn til støjen. Den fremtidige indkørsel bør planlægges sådan, at det er samme vej ind og ud af området for at undgå uvedkommendes gennemkørsel.

Vigerslevparken

Danmarks Naturfredningsforening går ind for, at linjeføringen for Vigerslev Allé gennem Vigerslevparken ændres som vist i Miljøredegørelse 5, s. 11. Det vil betyde, at en større del af parken kan bevares i et sammenhængende, grønt område.

Københavns Kommune gør opmærksom på, at Vigerslevparken er en del af et langt sammenhængende, grønt parkbånd rundt om byen, og at en åben banegrav gennem området vil forringe kvaliteten af det sammenhængende bånd. En stiforbindelse over banen vil kun i meget begrænset omfang kunne kompensere for en sådan forringelse. Kommunen støtter en flytning af Vigerslev Allé, som vil betyde, at Vigerslevparken bliver mere sammenhængende.

Socialdemokraterne i Valby mener, at banetunnelen skal passere så dybt som muligt ved krydsningen af Vigerslevvej og Vigerslevparken, således at passagen af Harrestrup Å kan ske i form af en underføring, og således at banen kan overdækkes gennem Vigerslevparken. Synspunktet støttes af Valby Lokaludvalg.

En borger (42B) spørger, hvor langt fra Vigerslev Allé banen vil blive anlagt i trekantområdet (Vigerslevparken).

Vigerslevparken-Ulstrupvej

Hvidovre Kommune finder det helt uacceptabelt, at Vigerslev Allé på strækningen fra Hvidovregade til Hvidovrevej foreslås hævet op i 1. sals højde.

A/B Thorvalds Minde (68F) savner konkrete tegninger, som viser, hvor tæt Vigerslev Allé vil løbe på blokkene i nr. 394, hvor meget Vigerslev Allé bliver hævet, og hvordan støttemure og skråningsanlæg påtænkes udført. Foreningen fremhæver, at ingen af boligerne op mod Hvidovrevej ligger under niveau i dag.

En borger fra Gårdstedet (436B) vil gerne vide, hvor meget Vigerslev Allé skal hæves, og hvor stor en ekstra støjbelastning, det vil give for Thorvalds Minde.

Ulstrupvej-Avedøre Havnevej

Grundejerforeningen Klardam Øst (69F) og Grundejerforeningen Baunebakken (71F) gør opmærksom på, at de bliver frataget det lille skovstykke mellem motorvejen og Allingvej. Foreningen Klardam Øst gør opmærksom på, at dette skovstykke kan bevares, hvis en del af motorvejen inddrages til banen som i tilvalgsmuligheden Smalere motorvej i Hvidovre. Foreningen Baunebakken kræver, at det grønne bælte reableres efter anlæg af jernbanen, da det fungerer som støjværn for beboere for motorvejslarmen.

VEKS (49V), der forsyner Københavns Vestegn med fjernvarme, gør opmærksom på, at der i Avedøre Havnevej er placeret en hovedforsyningsledning med et afgreningsbygværk ved den påtænkte krydsning mellem banen og Avedøre Havnevej ved Allingvej. Herfra udgår transmissionsledninger til fjernvarmeselskaberne Hvidovre Nord, Hvidovre Hospital og Hvidovre Midt's vekslersationer. Desuden leveres varme til Vigerslevparkens vekslersation. Transmissionsledningerne til disse forsyningsområder ligger i eller langs Allingvej og Vigerslev Allé.

VEKS vurderer, at nogle af disse ledninger og bygværker skal omlægges. Det giver både omkostninger til anlæg og meromkostninger til varmeproduktion i banens anlægsfase. For at minimere driftsomkostningerne er det vigtigt, at anlægsarbejderne koordineres tidsmæssigt med andre projekter i hovedstadsområdet, der har indflydelse på varmeforsyningen.

En borger (450B) spørger om, hvad der sker i anlægsfasen, når el, varme, kloak osv. bliver afbrudt.

En borger (223B) gør opmærksom på de mange muligheder for grønne områder, der vil opstå oven på en samlet overdækning af bane og motorvej. Det samlede overdækkede areal vil blive på ca. 5 ha, hvor der kan skabes et sammenhængende

grønt område med centralt beliggende byrum, der kan bidrage til at samle den overskårne by og føre den grønne kile ved Avedøresletten helt ind i byen. Samtidig bliver støjvolden ved Hvidovre Hospital overflødig, hvilket kan frigøre et stort areal til hospitalsbyggeri.

Trafikstyrelsens kommentarer

På baggrund af lokale ønsker undersøges det p.t., om banen kan dykke tidligere mod tunnelen, så Retortvej ikke skal hæves så meget. Alternativt overvejes en vejføring, hvor Retortvej føres over i Kulbanevej syd for den nye bane, og der etableres en ny vej fra tilslutningen ved tunnelmundingen til Vigerslev Allé i stedet for det nedlagte tracé for Retortvej. Beslutning om endelig udformning afventer tekniske analyser og en efterfølgende afklaring med Københavns Kommune.

Den endelige udformning af en eventuel tunnel ved Kulbanevej vil blive diskuteret med Københavns Kommune og derigennem eventuelt repræsentanter for Finnebyen, således at omplacering af huse og adgangsveje kan fastlægges i projektforslaget.

Ved Vigerslevvej undersøges det p.t., om der er mulighed for optimering af banens længdeprofil, så det ikke bliver nødvendigt at hæve Vigerslevvej 3-3½ meter. Samtidig overvejes muligheder for at bevare Shelltanken med acceptable indkørselsmuligheder. Skitser hertil drøftes med Shell.

Banelegemet vil i grundløsningen ligge ca. 80 m. fra Vigerslev Allé ud for adressen Gårdstedet 19. I tilvalgsmulighed Tunnel ved Kulbanevej vil afstanden være ca. 100 m.

En tunnelløsning gennem Vigerslevparken under Harrestrup Å vil betyde, at banen skal løbe op mod 19 m under terræn og dermed under grundvandsniveauet. Det vil være teknisk kompliceret og en meget dyr løsning – ca. 300 mio. kr. - i forhold til gevinsterne.

Den i miljøreddegørelse 5 skitserede mulighed for flytning af Vigerslev Allé har vist sig vejtrafikalt at være en ikke gennemførlig løsning. Som kompensation for jernbanens forløb gennem parken medtages muligheden for landskabsbearbejdning i den projekterede løsning, således at den del af parken, som ligger væk fra trafikanelæggene, skånes mest muligt.

Med de nye muligheder for større fald/stigninger på banen er det blevet muligt at arbejde videre med reetablering af Vigerslev Allé ved Thorvalds Minde, således at vejen hæves minimalt.

Der vil ved projekteringen af det endelige anlæg blive sat fokus på muligheden for genetablering af den grønne bræmme mellem motorvejen og Allingvej.

Krydsning af bane og motorvej ved Hvidovrevej: Da banen lægges i tunnel langs Vigerslev Allé, nedlægges den eksisterende stitunnel. Der etableres i stedet en ny gangbro samme sted, der strækker sig hele vejen over motorvejen, jernbanen og Vigerslev Allé. Der etableres trapper i hver ende af gangbroen, dvs. mod Kirkegade syd for motorvejen, og til nordsiden af Vigerslev Allé. Afhængigt af pladsforhold, etableres også trapper fra gangbroen til busstoppested på sydsiden af Vigerslev Allé. De snævre pladsforhold gør det ikke muligt at etablere ramper for gangbesværede m.fl.

Krydsning af bane og motorvej ved Ulstrupvej: Den eksisterende gangbro ombygges og tilpasses de ændrede forhold efter anlæg af banen og omlægning af Allingvej. Der er ikke udarbejdet et egentlig forslag til udformning af gangbroen, men Trafikstyrelsen forventer, at anlæg af banen mv. ikke vil forhindre, at gangbroen kan tilpasses de ændrede forhold.

Der arbejdes ikke videre med forslaget om overdækning af bane og motorvej, idet forslaget ikke ligger inden for baneprojektets rammer. Et senere anlæg heraf vil være mulig.

Inden eksisterende forsyningsledninger afbrydes i anlægsfasen, vil de nye ledninger som hovedregel være etableret og taget i brug. Det kan dog ikke udelukkes, at der i kortere perioder kan opstå problemer.

Arealbehov

Andelsboligforeningen Thorvalds Minde (68F) ønsker tilsagn om forlods overtagelser af de lejligheder, som løbende ikke kan sælges, således at Banedanmark indtræder som andelshaver frem til det tidspunkt, hvor lejlighederne kan sælges til nye andelshavere.

En borger fra Thorvalds Minde (38B) protesterer over, at de endelejligheder, der eventuelt eksproprieres, vil være væsentligt bedre stillet, end de lejligheder, der bliver tilbage, og som ikke vil kunne sælges med både en motorvej og en bane som nabo. Borgeren foreslår derfor, at hele andelsboligforeningen eksproprieres og nedrives, således at alle andelshavere stilles lige.

To virksomheder (97V og 190V) protesterer imod, at Shelltanken, Vigerslevvej 229, skal eksproprieres. Der redegøres ingen steder i Miljøredegørelsen for, at en sådan ekspropriation er nødvendig.

Den ene af virksomhederne (97V) mener, at der i materialet kun er taget hensyn til Finnebyen, og at man tilsyneladende er ligeglade med erhvervsejendommene på den anden side af gaden. Der er heller ikke redegjort for, hvilke rettigheder og muligheder, erhvervsejendommene har i anlægsfasen.

Lejerforeningen Oasen (37F) i Finnebyen gør opmærksom på, at de huse, der eventuelt skal flyttes ikke bør placeres tæt op ad hegnet til Henriksgården, idet det vil give dem støj fra de nærliggende selskabslokaler. Lejerforeningen påpeger også, at en eventuel genhusning bør ske i tilsvarende byggeri. Endelig bemærkes, at Finnebyens huse er dårligt vedligeholdte og skrøbelige og derfor svære eller umulige at flytte, uden at skaderne bliver så store, at det bedre kan betale sig at bygge nyt. Lejerforeningens bestyrelse vil gerne være til stede i forbindelse med en besigtigelse og vil desuden gerne deltage i forbindelse med planlægning af en flytning og genetablering.

Trafikstyrelsens kommentarer

Trafikstyrelsen vil primo 2009 drøfte løsningerne på en række tekniske spørgsmål inklusive ovennævnte forhold med alle de berørte parter, herunder Københavns og Hvidovre kommuner. Disse løsninger vil blive indarbejdet i det endelige projekt.

Anmodning om forlods overtagelse kan rejses af ejere af berørte ejendomme, men disse sager behandles særskilt og personligt, og de indgår således ikke i denne miljøredegørelse.

Højderegulering af både Vigerslevvej og Kulbanevej medfører at adgange til Shell-tanken pga. højdeforskelle, vil umuliggøre adgangen for store køretøjer, herunder tankbiler. Trafikstyrelsen undersøger imidlertid mulighed for at begrænse hævnning af de to veje eller at etablere nye adgangsveje til tankstationen, således at ekspropriation kan undgås.

Flytning af huse i Finnebyen: Flytning af huse indenfor området vil blive drøftet i samarbejde med såvel Københavns kommune som Lejerforeningen Oasen. Der vil blive taget hensyn til beliggenhed i forhold til støjende omgivelser (festlokale), og såfremt det vurderes at generne efter flytning vil være større end før, kan mulighederne for støjafskærmning undersøges som en del af projektet.

Mulighederne for et bedre vejforløb ved Thorvalds Minde afklares i samarbejde med Hvidovre kommune og Thorvalds Minde andelsboligforening. Herunder medtages overvejelser om øget ekspropriation, som skønnes at ville kunne give et mere hensigtsmæssigt anlæg, muligvis uden øgede anlægsomkostninger til følge.

Støj og vibrationer

Anlægsfasen

Københavns Kommune (253K) gør opmærksom på, at kommunen har udarbejdet en forskrift for visse miljøforhold ved bygge- og anlægsarbejder i Københavns Kommune. Ved bygge- og anlægsarbejder, hvor støjgrænserne ikke kan overholdes, skal der søges om dispensation. I den forbindelse kan Københavns Kommune stille særlige vilkår til arbejdets udførelse.

Hvidovre Kommune (183K) stiller krav om, at det tydeligt fremgår hvilke boliger, der rammes af vibrationsgener. Kommunen forventer desuden, at Trafikstyrelsen sikrer, at forskriften om "Begrænsning af gener fra støjende, støvende og vibrerende bygge- og anlægsaktiviteter" vil blive efterlevet

Andelsboligforeningen Thorvalds Minde (68F) forudser, at støjgener i anlægsperioden bliver umenneskelige, og at grænseoverskridende støjgener må forventes over længere perioder, således at ejendommen i visse perioder bliver næsten ubeboelig. Det gælder ikke mindst for pensionister, studerende og beboere med natarbejde, som er hjemme i dagtimerne.

Også vibrationsgener kan forventes i anlægsfasen – både for de enkelte beboere og for ejendommen som helhed. Foreningen har tidligere erfaringer med sætningsskader på grund af rystelser fra bl.a. motorvejen, og det fremgår ingen steder, hvad myndighederne vil gøre, hvis det viser sig, at bygningerne ikke kan tåle vibrationerne fra anlægsarbejderne, herunder en eventuel fjernelse af endelejlighederne.

Grundejerforeningen Baunebakken (71F) kræver, at Trafikstyrelsen i anlægsfasen løbende orienterer om arbejde, der falder uden for normal arbejdstid. Det gælder blandt andet i forbindelse med opsætning af spunsvæg langs Allingvej. Grundejerforeningen kræver desuden, at der etableres en enhed, som borgere kan rette henvendelse til, hvis der er spørgsmål om, hvornår man på en given dag kan forvente, at arbejdet indstilles for dagen.

Grundejerforeningen Baunebakken kræver desuden, at Trafikstyrelsen forholder sig til, hvad der bliver gjort, såfremt bygningskader mod forventning opstår andre steder end i de fotoregistrerede ejendomme. Der kræves i den forbindelse en kvalificeret vurdering af, om fotoregistrering er tilstrækkelig til at vurdere eventuelle bygningskader. Endelig kræves det, at der også sker andre tiltag til vurdering af eventuelle skader, f.eks. opsætning af seismiske måleapparater i hele området. Baggrunden for dette er, at huse og stier er opført på gammel mosebund, og at kørsel med køretøjer over 3 tons derfor ikke er tilladt på foreningens område.

En borger (448B) spørger, om der kan regnes med støjisoleringer i byggefasen.

Trafikstyrelsens kommentarer

Ved store anlægsarbejder bliver alle nærvæd liggende ejendomme gået efter i forhold til konstruktionsprincipper og eventuelle skader inden anlægget går i gang. Der foretages fotoregistrering af husene, så man efterfølgende kan dokumentere, om der er sket skader under anlægsarbejdet. Hvis der opstår nye skader eller forværring af eksisterende, udbetales der erstatning. Ved særligt udsatte bygninger vil der under anlægsfasen foregå en løbende overvågning og registrering af bygningernes tilstand.

Det påhviler anlægsmyndigheden i forbindelse med anlægsarbejdet løbende at give orientering til borgerne om arbejdet, herunder aktiviteter uden for normal arbejdstid og særligt støjende aktiviteter. Der vil også blive givet information om, hvor man kan henvende sig med spørgsmål og eventuelle klager i forbindelse med anlægsarbejdet.

Der etableres normalt ikke støjisoleringer i forbindelse med en anlægsfase, men anlægsarbejdet vil blive tilrettelagt således, at støjgener søges begrænset mest muligt, og det vil hovedsagligt forekomme i dagtimerne. Der vil kun undtagelsesvis

forekomme støjgener fra anlægsarbejdet i aften- og nattetimer. Dette vil i givet fald blive varslet direkte til områdets beboere i god tid forinden. Endelig vil der blive stillet krav til entreprenøren om at anvende støjsvage metoder og maskiner.

Naturforhold

Driftsfasen

Valby Lokalforsamling (264K) mener, at Vigerslevparken bør sikres som en grøn korridor og på sigt sikres en nord-syd sammenhæng uden afbrydelser. Det kan kun ske ved en tunnellsnning gennem parken. Der bør også sikres en effektiv beskyttelse af de flagermus og andre følsomme dyrearter, der færdes i området.

Anlægsfasen

En borger påpeger, at der i Vigerslevparken findes fem forskellige slags flagermus, som formentlig ikke vil overleve anlægsfasen, når maskinerne brager om ørerne på dem.

Trafikstyrelsens kommentarer

Den eksisterende nord-syd gående stiforbindelse i Vigerslevparken opretholdes. Banen ligger i afgravning på første del af strækningen. Banen passerer Harrestrup Å på en bro, der muliggør, at åen vil kunne fritlægges, og at der etableres en faunapassage under broen.

Hvad flagermusene angår, har Trafikstyrelsen vurderet, at det vil være muligt at afhjælpe påvirkningerne fra en ny bane. Det kan ske ved at bibeholde de eksisterende flyvelinjer og erstatte de træer, som det er nødvendigt at fælde.

Kulturhistorie

Kulturarvsstyrelsen gør opmærksom på, at de tidligere husvildebaracker, Finnebyen, har stor kulturhistorisk betydning som et vidnesbyrd om efterkrigstidens boligmangel og generelle sociale forhold. Bebyggelsen er vurderet til at have en høj bevaringsværdi og bør derfor bevares i sin helhed og på sin oprindelige plads.

Tilsvarende mener lejerforeningen Oasen i Finnebyen (37F), at den eksisterende bebyggelse har en vis kulturhistorisk værdi. Derfor er det ønskeligt, at bebyggelsen ligner sig selv mest muligt efter en eventuel genetablering. Lejerforeningen gør dog samtidig opmærksom på, at husene ikke lever op til tidens standard, hvorfor det i forbindelse med en eventuel flytning må være muligt at drøfte forskellige forbedringer, f.eks. fjernvarme.

En borger (403B) påpeger, at Finnebyen er bevaringsværdig og undrer sig over, at projektet vil beskadige noget, som er bevaringsværdigt. Husene er fra 2. verdenskrig og bygget af træ, og de bliver svære at flytte.

Trafikstyrelsens kommentarer

Trafikstyrelsen er opmærksom på Finnebyens bevaringsværdi. Der arbejdes videre med såvel grundløsningen, hvor ni huse i Finnebyen berøres, som med tilvalgsmuligheden Tunnel ved Kulbanevej, hvor to huse berøres. De berørte huse skal fjernes, og nye kan eventuelt placeres et stykke fra linjeføringen på en sådan måde, at de bevarer tilknytningen til området. Den endelige placering og udformning vil blive diskuteret med sagkyndig bistand, Københavns Kommune og beboerne i Finnebyen.

Der skal i løbet af 2009 laves en byggeteknisk gennemgang, og bl.a. på denne baggrund må det vurderes, hvorvidt husene kan flyttes, eller om de kan erstattes af tilsvarende huse.

Om der i samme anledning skal foretages forbedringer af husene, må vurderes af Københavns Kommune sammen med beboerne.

Rekreative interesser

Københavns Kommune (253K) og Valby Lokaludvalg (264K) påpeger, at Nybygningsløsningen gennemskærer rekreative områder i et tæt bebygget og socialt belastet område. Især grundløsningen er i den sammenhæng fuldstændig uacceptabel. Kommunen peger som minimum på tilvalgsmulighed Tunnel ved Kulbanevej. I den forbindelse fremhæves det, at tunnelen bør graves længere ned, således at overkanten af terræn på det grønne hæves mindre end i den nuværende løsning. Trafikstyrelsen skal i den sammenhæng sikre, at de grønne områder ved Kulbanevej efterfølgende bearbejdes terrænmæssigt, så de kan anvendes rekreativt af områdets beboere.

Københavns Kommune peger specielt på boldklubben Rikken FC, der siden 1983 har spillet fodbold på den bane, der er anlagt på det grønne areal langs Kulbanevej. Aktiviteterne i Rikken FC med mere end 100 medlemmer er en del af en boligsocial indsats i området. Det betyder, at det er meget vigtigt at finde erstatningsarealer til Rikken FC, såfremt det nuværende baneanlæg må nedlægges. De nye baner skal ligge tæt på det eksisterende anlæg, hvis interessen hos medlemmerne skal fastholdes.

Københavns Kommune og Valby Lokaludvalg er imod, at banen føres igennem Vigerslevparken i en åben grav. Den fysiske opdeling og den øgede trafikstøj vil forringe områdets rekreative værdi væsentligt. Valby Lokaludvalg foreslår på den baggrund, at banen føres i tunnel gennem Vigerslevparken og under Harrestrup Å, således at åen kan fritlægges.

Trafikstyrelsens kommentarer

Tilvalgsmuligheden Tunnel ved Kulbanevej indgår i det videre arbejde. Det anses ikke for realistisk at lægge tunnelanlægget meget dybere i terrænet end beskrevet i høringsudgaven af Miljøredegørelse 5, men mulighederne vil blive vurderet nærmere i det videre arbejde. Årsagerne til dette er den eksisterende jordforurening fra det tidligere gasværk og hensynet til grundvandsstanden. Trafikstyrelsen vurderer, at området med en omhyggelig, landskabelig bearbejdning kan komme til at fremstå meget attraktivt med stier, opholdsområder, petanquebaner og lignende. Det vurderes også, at der godt kan placere fodboldbane i området, - om ikke samme sted som den eksisterende, så i umiddelbar nærhed.

En tunnelløsning gennem Vigerslevparken under Harrestrup Å vil betyde, at banen skal løbe op mod 19 m under terræn og dermed under grundvandsniveauet. Det vil være teknisk kompliceret og en meget dyr løsning - ca. 300 mio. kr. - i forhold til gevinsterne.

Jordarbejde og jordforurening

En borger (446B) spørger om, hvad der sker med den forurenede jord fra gasværksgrunden på Kulbanevej. Skal den opgravede jord genbruges?

Trafikstyrelsens kommentarer

Den jord, der graves op, bliver så vidt muligt genanvendt. Hvis jorden er forurenede, skal den enten renses, eller der skal lægges en membran ud med ren jord ovenpå. Jo mere jord, der skal graves op og renses, jo mere vil økonomien belaste projektet. Jordhåndtering og eventuel genindbygning af forurenede jord vi ske i henhold til vilkår, som aftales med miljømyndighederne i Københavns Kommune, således at hverken mennesker eller grundvand udsættes for forurening.

Grundvand og drikkevand

Københavns Kommune (253K) gør opmærksom på, at der ikke kan forventes tilladelse til permanente grundvandssænkninger i kommunen. I anlægsfasen kan det være nødvendigt med midlertidige grundvandssænkninger.

Midlertidige grundvandssænkninger kan forventes tilladt med de nødvendige afværgeforanstaltninger, der sikrer, at grundvandssænkningerne ikke medfører risiko for påvirkning af fundamenter, påvirkning af drikkevandsressourcer samt forurening af grundvand og overfladevand.

Trafikstyrelsens kommentarer

Som udgangspunkt forventes anlæg af en ny bane ikke at give anledning til en permanent sænkning af grundvandsniveauet, idet eventuelle anlæg under grundvandsspejlet vil blive udført som vandtætte konstruktioner.

I forbindelse med den fortsatte projektering vil Trafikstyrelsen i samarbejde med Københavns Kommune nærmere afklare, hvorledes eventuelle konsekvenser kan undgås, og hvis dette ikke er muligt, hvorledes eventuelle konsekvenser kan afhjælpes.

Trafikale forhold

Driftsfasen

Københavns Kommune (253K) savner en nærmere redegørelse for, hvilke konsekvenser der er for de eksisterende vejes udformninger og stigningsforhold, når de føres enten over eller under jernbanen. Det gælder både grundløsningen og tilvalgsmulighederne. Vejoplægningerne har særlige konsekvenser for den nordlige del af Grønttorvsgrundens fremtidige bebyggelse med ca. 1.000 arbejdspladser og ca. 2.000 boliger, hvor området bliver kraftigt påvirket af den hævdede bane. Det er forudsat, at Grønttorvsgrunden så vidt muligt betjenes med kollektiv trafik. Derfor ønsker kommunen, at der etableres en stibro fra Grønttorvsgrunden til Vigerslev Allé Station.

Retortvej skal indgå i den fremtidige vejbetjening af Grønttorvsområdet med flere indkørsler til området herfra. Det vil både af den grund og på grund af barriereeffekten være uheldigt, hvis Retortvej hæves markant i forbindelse med en tunnelløsning ved Kulbanevej.

Københavns Kommune forventer, at omkostninger i forbindelse med ombygning og ændringer af vej- og stiforhold i forbindelse med den nye bane afholdes af Trafikstyrelsen.

Hvidovre Kommune (183K) stiller krav om, at der iværksættes en undersøgelse af en trafikbetjening af Hvidovre Hospital og de tilstødende områder via den nyanlagte jernbane og de overordnede veje. Kommunen stiller endvidere krav om, at der etableres en station ved Avedøre Havnevej.

Anlægsfasen

Københavns Kommune (253K) gør opmærksom på, at der i byggeperioden bliver tale om store påvirkninger af det omgivende vejnet, dels fordi en række veje skal hæves eller sænkes, og dels på grund af de store mængder af materialer, der skal transporteres til og fra byggepladserne. Kommunen ønsker, at færdslen skal kunne opretholdes permanent, og at der kun i korte perioder bliver mulighed for helt at spærre veje. Det gælder specielt for Vigerslevvej, der er en del af den overordnede ringforbindelse i Københavns Kommune.

Hvidovre Kommune (183K) stiller krav om, at Trafikstyrelsen sammen med kommunen fastlægger tvangsruiter for arbejdskørsel i anlægsperioden, og at dette også skal indgå i et kommende udbudsmateriale.

Andelsboligforeningen Thorvalds Minde (68F) forudser, at der under anlægsfasen vil opstå trafikchaos rundt om foreningens ejendomme i forbindelse med til- og frakørsel. Der er ikke redegjort tilfredsstillende for, hvordan ejendommens til- og frakørselsforhold sikres i denne periode. Vigerslev Allé bruges flittigt til bl. a. udrykningskøretøjer til Hvidovre Hospital, og foreningen vil gerne vide, hvordan det løses i anlægsfasen.

Grundejerforeningen Baunebakken (71B) beder om bekræftelse på, at det i anlægsfasen bliver muligt at kunne køre til eget hus på Allingvej, uden at der skal anlægges særlige stier.

Trafikstyrelsens kommentarer

Trafikstyrelsen gennemfører i begyndelsen af 2009 møder med samtlige, berørte kommuner langs banestrækningen med henblik på samarbejde om udformningen af veje og stier, der omlægges som følge af baneprojektet.

En stibro fra Grønttorvet til Vigerslev station er ikke indeholdt i nærværende projekt

Hvad Retortvej angår, arbejdes videre med forskellige tilvalgsmuligheder for at undgå, at vejen skal hæves så meget som forudsat.

Det indgår i projektet, at der på et senere tidspunkt kan anlægges en station ved Avedøre Havnevej med mulighed for omstigning til bl.a. en eventuel letbane. En sådan station indgår dog ikke i det aktuelle projekteringsarbejde.

Forud for anlægsfasen vil alle trafikomlægninger og eventuelle spærringer blive drøftet løbende med de involverede kommuner.

Ved en kommende planlægning af anlægsarbejdet skal der sikres adgang til samtlige ejendomme langs arbejdspladserne, ligesom det sikres, at f.eks. udryknings- og renovationskøretøjer får tilstrækkelig adgang.

Det kan bekræftes, at det i anlægsfasen vil være muligt at køre til eget hus på Allingvej.

Trafikstyrelsen vurderer, at en station i Hvidovre på ny bane ikke samfundsøkonomisk kan begrundes. Dette skyldes 2-3 minutters øget rejsetid for klart de fleste, som skal helt ind til København H, og øgede omkostninger til togkørslen, hvilket næppe står mål med det øgede indtægtsgrundlag. Trafikstyrelsen har dog aftalt med Hvidovre Kommune, at København-Ringsted projektet udarbejder en skitse for en mulig, fremtidig placering af en station i Hvidovre vest for Avedøre Havnevej.

Luftkvalitet

Andelsboligforeningen Thorvalds Minde forventer, at luftforureningen i området øges – både i anlægs- og driftsfasen. De store maskiner til byggeriet vil forringe luften omkring ejendommene, og i driftsfasen vil luftkvaliteten påvirkes af en stigende motorvejstrafik og af Vigerslev Allé, som hæves i forhold til den nuværende placering. Hvis ikke alle tog bliver el-drevne, vil også udluftning fra togtunnelen øge forureningen.

En borger (447B) spørger om påvirkningen af luften i driftsfasen, når der køres med dieseltog. Det har vel konsekvenser for helbredet, når togene kører forbi 15 m fra ens vindue?

Trafikstyrelsens kommentarer

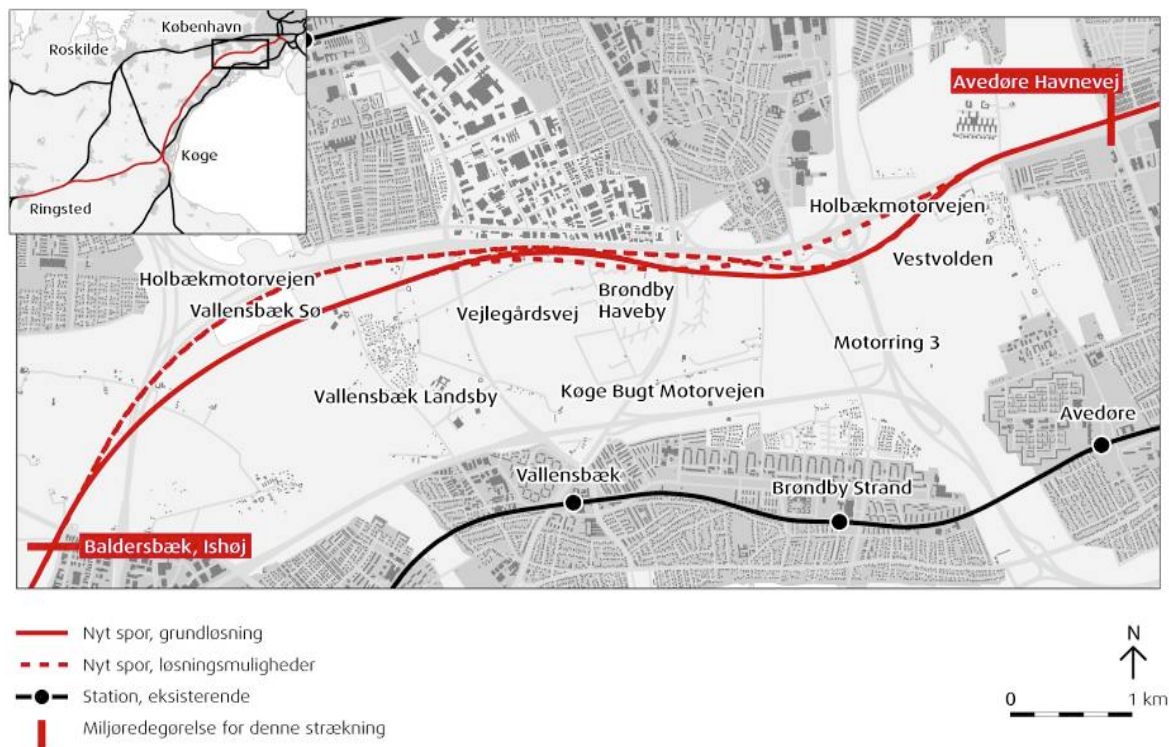
Der er foretaget en vurdering af det forventede bidrag til luftforureningen i anlægsfasen fra entreprenørmaskiner og lastbiler. Vurderingen er bl.a. baseret på erfaringer fra etableringen af Metrostationer. Ved anlæg af en ny bane vil de mest belastede steder formentlig findes på strækningen langs Kulbanevej og mellem Vigerslevvej og Hvidovrevej. Det vurderes dog, at luftforureningen fra entreprenørmaskiner og lastbiler ikke vil give anledning til væsentlige merkonzentrationer i boligområderne langs anlægsområdet.

Eventuelle støvgener vil blive imødegået ved anvendelse af en række afværgeforanstaltninger, f.eks. jævnlig vanding og jævnlig rengøring af interne transportveje.

Luftforurening fra dieseltog, der kører igennem tunnelen, er vurderet til ikke at udgøre et problem, som vil kræve særskilt udluftning, eller som vil give anledning til en målbar merkoncentration i omgivelserne. Størstedelen af trafikken på den nye bane bliver med eldrevne tog, og bidraget fra dieseltog vil være marginalt.

Miljøredegørelse 6 - Nybygningsløsningen

Avedøre Havnevej-Baldersbæk, Ishøj



Det fysiske anlæg

Vestvolden

Kulturarvsstyrelsen (164M) og By- og Landskabsstyrelsen (244M) hæfter sig især ved banens krydsning af Vestvolden. Begge styrelser forholder sig stærkt kritisk i forhold til grundløsningen, som betyder, at der etableres et nyt brud i Vestvolden, og at der parallelt med volden opføres jordramper for at føre de eksisterende stier over banen.

Det vurderes, at gennemskæringen af voldanlægget, banens forløb i åben grav på tværs af anlægget samt stibroer med jordramper til at føre stiforløbene over banen vil virke meget forstyrrende på oplevelsen og forståelsen af Vestvolden. Ved en etablering af Voldgaden i niveau med eller højere end voldene ødelægges den besøgendes oplevelse af at befinde sig på et forsvarsanlæg. Desuden vil grundløsningen forstyrre et omfattende projekt til revitalisering af Vestvoldens historiske og oplevelsesmæssige værdi. Løsningen vurderes at være i konflikt med naturbeskyttelsesinteresser og fredningens formål.

By- og Landskabsstyrelsen vurderer, at linjeføringen formentlig ikke kan gennemføres med dispensation, men vil kræve behandling af en ny fredningssag.

Hvis Nybygningsløsningen vælges, anbefaler både Kulturarvsstyrelsen og By- og Landskabsstyrelsen tilvalgsmuligheden Tæt på motorvejen ved Vestvolden, da denne ikke indebærer etablering af en ny gennemskæring af voldanlægget. Da banen bliver etableret nær ved motorvejen, vil den ikke påvirke oplevelsen af Vestvolden yderligere. Endelig påvirker forlængelsen af broen, der fører Voldgaden over motorvejen, en kortere strækning end i grundløsningen.

Kroppedal Museum (211V) fremhæver Vestvolden som en umistelig del af den danske kulturarv. Museet fraråder stærkt endnu et brud på Vestvolden, da det vil forringe et vigtigt stykke dansk kulturarv. Derfor peges der på tilvalgsmulighed Tæt ved motorvejen ved Vestvolden.

Hvidovre Kommune (183K) er ikke tilfreds med, at Trafikstyrelsen har fravalgt at undersøge etablering af en tunnel under Vestvolden ud fra en økonomisk betragtning. Kommunen stiller krav om, at en boret tunnel som minimum indgår i Trafikstyrelsens udarbejdelse af politisk beslutningsgrundlag.

Kommunen gør opmærksom på, at Kulturarvsstyrelsen i samarbejde med Skov- og Naturstyrelsen og Realdania arbejder på at gøre Vestvolden til en kultur- og friluftattraktion i særklasse. Kommunen vurderer, at grundløsningens linjeføring vil indvirke stærkt negativt på dette projekt. Desuden peges der på, at der bør være særlig opmærksomhed på stiføringen i Voldgadens forlængelse ved Vestvolden.

Danmarks Naturfredningsforening (209F) anbefaler, at tilvalgsmuligheden Tæt på motorvejen ved Vestvolden indarbejdes i det politiske beslutningsgrundlag, som Trafikstyrelsen udarbejder, da denne løsning mest effektivt afværger banens uheldige påvirkninger af det omkringliggende miljø.

To borgere (4B, 218B) protesterer mod Nybygningsløsningens grundløsning og peger på tilvalgsmulighed Tæt på motorvejen ved Vestvolden. En af disse (218B) ønsker desuden den fravalgte tilvalgsmulighed Tunnel under Vestvolden undersøgt.

Vejdirektoratet (210M) foretrækker grundløsningen frem for tilvalgsmulighed Tæt på motorvejen ved Vestvolden, da banen forløber umiddelbart syd for Motorvejskryds Brøndby, hvor Holbækmotorvejen forbindes med Motorring 3. I tilvalgsmulighed Tæt på motorvejen ved Vestvolden kommer banen samme sted til at ligge umiddelbart gennem selve motorvejsudfletningen. Jernbanen passerer under Motorring 3 og vil betyde, at motorvejsrampen fra vest mod nord skal forlægges. Tilkørselsrampen fra nord til øst kommer til at ligge syd for banen og skal tilsluttes motorvejen langt østligere end i dag.

Vejdirektoratet peger på, at flettestrækningen mellem tilslutningen og frakørselsrampen til tilslutningsanlægget ved Avedøre Havnevej bliver meget kort, hvilket giver vanskeligheder ved ind- og udfletning og i forbindelse med skiltning for bilisterne. Samtidig afskæres muligheden for etablering af en rampe fra syd mod øst.

Trafikstyrelsens kommentarer

Trafikstyrelsen vurderer, at en linjeføring tæt på motorvejen ved Vestvolden indebærer et meget komplekst og omfattende samt meget dyrt indgreb i udfletnings- og rampeanlæg, som må ombygges. Der arbejdes således kun videre med grundløsningen, hvor linjeføringen går syd om vejudfletningerne, ca. 200 m syd for motorvejen.

I relation til grundløsningen skal det i det videre arbejde belyses, om det er muligt at ændre stiforløbet på Vestvoldens østlige side ved for eksempel at føre stien under banen i stedet for over, så udsigten til voldanlægget så vidt muligt bevares. Endvidere undersøges muligheden for, at den nye gennemskæring gøres så "ren" som mulig, så de visuelle konsekvenser begrænses.

Trafikstyrelsen har vurderet tilvalgsmulighed Tunnel under Vestvolden. Løsningen er blevet fravalgt på grund af meget høje omkostninger.

Muligheden for en boret tunnel medtages i beslutningsgrundlaget som en fravalgt løsning under henvisning til den meget højere anlægsøkonomi.

Avedøresletten

Hvidovre Kommune (183K) finder det stærkt kritisabelt at Nybygningsløsningens grundløsning indebærer en opsplitning af Avedøresletten, der er omfattet af Vestvoldsfredningen - herunder en afskæring af et areal på ca. 10 ha af det

udpegede kulturmiljø omkring Stavnsbjerggård. Det kritiseres, at der peges på en løsning med negative konsekvenser for et af kommunens få større friarealer, der har kulturhistorisk og rekreativ værdi. Kommunen forholder sig undrende overfor, at Trafikstyrelsen efter krav fra Vejdirektoratet har fravalgt den alternative løsning med en placering tættere på Holbækmotorvejen. Hvidovre Kommune stiller krav om, at der udarbejdes en supplerende miljøvurdering af en placering af banen parallelt med og tæt på motorvejen.

Hvidovre Kommune stiller ligeledes krav om, at Trafikstyrelsen udarbejder en supplerende miljøvurdering af gravlægning og overdækning af banen på strækningen over Avedøresletten.

Hvidovre Kommune vurderer, at den placering af Stavnsbjerggård med Quark Centeret syd for banen, som foreslås i Miljøredegørelse 6, er velegnet, hvis grundløsningen gennemføres. Kommunen gør dog opmærksom på, at Quark Centeret bør være flyttet og etableret inden, at jernbanebyggeriet går i gang, samt at den nødvendige støjdemping er gennemført for så vidt angår den del af den eksisterende støjvold, som fjernes.

Hvidovre Kommune kræver, at der udarbejdes visualiseringer af krydsninger ved Brøndbyøstervej, hvor der er risiko for skyggegener, når vejen føres over motorvejen og jernbanen på en dæmning.

By- og Landskabsstyrelsen (244M) påpeger det uheldige i, at Stavnsbjerggård og en del af Avedøresletten afskæres med grundløsningen.

Danmarks Naturfredningsforening (209F) anbefaler, at et helhedssyn anlægges ved ændringer. Foreningen nævner, at det f.eks. er vigtigt, at undervisningen af besøgende skoleelever på Quark Centeret, der ved grundløsningen foreslås flyttet, generes så lidt som muligt under såvel anlæg som ved drift af banen.

Kroppedal Museum (211V) ønsker tilvalgsmulighed Tæt ved motorvejen ved Vestvolden, da den bevarer Stavnsbjerggård og sikrer, at Avedøresletten ikke bliver yderligere opsplittet.

En borger (185B) anbefaler, at linjeføringen krydser Holbækmotorvejen så langt mod vest, at det rekreative område ved Avedøresletten og Vestvolden skånes mest muligt.

En række borgere (223B, 440B, 441B, 426B) fremsætter ønske om, at området omkring Quark Centeret skånes. Det foreslås bl.a., at dette sker ved, at motorvejen forbliver på nordsiden af banen frem til Motorring 3. Der spørges også til, hvem der skal betale for en eventuel flytning af centeret, og om Quark Centeret kan flyttes til arealer, der stilles til rådighed af staten.

Quark Centeret (241V) foretrækker tilvalgsmulighed Tæt på motorvejen ved Vestvolden og understreger vigtigheden af, at det grønne islæt på Avedøresletten bevares f.eks. ved at forlænge tunnelen under motorvejen, så den nuværende støjvold syd for motorvejen holdes intakt. Dette kræver, at støjvolden fortsætter frem til Vestvolden trods fredningen. Desuden spørges der til, om arealet mellem motorvejen og jernbanen kan anvendes til f.eks. dyrehold. Der gøres opmærksom på, at det er besluttet at bevilge 250 mio. kr. til kulturområdet ved Vestvolden. Det anføres endvidere, at voldstien, der er planlagt til at gå over jernbanen, bør lægges i tunnel, da stien ellers bliver for dominerende i forhold til Vestvolden og Avedøresletten.

Grundejerforeningen Skellet (228F) påpeger, at banen bør føres i tunnel eller overdækkes mellem Hvidovrevej og helt ud til Brøndbyøstervej, da vindforholdene ofte bærer støjen fra vest til sydvest, og banens placering højere i terræn vest for Avedøre Havnevej medfører støjgener. Der peges på, at en optimal løsning vil være at føre banen i motorvejens yderste, vestgående spor og overdække både motorvej og bane. Støjreducerende foranstaltninger kan fungere som et alternativ til en total overdækning af hele strækningen.

En borger (208B) spørger, hvordan de relevante myndigheder forholder sig til, at Avedøresletten bliver gennemskåret af Nybygningsløsningen.

En borger (449B) spørger, om den eksisterende støjvold på nordsiden af motorvejen vest for Avedøre Havnevej bliver reetableret, efter at banen er etableret. Hvis det er tilfældet, harmonerer det ikke med kortene i miljøredegørelsen, hvor det areal, der inddrages, ikke er stort nok til at rumme en jordvold.

Trafikstyrelsens kommentarer

Trafikstyrelsen arbejder videre i projektforslagsfasen med grundløsningen. Tilvalgsmuligheden Tæt på motorvejen ved Vestvolden undersøges ikke videre, men den vil blive beskrevet i det politiske beslutningsgrundlag. Tilvalgsmuligheden er således ikke som anført af Hvidovre Kommune fravalgt.

I det videre arbejde skal det belyses, hvordan støjvolden på motorvejens sydside skal forløbe, og hvordan reetablering af Stavnsbjerggård med Quark Centeret skal foregå – bl.a. undersøges muligheden for at anvende et statsligt ejet areal syd for den foreslåede linjeføring.

Ved færdiggørelsen af den endelige miljøredegørelse vil Trafikstyrelsen tage stilling til visualiseringer af projektets påvirkninger.

Trafikstyrelsen undersøger nærmere, om der er mulighed for at forlænge støjvolden frem mod Vestvolden.

Hvis der fjernes jord fra den eksisterende støjvold, således at støjen øges, vil støjvolden syd for Holbækmotorvejen blive reetableret til det nuværende niveau. Afhængigt af afstanden til motorvejen skal støjvolden måske gøres højere, eller der skal etableres en støjskærm på toppen. Det skal kommende beregninger belyse nærmere.

Hvad angår ønskerne om at etablere tunnel til banen, overdække eller anlægge banen i grav på den pågældende strækning, indgår det af økonomiske hensyn ikke i Trafikstyrelsens videre undersøgelser.

For relevante myndigheders holdning til en gennemskæring af Avedøresletten, henvises til hørings svar under afsnittet om Avedøresletten.

Eksisterende støjvold nord for motorvejen og vest for Avedøre Havnevej søges reetableret nord for banen

Ved kolonihaverne i Brøndby

Brøndby Kommune (255K) bemærker, at støjvolden ved den muslimske gravplads skal reetableres, så støjgrænser for gravpladsen kan overholdes. Kommunen savner en beskrivelse af, hvad der skal ske med den eksisterende støjvold. Kommunen henleder også opmærksomheden på et regnvandsbassin, som enten skal friholdes eller reetableres.

Brøndby Kommune oplyser, at det er kommunens fodboldbaner og ikke Brøndby Idræts Forenings, som det fremgår af Miljøredegørelsen. Kommunen efterlyser visualiseringer af støjafskærmningen på strækningen fra Vallensbæk Torvevej til Baldersbæk.

Brøndby Kommune efterlyser en teknisk forklaring på, hvorfor Vejdirektoratet ikke kan godkende tilvalgsmulighed Tæt på motorvejen ved Vestvolden, men accepterer tilvalgsmulighed Nord om Vallensbæk Sø. Kommunen efterlyser samtidig en forklaring på, hvorfor Brøndbyvej flyttes mod vest, og at den kun kan opretholdes som stiforbindelse.

Brøndby Kommune ønsker at få oplyst, hvilken hastighed der køres med i tilvalgsmulighed Tæt på motorvejen ved Vestvolden og i en kombination af de to tilvalgsmuligheder, da begge får mindre skarpe kurver, end hvis man alene betragter tilvalgsmulighed Nord om kolonihaverne ved Brøndby. Kommunen ønsker

en differentieret beskrivelse af betydningen af linjeføringen for det naturområde, som er omfattet af lokalplan 401B.

Brøndby Kommune konstaterer, at der flere steder i Miljøredøgørelsen står, at kommunens fodboldbaner og hundetræningsbanen nedlægges, men at retablering ikke nævnes. Kommunen efterlyser en redegørelse for kompensation for nedlæggelsen af disse rekreative arealer.

Foreningen Brøndby Haveby Afdeling 3 (45F) forholder sig kritisk i forhold til Nybygningens grundløsning, da den vil medføre flytning af 35 kolonihaver og 7 nyttehaver samt 12 kolonihaver i naboafdelingerne 5 og 6. Samtidig er foreningen skeptisk overfor planerne om at genhuse de berørte 35 kolonihaver på den modsatte side af ringvejen i forhold til i dag, da det vil påvirke det sociale sammenhold i foreningen.

Foreningen stiller forslag om at tilvejebringe erstatningsarealer til de berørte haveejere ved at nedlægge en fodboldbane og fælde en fredskov. Også tilvalgsmulighed Tæt på motorvejen ved Vestvolden kritiseres, da den berører 25 af foreningens haver og har store konsekvenser for afd. 5 og 6. Derfor anbefaler Brøndby Haveby Afdeling 3 tilvalgsmulighed Nord om kolonihaverne ved Brøndby kombineret med tilvalgsmulighed Nord om Vallensbæk Sø, som går tæt på motorvejen, da denne kombination skåner haverne.

Brøndby Haveby Afdeling 7 (58F) anbefaler tilvalgsmuligheden Nord om kolonihaverne ved Brøndby af hensyn til havebyerne, det rekreative miljø i området, Brøndby Vandværk og genbrugspladsen.

Ved en eventuel etablering af Nybygningsløsningen anbefaler Kulturarvsstyrelsen (164M) tilvalgsmuligheden Nord om kolonihaverne i Brøndby, da de cirkelformede kolonihaver tegnet af havearkitekt Erik Mygind på denne måde kan bevares. Grundløsningen vil kræve fjernelse af tre havecirkler, der af Kulturarvsstyrelsen karakteriseres som en betydningsfuld repræsentant for den geometriske retning i 1950'ernes og -60'ernes haveanlæg. Kroppedal Museum (211V) ønsker tilsvarende, at kolonihaverne skånes.

En borger (57B) vurderer, at kombinationen af tilvalgsmulighederne Tæt på motorvejen ved Vestvolden, Nord om kolonihaverne i Brøndby og Nord om Vallensbæk Sø er den mest hensigtsmæssige for områdets beboere og miljø trods øgede anlægsomkostninger. Der peges samtidig på, at det må være muligt at bevare hastigheden på strækningen i tilvalgsmulighed Nord om kolonihaverne i Brøndby ved at give banelegemet en smule mere hældning.

En borger (441B) spørger, hvad det vil koste at rette svinget ud umiddelbart efter, at jernbanen har passeret Vestvolden, og lade banen fortsætte på den nordlige side af motorvejen.

Trafikstyrelsens kommentarer

De tekniske analyser viser, at en linjeføring nord om kolonihaverne er langt mere kompliceret og koster ca. 225 mio. kr. mere end grundløsningen. Dette beløb skal sammenholdes med, at det er ca. 50 haver, der bliver berørt. Kolonihaverne kan blive flyttet et andet sted hen i lokalområdet for en langt mindre pris. Trafikstyrelsen arbejder nu kun videre med grundløsningens linjeføring ved Brøndby Haveby.

I starten af 2009 har Trafikstyrelsen indledt et samarbejde med Brøndby Kommune og haveforeningerne om planer for re-lokalisering af kolonihaverne i grundløsningens passage gennem kolonihaveområdet.

Der arbejdes på en løsning, hvor den arkitektoniske idé med cirkelhaverne ikke forsvinder, og hvor sammenholdet mellem haveejerne bevares intakt.

Stier og vejforløb vest for Søndre Ringvej afklares endeligt som en del af projektføreløbet i dialog med Brøndby Kommune.

Der analyseres endvidere på muligheden for at tilslutte Midlergårdsvej til Brøndbyvester Boulevard, så sænkningen af Sydgårdsvej undgås ved indkørslen til genbrugsstationen og vandværket. Herved spares ydermere etablering af en bro.

Det er ikke undersøgt, hvor meget det vil koste at rette svinget ud umiddelbart efter, at jernbanen har passeret Vestvolden. Trafikstyrelsen anser ikke en placering på Holbækmotorvejens nordside for realistisk, idet der her ligger en række erhvervsjendomme tæt på motorvejen, og ekspropriationsomkostningerne vil derved blive højere.

Det kan oplyses, at vejdirektoratet i sit høringssvar finder såvel tilvalgsmulighed Tæt på motorvejen som Nord om Vallensbæk Sø for uhensigtsmæssige. Førstnævnte vil i øvrigt være i strid med vejreglerne, idet to motorvejsfrakørsler kommer til at ligge for tæt på hinanden.

Tilvalgsmulighed Nord om kolonihaverne i Brøndby indebærer, at kurven syd om motorvejsudfletningen ved Motorring 3 vil være snævrere end i grundløsningen. Selv ved anvendelse af den i normgrundlaget maksimalt tilladte værdi for sidehældning af sporene (overhøjde), kan der ikke opnås samme hastighed som i grundløsningen på denne strækning.

Der projekteres med en hastighed på 200 km/t øst for Søndre Ringvej og med 250 km/t vest herfor.

Vallensbæk Sø og Vallensbæk Mose

Vejdirektoratet (210M) foretrækker grundløsningen frem for tilvalgsmulighed Nord om Vallensbæk Sø, da det vurderes, at der ikke er den fornødne afstand mellem den 10 meter høje banedæmning og Holbækmotorvejen. Der peges endvidere på de visuelle konsekvenser.

By- og Landskabsstyrelsen (244M) vurderer, at grundløsningen syd om Vallensbæk Sø vil få uheldige konsekvenser for den rekreative værdi af Den grønne kile, da Vallensbæk Sø bliver adskilt fra Store Vejleådal. Det anbefales at tilvalgsmuligheden vælges, så negativ påvirkning af Vallensbæk Ridecenter, området ved Vallensbæk Sø og arealerne ved Store Vejleå undgås. By- og Landskabsstyrelsen anbefaler, at der udarbejdes visualiseringer i terræn af tilvalgsmuligheden med henblik på de videre drøftelser.

Danmarks Naturfredningsforening (209F) beskriver, hvordan Nybygningsløsningen vil gøre store indhug i områdets få grønne områder. Det nævnes, at landsbyerne Vallensbæk, Tranegilde og Ishøj reelt mister status som landsbyer, da de marker, skel og hegn, som banen vil passere igennem, ifølge foreningen erfaringsmæssigt vil overgå til anden arealanvendelse end grøn område. Det nævnes endvidere, at jernbanen i en visuel og støj mæssig henseende vil belaste Vallensbæk Mose, der trods det store motorvejsanlæg er et af de vigtigste rekreative områder på Vestegnen. Det foreslås undersøgt, hvorvidt banen kan graves ned eller bores under Vallensbæk Mose. Danmarks Naturfredningsforening karakteriserer tilvalgsmuligheden Nord om Vallensbæk Sø som 'den mindst ringe af de foreslåede løsninger' og peger på, at tilvalgsmuligheden indarbejdes i det politiske beslutningsgrundlag.

Vallensbæk Kommune (249K) vurderer, at der er en række tungtvejende fordele ved at vælge tilvalgsmulighed Nord om Vallensbæk Sø, hvis Nybygningsløsningen bliver valgt. Kommunen synes, at det ikke er dokumenteret, at grundløsningen syd om søen er den billigste. Det påpeges endvidere, at det må være en økonomisk fordel, at tilvalgsmuligheden Nord om Vallensbæk Sø ikke i så vid udstrækning påvirker Energinets hovedgasledning. Det skønnes heller ikke tilstrækkeligt belyst, at en dæmning gennem Vallensbæk Mose er billigere end en dæmning gennem Vallensbæk Sø. Tilsvarende fremgår det heller ikke, om der er større omkostninger forbundet med en bro over Holbækmotorvejen end en tunnel under.

Vallensbæk Kommune skønner, at tilvalgsmulighed Nord om Vallensbæk Sø giver færrest gener for Vallensbæk Ridecenter, og at det i denne løsning vil være muligt at afværge støjgener med støjvolde. I modsætning hertil vil grundløsningen påvirke ridecentret voldsomt, og det er uvist om de eksisterende aktiviteter kan opretholdes. Det anføres, at der er stor forskel på, hvordan den jævne støj fra motorvejen og banens intervalstøj påvirker hestene.

Vallensbæk Kommune vurderer, at løsningen tæt på Holbækmotorvejen sikrer den bedste sammenhæng i Vallensbæk Mose, fordi barrierepåvirkningerne fra de to store infrastrukturanlæg samles. Som en del af Store Vejleådal fungerer Vallensbæk Mose som vigtig spredningskorridor for dyr. Grundløsningen derimod afskærer et stort areal af mosen med negative konsekvenser for de rekreative interesser og for dyrelivet. Det anføres, at de samfundsøkonomiske tab af arealerne bør indgå i beregningerne, når de to løsninger sammenlignes.

Kommunen påpeger, at tilvalgsmulighed Nord om Vallensbæk Sø ikke vil få samme negative konsekvens for grundvandsspejlet i Vallensbæk Mose som grundløsningen, da banen føres på en bro over Holbækmotorvejen.

Vallensbæk Kommune påpeger, at kirkeomgivelserne bliver påvirket af grundløsningen, som løber 200 m nord for kirken. Banen ligger 1 m under terræn, men master til kørestrømsledninger vil virke dominerende i forhold til kirken, og det visuelle indtryk af kirken vil blive forstyrret. Kommunen anfører, at en ny bro over Horsestien også vil virke forstyrrende. Med løsningen tæt på motorvejen undgås disse påvirkninger. Tilsvarende påpeger kommunen, at de to løsninger vil påvirke landskabet ved mosen og søen på forskellig vis. Det vurderes at dæmningen i grundløsningen kan virke som en mur set fra søen og forhindre det frie udsyn mod nord. Broen over Ring 4 kan set fra mosen virke mindre dominerende end grundløsningen dæmning. Der ønskes under alle omstændigheder en visualisering.

Kommunen anbefaler, at der skal udarbejdes detaljerede begrundelser for samtlige foreslåede ekspropriationer, så den økonomiske forskel mellem de to løsninger fremgår.

Albertslund Kommune (201K) mener, at linjeføringen Nord om Vallensbæk Sø tager størst hensyn til naturområderne i Store Vejleådal og Vallensbæk Mose. Løsningen er hensigtsmæssig, hvis søanlægget udvides, så dets funktion som regnvandsbassin bevares.

To borgere (167B, 479B) ønsker jernbanen nedgravet eller etableret som en boret tunnel gennem Vallensbæk Mose for dermed at skåne det rekreative område. Hvis dette ikke er muligt, foretrækkes tilvalgsmuligheden Nord om Vallensbæk Sø i fald søen udvides mod syd, så søens kapacitet som regnvandsreservoir og mulighederne for at stå på vandski bevares. En borger undrer sig over, hvorfor det ikke har været overvejet at grave banen ned.

En borger (206B) påpeger, at planerne om at placere banen langs motorvejen er besnærende men har uheldige konsekvenser. Tilvalgsmuligheden Nord om Vallensbæk Sø med broen over Motorringvej 4 nævnes som eksempel herpå. Broen påvirker de omkringliggende rekreative områder og boligområderne i det sydlige Taastrup negativt. Desuden peges der på, at linjeføring gennem Store Vejleådalens forringer områdets rekreative værdi.

Wallensbækbyes Laug (165F) karakteriserer grundløsningens linjeføring igennem Vallensbæk som 'stærkt uacceptabel' på grund af øgede barriereeffekter i kommunen.

En borger (267B) og Ishøj Bylaug og Grundejerforeningen Landsbyen (265F) henstiller til, at banen ikke føres over Ishøj Stationsvej på en ca. 5 m høj jernbanebro og dæmning i Den grønne kile.

En borger (418B) ønsker banen tæt på motorvejen og spørger, om det er muligt at kombinere alle tilvalgsmuligheder langs motorvejen.

Flere borgere (482B, 484B) spørger til, hvad prisen på tilvalgsmulighed Nord om Vallensbæk Sø er. Der ønskes ligeledes afklaring af, hvor meget prisforskellen mellem grundløsning og tilvalgsmulighed Nord om Vallensbæk Sø kan reduceres med.

En borger (485B) undrer sig over, hvorfor banen føres over snarere end under stisystemet i Vallensbæk Mose.

En borger (486B) finder det urimeligt, at det er muligt at etablere en jernbane gennem Den grønne port, når det ikke er muligt for Ishøj Kommune at få en kvadratmeter byzonejord. Samtidig er borgeren bekymret for den støj, som vil blive spredt ud over landskabet og op mod Ishøj Landsby fra den fire meter høje jernbanedæmning ved valg af tilvalgsmulighed Nord om Vallensbæk Sø.

En borger (3B) gør indsigelse mod linjeføringen i tilvalgsmulighed Nord om Vallensbæk Sø, da banen vil gå tæt forbi borgerens hus.

Trafikstyrelsens kommentarer

Trafikstyrelsen vil i sit videre projekteringsarbejde koncentrere sig om tilvalgsmulighed Nord om Vallensbæk Sø.

Tilvalgsmulighed Nord om Vallensbæk Sø vil ikke give yderligere barriereeffekter, end motorvejskomplekset giver i dag. Stier og afvandingskanaler kan opretholdes ved, at de forlænges under den nye dæmning. Søens kapacitet som regnvandsbassin opretholdes, og det undersøges nu i samarbejde mellem kommunerne Høje Taastrup, Albertslund, Ishøj og Vallensbæk, om en teknisk løsning kan medvirke til, at kompensationsudgravning kan undgås, således at søens areal mod syd ikke skal udvides med et areal svarende til det, som dæmningen fylder. Trafikstyrelsen skønner, at søen også i denne situation fortsat kan anvendes til rekreative formål som f.eks. vandskiløb.

Ved den nordlige linjeføring kommer banen ikke i konflikt med en meget stor gastransmissionsledning, som er meget bekostelig at omlægge.

Det undersøges som en del af projektforslaget, om den lange bro over Motorring 4 kan deles i 2 separate broer i en arkitektonisk tilfredsstillende løsning. En tunnelloøsning gennem søen vurderes at være meget omkostningstung.

Tilvalgsmuligheden Nord om Vallensbæk Sø vil medføre øget støj for boligerne i det åbne land. I forhold til boligområderne i Taastrup vil støjbelastningen ikke overstige den gældende grænseværdi på 64 dB.

Tilvalgsmulighed Nord om Vallensbæk Sø sikrer, at ridecentret og dets funktioner vil kunne bevares. Med denne tilvalgsmulighed vil påvirkningen af kirkeomgivelserne ved Vallensbæk Kirke blive reduceret.

Banedæmningen vil blive beplantet og vil mod søen eventuelt kunne få tilskuerpladser. Den vil samtidig have en støjreducerende virkning i området.

Trafikstyrelsen vil i samarbejde med Vejdirektoratet optimere disponeringen af arealerne, så der skabes den nødvendige afstand mellem vej og bane til, at driftsmæssige aktiviteter kan gennemføres.

Det vil give problemer for afvandingen og uhensigtsmæssige brosystemer, hvis banen skal føres under stisystemerne i Vallensbæk Mose.

Anlægsomkostningerne til tilvalgsmulighed Nord om Vallensbæk Sø skønnes at være ca. 200 mio. kr. dyrere end grundløsningen. Dette beløb forventes at blive lavere, da en del af den tekniske optimering også inkluderer besparelsesmuligheder.

I projektet arbejdes nu med forskellige stiforløb for Horsestien frem til det sted, hvor underføringen går under banen og motorvejen.

Veje, stiforbindelser samt alternative løsninger og placeringer

En borger (223B) stiller forslag om, at Brøndbyøstervej sænkes så meget, at det er muligt at køre under banen.

Vallensbæk Menighedsråd (56F) gør opmærksom på, at der i henhold til lokalplan 74 for kirken etableres et kirkecenter med bygning af Helligtrekongers Kirke med planlagt indvielse i 2010-2011. Dette beskrives ikke i Miljøredegørelsen. Kirkebakke Allé vil i den forbindelse blive etableret som en § 40-vej. Nybygningsløsningens linjeføring berører kirkeområdet.

Vallensbæk Menighedsråd anmoder om, at stiforbindelsen fra Horsestien til Kirkebakke Allé opretholdes efter etablering af banen, da den for bløde trafikanter udgør forbindelsen fra Vallensbæk Nordmark til kirkeområdet. Anmodningen gælder både grundløsning og tilvalgsmulighed Nord om Vallensbæk Sø. Menighedsrådet påpeger, at det er uklart, om den nuværende forbindelse Horsestien - Kirkebakke Allé bibeholdes i tilvalgsmulighed Nord om Vallensbæk Sø.

En borger (487B) er bekymret for, at Brøndbyvej lukkes på det sted, hvor den går under Vallensbækvej, da det vil påvirke busruten til Haveby 1.

En borger (30B) protesterer imod, at stien mod nord i Haveforeningen Harekær afkortes. Den bør fortsætte til Ringvejen.

Trafikstyrelsens kommentarer

Linjeføringen vil ikke have nogen konsekvenser for etablering af et nyt kirkecenter. Lokalplanen er vedtaget i oktober 2007 og muligheden for anlæg af en ny bane har derfor været en kendt forudsætning.

Trafikstyrelsen undersøger muligheden for at lade Brøndbyvej bestå, så banen føres over/under Brøndbyvej, og buslinjen ikke påvirkes. Det skal undersøges nærmere, om det er muligt at bevare den tilslutning, der er til Vallensbækvej.

Krydsende gasledninger

Hovedstadsregionens Naturgas (168V) gør opmærksom på, at Nybygningsløsningen berører to af HNG's krydsende ledninger i samme tracé som Energinets transmissionsledning vest for Holbækmotorvejens krydsning med Motorring 3 samt en krydsende ledning udgående fra Energinets regulatorstation syd for Holbækmotorvejen ved Vallensbæk Torvevej.

Trafikstyrelsens kommentarer

Trafikstyrelsen er opmærksom herpå. De berørte ledninger flyttes de steder, hvor det er nødvendigt.

Kommune- og lokalplaner**Lokalplan 74**

Vallensbæk Menighedsråd (56F) påpeger, at lokalplan 74 erstatter den i Miljøredegørelsen omtalte lokalplan 38.

Trafikstyrelsens kommentarer

Linjeføringen vil ikke have nogen konsekvenser for etablering af et nyt kirkecenter. Lokalplanen er vedtaget i oktober 2007 og muligheden for anlæg af en ny bane har derfor været en kendt forudsætning.

Arealbehov**Flytning af Stavnsbjerggård**

Hvidovre Kommune (183K) peger på, at en flytning af Stavnsbjerggård og en forlægning af Avedøre Slettevej medfører en reduktion af rideklubbens arealer til folde. Erstatningsarealer kan ifølge kommunen eventuelt tilvejebringes ved, at staten afgiver areal syd for Stavnsbjergvej.

Quark Centeret (241V) påpeger, at den foreslåede placering af Quark Centeret ved gennemførelse af grundløsningen er velegnet, hvis centeret er flyttet inden, at anlæg af banen indledes, og hvis alle Quarks og Hvidovres Ko- og fåregræsserforenings berørte folde tilsvarende er genetableret ved Quark Centeret. Nye folde syd for den nye placering svarende til det areal, som bliver beslaglagt, ønskes. Det er vigtigt at fastholde en placering i netop dette område, da det er det eneste sted i kommunen, hvor der er mulighed for alsidig naturformidling. Arealet mellem jernbanen og motorvejen ønskes bevaret som en fold, men med en beplantet vold på minimum 3 meters højde langs motorvejens sydside til afskærmning for bl.a. støj.

Trafikstyrelsens kommentarer

Stavnsbjerggård med Quark Centeret bliver på grund af grundløsningens linjeføring utilgængelig. Trafikstyrelsen undersøger derfor en ny placering syd for banen, så aktiviteterne kan fortsætte.

Det undersøges nærmere, om der er særlige begrænsninger på vejadgangen til arealerne mellem jernbanen og motorvejen.

Fotoregistrering af Stavnsbjerggård

Kroppedal Museum (211V) ønsker mulighed for at fotoregistrere gartneriet Tjørneagergård, hvis det bliver eksproprieret.

Trafikstyrelsens kommentarer

Det vil museet få mulighed for.

Arbejdsplads ved Avedøre Havnevej

Brøndby Kommune (255K) forudsætter, at den arbejdsplads, der er nævnt som beliggende nordvest for Avedøre Havnevej, er identisk med den plads, der er vist nordøst for Brøndbyøstervej.

Trafikstyrelsens kommentarer

Der etableres både en byggeplads øst for Brøndbyvej og en byggeplads vest for Avedøre Havnevej, begge nord for Holbækmotorvejen. Byggepladsen ved Avedøre Havnevej fremgår i Miljøredegørelsen kun af teksten og desværre ikke også af arealplanerne.

Støj og vibrationer

Anlægsfasen

Grundejerforeningen Skellet (228F) forventer, at Københavns Kommunes strenge miljøkrav til støj fra bl.a. lastbiler bliver overholdt i anlægsfasen. Foreningen kræver, at der tages mest muligt hensyn til beboerne i anlægsfasen bl.a. ved vanding mod støv, ved at vibrere spunsvægge ned og ved at nødvendige omkørsler ikke sker ad lokale villaveje.

Vallensbæk Menighedsråd (56F) er betænkelig ved den støj og de vibrationer, som anlæg af banen vil medføre. Menighedsrådet ønsker, at arbejdskørsel fra de planlagte arbejdspladser øst for Vallensbæk Torvevej og ved Kirkebakke Allé ikke føres ad Kirkebakke Allé, da menighedsrådet vurderer, at vibrationer fra køretøjerne kan påvirke middelalderkirken og det kirkelige miljø i al almindelighed.

Quark Centeret (241V) gør opmærksom på, at centerets bygninger er henholdsvis 100 og 250 år gamle. Da byggepladsen kommer til at ligge ca. 25 m fra gården, skal der tages hensyn til, at bygningerne ikke lider overlast på grund af rystelser fra byggeriet.

Trafikstyrelsens kommentarer

Anlægsarbejdet mellem Avedøre Havnevej og Baldersbæk vil foregå over en længere periode og i nærheden af bebyggede områder. Generne i de berørte områder vil dog ikke forekomme konstant, da det støjende arbejde kun vil foregå i begrænsede perioder i løbet af anlægsfasen. Arbejdet vil så vidt muligt blive udført

i dagtimerne, men kan dog visse steder af hensyn til opretholdelse af trafikken også blive udført i aften- og nattetimerne.

Støvgener vil blive begrænset bl.a. ved vanding af arealer og adgangsveje.

Ved tilrettelæggelsen af arbejdet vil Trafikstyrelsen nærmere vurdere, hvorledes arbejdstrafikken kan afvikles, så generne for beboerne langs adgangsvejene begrænses.

Vedr. støjkonsekvenser i anlægsfasen vil projektet forsøge at ligge under et maksimalt støjniveau på 70 dB i dagtimerne og 40 dB om aftenen og om natten. Det bliver løbende vurderet, om grænserne vil blive overskredet. I så fald informeres de berørte beboere herom.

Ved store anlægsarbejder bliver berørte ejendomme gået efter i forhold til konstruktionsprincipper og eventuelle skader inden, at anlægsarbejdet går i gang. Der bliver bl.a. gennemført fotoregistrering af de ejendomme, der ligger nærmest anlægsområdet, så det efterfølgende er muligt af kontrollere, hvorvidt arbejdet har forårsaget bygningsskader. Hvis der opstår nye skader eller forværring af eksisterende, udbetales der erstatning. Ved særligt udsatte bygninger vil der under anlægsfasen foregå en løbende overvågning og registrering af bygningernes tilstand.

Det er Trafikstyrelsens vurdering, at naboboligerne kun i begrænset omfang vil opleve mærkbare vibrationer over Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier.

Visuelle forhold

Drift

Vallensbæk Kommune (249K) efterlyser retvisende visualiseringer set fra øjenhøjde af omgivelserne ved Vallensbæk Sø, ved Vallensbæk Kirke og ved Vallensbæk Mose for både grundløsning og tilvalgsmulighed.

Brøndby Kommune (255K) påpeger, at der ikke er visualisering af, at grundløsningens kurve er skarpere end kurven i tilvalgsmulighed Tæt på motorvejen ved Vestvolden og tilvalgsmulighed Nord om kolonihaverne ved Brøndby. Kommunen efterlyser også visualisering af landskabet, hvor banen kommer frem til Brøndbyvester Boulevard i både grundløsning og tilvalgsmulighed.

Brøndby Kommune mener, at hensyn til økonomi og hastighed er gået forud for hensynet til omgivelserne. Det anføres, at banen er en meget konkret barriere, og at der ikke er nogen steder på strækningen, hvor banen ikke påvirker omgivelserne visuelt.

Trafikstyrelsens kommentarer

Trafikstyrelsen har udarbejdet en designstrategi, som danner grundlag for projektering af det fysiske anlæg. Kommunerne er på møder efter høringsfasen blevet gjort bekendt med denne designstrategi, og er således orienteret om Trafikstyrelsens videre arbejde med projektforslaget.

I forbindelse med redigeringen af den endelige miljøredegørelse vil der blive taget fornyet principiel stilling til behovet for illustrationsmateriale, der kan belyse baneanlæggets konsekvenser.

Naturforhold

Drift

Brøndby Kommune (255K) savner henvisning til en mere indgående beskrivelse af naturforholdene.

Brøndby Kommune anfører, at skoven ved Bakkegården allerede er færdigtilplantet. Derfor kan arealet ikke anvendes til fredskov, som angivet i Miljøreddegørelsen.

En borger (208B) spørger, hvordan de relevante myndigheder forholder sig til, at banen løber gennem eller over den fredede Vestvold og Avedøresletten.

Trafikstyrelsens kommentarer

En mere indgående beskrivelse af naturforholdene langs anlægsstrækningen findes i baggrundsmaterialet for miljøreddegørelsen "fagnotatet Natur og overfladevand", som kan findes på Trafikstyrelsens hjemmeside.

De relevante myndigheders opfattelse af banens forløb gennem Vestvolden og over Avedøresletten fremgår af nærværende høringsnotat, se under afsnittet 'Det fysiske anlæg'.

Kulturhistorie

Drift

Kulturarvsstyrelsen (164M) anfører, at Nybygningsløsningen berører kulturhistoriske interesser på strækningen herunder Vestvolden og Brøndby Haveby. Det anføres, at de kulturhistoriske interesser ved valg af tilvalgsmulighederne Tæt på motorvejen ved Vestvolden og Nord om kolonihaverne i Brøndby bliver berørt i mindre omfang. Af hensyn til de kulturhistoriske interesser er det afgørende for Kulturarvsstyrelsen, at løsningen Tæt på motorvejen ved Vestvolden vælges.

Kroppedal Museum (211V) finder det ønskeligt, at Kirkebredegård ved Vallensbæk Landsby bevares, da museet tidligere har udpeget denne bygning som bevaringsværdig.

Trafikstyrelsens kommentarer

Det er korrekt, at tilvalgsmuligheden Tæt på motorvejen ved Vestvolden påvirker de kulturhistoriske interesser mindre end i grundløsningen. Det kan som en generel kommentar nævnes, at der i forbindelse med baneprojektet af forskellige parter skal foretages en række valg af tekniske, økonomiske, miljømæssige og politiske grunde.

Som projektet ser ud i dag og med de linieføringer der har været undersøgt, er der ingen planer om at rive Kirkebredegård ned.

Rekreative interesser

Anlæg

Hvidovre Kommune (183K) gør opmærksom på, at Avedøreslettens brugere – herunder rideklubben nordøst for Stavnsbjerggård – vil blive berørt, når banen anlægges. Kommunen opfordrer til, at anlægsarbejdet tilrettelægges grundigt og i dialog med kommunen og områdets brugere.

Trafikstyrelsens kommentarer

I forbindelse med det videre planlægningsarbejde vil Trafikstyrelsen være i dialog med Hvidovre Kommune, og hensynet til områdets brugere vil indgå i vurderingerne.

Rekreative interesser

Drift

To borgere (216B, 185B) opfordrer til, at de rekreative og grønne områder ved Vestvolden, Avedøresletten og på Vestegnen bevares intakte, så også fremtidige generationer får mulighed for at udnytte Den grønne kiles rekreative muligheder.

Brøndby Kommune (255K) efterlyser anvisninger på, hvordan den rekreative funktion kan bevares på arealerne mellem bane og motorvej, herunder adgang til arealerne for maskiner, der skal anvendes til at vedligeholde områderne.

Friluftsrådet (245F) foretrækker tilvalgsmulighed Tæt på motorvejen ved Vestvolden, da Naturcenter Quark, Vestvolden og Avedøresletten rummer betydelige rekreative interesser for mange mennesker i området. Rådet foretrækker tilvalgsmulighed Nord om kolonihaverne i Brøndby, da de cirkelformede kolonihaver udgør en attraktion i Brøndby.

Friluftsrådet peger desuden på tilvalgsmulighed Nord om Vallensbæk Sø som en stor fordel for friluftslivet ikke mindst for Vallensbæk Ridecenter. Der opfordres til, at adgangsvejene til Vallensbæk Mose og Store Vejleådal sikres også i anlægsfasen.

Trafikstyrelsens kommentarer

Trafikstyrelsen har undersøgt og vurderet, hvordan projektet vil påvirke de rekreative interesser ved Vestvolden, på Avedøresletten og i Den grønne kile. Det er samtidigt undersøgt, hvordan man kan undgå eller begrænse disse påvirkninger. Tilvalgsmulighed Tæt ved motorvejen ved Vestvolden er eksempelvis et udtryk herfor.

Det undersøges, om passagen af Vestvolden kan ske i et smalt, lodret snit, så et skarpt og illustrativt tværsnit af voldanlægget blotlægges.

Trafikale forhold

Drift

Quark Centeret (241V) ønsker, at indgangen til naturcenteret bliver fra Stavnsbjergvej, da det giver mulighed for at opretholde flest mulige folde.

Brøndby Kommune (255K) savner en præcis beskrivelse og en visualisering af, hvordan Trafikstyrelsen forestiller sig, at adgangsvejen til kolonihaverne skal flyttes fra Sydgårdsvej til Midlergårdsvej. Kommunen ønsker, at Trafikstyrelsen godtgør, at Midlergårdsvej kan bære den ekstra trafik.

Trafikstyrelsens kommentarer

Det vil blive undersøgt nærmere, om der er særlige begrænsninger på vejadgangen.

Grund- og drikkevand

Anlæg

En borger (478B) anbefaler, at det undersøges grundigt, hvordan indvindingsmulighederne påvirkes i forbindelse med anlæg af banen. Hvis indvindingsmulighederne påvirkes, bør grundvandsbeskyttende foranstaltninger iværksættes.

Vallensbæk Kommune (249K) efterlyser en beskrivelse af konsekvenserne af de midlertidige grundvandssænkninger ved etablering af en tunnel under Holbækmotorvejen. Det frygtes, at mosen udtørres med uoprettelige skader for dyre- og planteliv.

Trafikstyrelsens kommentarer

I forbindelse med anlæg af banen kan der lokalt være behov for at sænke grundvandet.

Trafikstyrelsen gennemfører en række geotekniske borer, der bl.a. skal være med til at få de hydrogeologiske forhold klarlagt. Disse undersøgelser vil udgøre grundlaget for, at der kan foreskrives udførelsesmetoder, der sikrer, at midlertidige grundvandssænkninger kan begrænses for eksempel ved reinfiltrering af oppumpet grundvand og således at for eksempel udtørring af moseområder undgås.

Grund- og drikkevand

Drift

Brøndby Kommune (255K) gør opmærksom på, at der i kommunen er en vis sårbarhed overfor nedsivning til grundvandet. Projektet skal sikre, at kommunens mulighed for at indvinde vand ikke påvirkes, og at vandets kvalitet ikke forringes.

En borger (478B) anbefaler, at det undersøges grundigt, hvordan indvindingsmulighederne påvirkes i forbindelse med banens drift. Hvis indvindingsmulighederne påvirkes, bør grundvandsbeskyttende foranstaltninger iværksættes. Borgeren er desuden bekymret for, at en række indvindingsboringer skal lukkes på grund af banen. Samtidig spørges der til kommunens mulighed for at realisere de vandplaner, som alle kommuner skal opfylde i forhold til vandrammedirektivet.

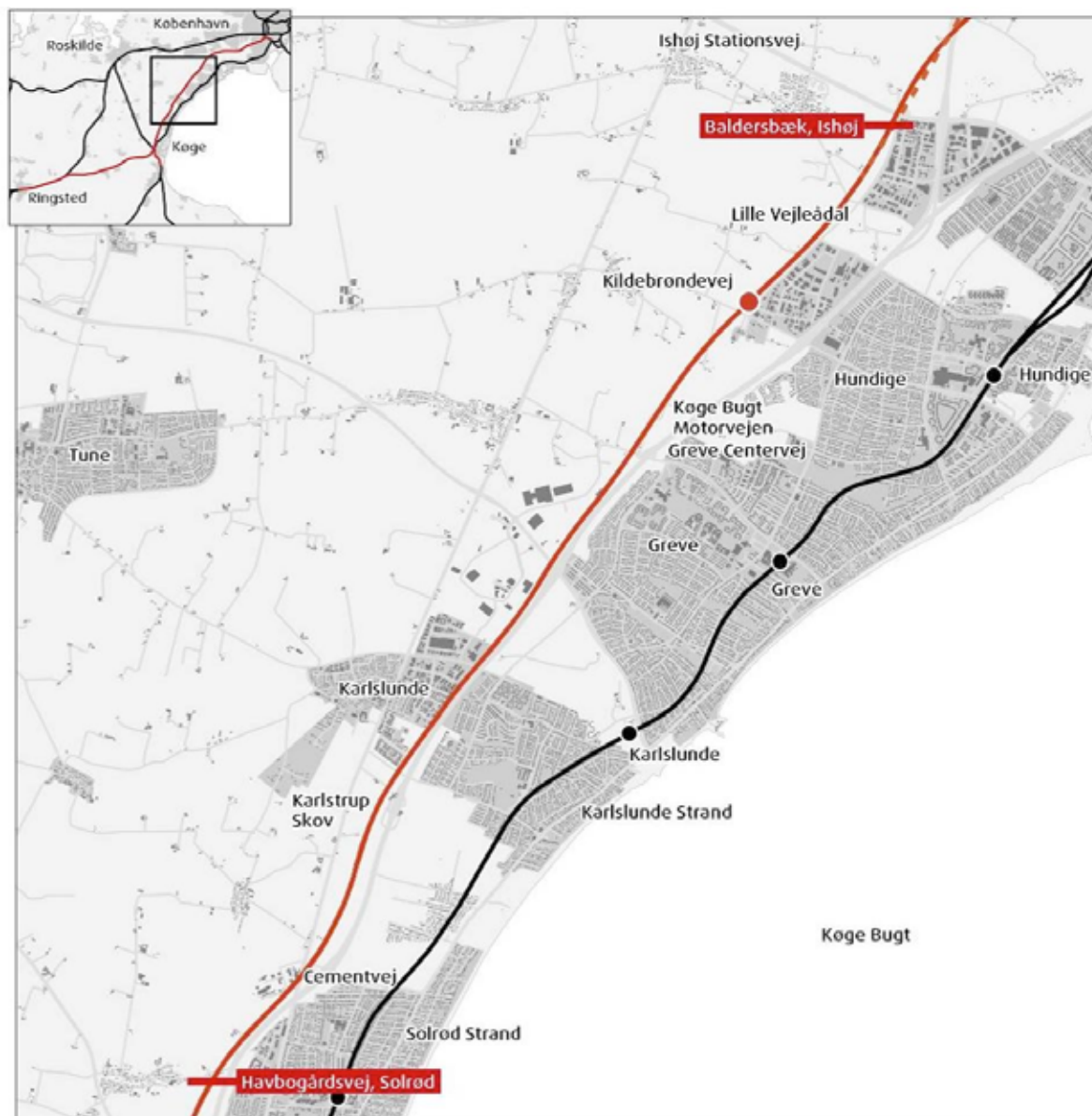
Trafikstyrelsens kommentarer

Trafikstyrelsen har foretaget de indledende sonderinger af grundvandsspejlet i forbindelse med kortlægning af indvindingsboringer. Formålet er, at anlæg af banen kommer til at påvirke grundvandet så lidt som muligt. De steder, hvor banen kommer tæt på indvindingsboringer, vil enkelte boringer skulle lukkes, og erstatningsboringer etableres. Det vil indgå i de videre undersøgelser, at erstatningsvandforsyning sikres.

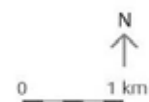
De steder, hvor banen krydser kildepladszoner, vil der blive lagt membraner ud under banen, så eventuelt spild ikke siver ned i grundvandet. Skulle et uheld ske på banen, træder beredskabsplaner i kraft, hvori det nøje er beskrevet hvilke afværgetiltag der skal iværksættes.

Miljøredegørelse 7 - Nybygningsløsningen

Baldersbæk, Ishøj-Havbogårdsvej, Solrød



- Nytt spor, grundløsning
- - - Nytt spor, løsningsmulighed
- Mulig ny station
- Eksisterende spor
- Station, eksisterende
- ▬ Miljøredegørelse for denne strækning



Det fysiske anlæg

Strækningen generelt

Danmarks Naturfredningsforening, Solrød Lokalafdeling (63F) beklager, at Trafikstyrelsen ikke har anvist muligheder for at grave banen ned i landskabet eller bygge tunneler på udsatte strækninger langs Køge Bugt.

En borger (224B) mener, at en linjeføring på dæmning gennem Greve og Solrød kommuner vil føre til mere støj. Derfor bør jernbanen – hvis det bliver Nybygningsløsningen – graves ned.

En borger (48F) foreslår, at banen lægges lavere i terrænet på strækningen fra motorvejskrydset ved Vallensbæk til Greve Centervej. Baldersbæk og Lille Vejleå kan let føres i rør under banen.

Trafikstyrelsens kommentarer

Trafikstyrelsen undersøger generelt mulighederne for at føre banen i et lavere niveau. Der er dog bindinger som f.eks. passage af veje og over vandløb (faunapassager), der giver begrænsninger for, hvor lavt banen kan ligge.

Tunnelløsninger anses af økonomiske årsager ikke for realistiske.

Det er teknisk vanskeligt og meget dyrt at føre banen under lokalvejene på strækningen langs Vejleåvej, da banen i så fald skal anlægges under grundvandsspejlet. Desuden vil den komme i konflikt med både Baldersbæk og Lille Vejleå.

Baldersbæk-Kildebrøndevej, station i Greve

Ishøj Kommune (273K) vil hellere have grundløsningen (Syd om Vallensbæk Sø) end tilvalgsmuligheden Nord om Vallensbæk Sø. Det skyldes, at grundløsningen i Ishøj Kommune vil ligge på en dæmning, som er lavere end ved tilvalgsmuligheden nord om søen. Den foretrukne løsning for Ishøj Kommune er dog en nedgravet løsning – også under Ishøj Stationsvej, da den samlet set vurderes at være den mindst indgribende for Ishøj Kommunes grønne områder. Kommunen beder derfor om en miljøvurdering af en nedgravet løsning. Kommunen gør desuden opmærksom på, at skæringen mellem banen og den regionale natursti Strandparken-Hedeland skal sikres, såfremt tilvalgsmuligheden Nord om Vallensbæk Sø gennemføres. Endelig skal en fremtidig sti langs Lille Vejleå sikres ved banens skæring ved åen.

Ishøj Bylaug og Grundejerforeningen Landsbyen (265F) henstiller, at en eventuel nybygningsløsning ikke føres hen over Ishøj og Ishøj Stationsvej på en 5 m høj jernbanebro og dæmning midt i den grønne kile.

Greve Kommune (181K) ser gerne, at der placeres en station ved Kildebrøndevej. Det vil give borgerne en kompensation for de gener, som banens linjeføring påfører borgerne i området. Kommunen vil støtte op om en station i området gennem byudvikling omkring stationen, dels ved at omdanne det eksisterende erhvervsområde nord for Kildebrøndevej, og dels ved at udlægge et nyt byområde vest for banen. Det kræver dog, at staten er indstillet på at ændre afgrænsningen af Fingerplanens ydre, grønne kile. Der er indgået samarbejdsaftale med Københavns Energi og Skov- og Naturstyrelsen om skovrejsning i oplandet vest for banen. Et udlæg af nyt byområde forudsætter, at skovrejsningsarealet reduceres.

En borger (48B) kalder Greve Station et fantomprojekt uden opland. Hvis der skulle anlægges en station på strækningen ville en placering ved afkørsel 29 være mere berettiget, da der er et større opland og bedre vejforhold.

En anden borger (351B) giver udtryk for, at det er helt urealistisk at lægge en station i Greve, med mindre den forsynes med sidespor af hensyn til de mange togpassager og derfor bliver meget dyr. På den anden side er det vigtigt at kompensere borgerne med nogle trafikale fordele i form af en anvendelig station.

Trafikstyrelsens kommentarer

Den fortsatte projektering baseres på tilvalgsmuligheden Nord om Vallensbæk Sø, idet fordelene i Vallensbæk vurderes som markant større end ulemperne i Ishøj. Det undersøges som del af projektforslaget, om den meget lange bro over Motorring 4 kan deles i 2 separate broer i en arkitektonisk tilfredsstillende løsning.

En nedgravet bane ved krydsningen af Ishøj Stationsvej forekommer ikke realistisk, dels fordi vandløbene Baldersbæk og Lille Vejleå skal passeres af banen på en bro, dels fordi grundvandsspejlet ligger højt ved Ishøj Stationsvej. Det ville medføre, at en baneunderføring dels skulle bygges som en vandtæt konstruktion og dels skulle være en lang tunnelkonstruktion. Et sådant anlæg vil blive meget langt. En nedgravning af banen vil endvidere kunne indebære konflikter med vandindvindingsinteresserne i området.

På det pågældende sted vurderes det, at en trefagsbro vil give et godt syn igennem broen til det grønne område. Der arbejdes også med en modulering af landskab og beplantning, således at banen, når den kommer fra den lange bro over Motorring 4, lander på en dæmning med flade skråninger og beplantning.

Den fortsatte projektering baseres på, at der ikke etableres en station i Greve. Begrundelsen er – som angivet i miljøredegørelsen – en meget høj pris i forhold til fordelene og de lokale byudviklingsmuligheder. Linjeføringen udformes dog, så der vil være mulighed for senere at etablere stationen.

Kildebrønnevej-Karlslunde Rasteplads

Greve Kommune (181K) mener, at en bane gennem kommunen vil blive landskabeligt skæmmende. Den optimale løsning vil være at grave banen ned under terræn, hvilket næppe er muligt på grund af økonomien. I den sammenhæng er en linjeføring tæt ved motorvejen udmærket, da den begrænser opdelingen af landskabet. Ved Kildebrønne følger linjeføringen dog ikke motorvejen. Samtidig vil banen på denne strækning komme til at ligge højt og virke dominerende i landskabet. Kommunen ser gerne, at der arbejdes på at lægge banen i et lavere niveau på denne strækning – hellere på en lav dæmning end på en brokonstruktion.

Greve Museum (213V) finder det vigtigt, at dæmningen ved området omkring Kildebrønne Mark og Kildebrønne Nordmark gøres så lav som mulig, således at påvirkningen af landskabet er mindst mulig.

HNG (168V) gør opmærksom på, at en af HNG's overordnede fordelingsledninger berøres på en 4,7 km lang strækning langs motorvejen fra Greve Centervej til syd for Karlslunde Rasteplads samt en krydsende fordelingsledning og afgang, der udgår fra denne strækning. Desuden gælder det en ca. 100 m lang afgang med tilhørende regulatorstation ved Tåstrupvejs krydsning med motorvejen.

En borger (173B) foreslår, at en eventuel bane gennem Karlslunde lægges i tunnel.

Trafikstyrelsens kommentarer

En tunnelloøsning på dette sted vurderes at være meget dyr og indgår derfor ikke i den fortsatte projektering.

Muligheden for optimering af banens højde i forhold til terræn og skæringer undersøges i samarbejde med kommunerne.

Karlslunde Rasteplads-Havbogårdsvej

De nedenstående høringssvar vedrørende denne strækning beskæftiger sig dels med linjeføringen gennem Karlslunde Skov og dels med linjeføringen over Cementvej og Tåstrupvej samt arealet imellem. Høringssvarene er kritiske over for, at de rekreative arealer i Karlslunde Skov og Firemileskoven skæres over, og at støjniveauet i området vil stige. De fleste høringssvar protesterer desuden over linjeføringen på strækningen over Cementvej og Tåstrupvej, hvor banen ligger på en høj dæmning.

By- og Landskabsstyrelsen (244M) og Skov- og Naturstyrelsen, Østsjælland (174M) henstiller, at linjeføringen gennem Karlstrup Skov lægges så tæt på Motorvejen som muligt, dels for at minimere spildarealet mellem vej og bane, og dels for at holde maksimal afstand til Karlstrup Kalkgrav.

By- og Landskabsstyrelsen gør opmærksom på, at der i det åbne land nord for Havbogårdsvej ligger 8 bronzealderhøje, som hverken baneanlægget eller en eventuel erstatningsskov må forringe mulighederne for at opleve.

Solrød Kommune (96K) foreslår som alternativ til grundløsningen, at Cementvej nedlægges og omlægges til at ligge mellem jernbanen og motorvejen. Adgang til Karlstrup Erhvervsområde kan ske fra syd og føres under jernbanen umiddelbart efter krydsningen ved Tåstrupvej. Lyskrydset mellem Cementvej, Tåstrupvej og Silovej kan nedlægges, og Silovej kan blændes efter adgangsvejen til Karlstrup Kalkgrav.

En del høringsvar foreslår, at banen – såfremt Nybygningsløsningen vælges - lægges lavere i terrænet på hele delstrækningen – eventuelt i en tunnel. Det gælder Grundejerforeningen Trylleskoven (65F), Grundejerforeningen Mølletofte (152F), Vejlaugget Munkekær (230F), Støjudvalget i Solrød (389F) og Solrød Strands Grundejerforening (390F) samt en række borgere (5B, 36B, 40B, 173B, 224B, 387B).

Karlstrup Landsbylaug (75F) og to borgere (178B, 206B) protesterer mod den valgte linjeføring, der vil ødelægge de rekreative muligheder og/eller medføre et helt uacceptabelt støjniveau.

Tre virksomheder i området omkring Tåstrupvej, nemlig Maxit A/S (66V), Kuwait Petroleum Danmark A/S (67V) og Titan Lastvogne AS (242V) protesterer mod linjeføringen igennem området. Placeringen tæt ved motorvejen er vigtig for virksomhedernes drift, og ingen af virksomhederne vil kunne fortsætte aktiviteterne med den foreslåede linjeføring. Det foreslås derfor, at der satses på en mere vestlig linjeføring.

To borgere (208B, 391B) savner mere detaljerede oplysninger om banens passage over Cementvej og ved Karlstrupvej. Hvor høj bliver dæmningen i forhold til områdets niveau, på hvor lang en strækning vil banen ligge så højt, og hvor i Firemileskoven vil dæmningen starte? En borger (6B) foreslår, at banen sænkes ved Cementvej, hvor der i forvejen er maksimal støjbelastning fra motorvejen.

En borger (393B) mener, at dæmningen ved Cementvej/Tåstrupvej vil gøre det svært at udvikle den nordlige del af kommunen. Der vil kun være ulemper – ingen muligheder for at stå på toget.

Trafikstyrelsens kommentarer

Trafikstyrelsen undersøger hvilke alternative muligheder, der er for jernbanens linjeføring fra Karlslunde Rasteplads til Havbogårdsvej. Udgangspunktet er, at banen trækkes længere væk fra motorvejen, så den kan ligge lavere ved Cementvej og Tåstrupvej. En sådan løsning vil ligge længere fra motorvejen gennem Firemileskoven. Muligheden for at mindske ekspropriation af virksomhederne i erhvervstrekanten medtages i undersøgelsen, og de øgede konsekvenser for Maxit og Firemileskoven må klarlægges. Afklaringen sker som del af det fortsatte projekteringsarbejde og drøftes med Solrød Kommune.

Kommune- og lokalplaner

Greve Kommune (181K) gør opmærksom på, at kommunen i lokalplan 14.23 har udlagt et areal til udvidelse af det eksisterende slambehandlingsanlæg ved Tværhøjgaard. Med baggrund i lokalplanen er der i 2006 udarbejdet en miljøteknisk beskrivelse og et detailprojekt for etablering af anlægget. Banens planlagte linjeføring vil skære igennem arealreservationen. Det bevirker, at der ikke længere er plads til det detailprojekterede anlæg.

Trafikstyrelsens kommentarer

Trafikstyrelsen er opmærksom på konflikten mellem Nybygningsløsningen og udvidelsen af slambehandlingsanlægget ved Tværhøjgaard. Spørgsmålet vil indgå i de løbende drøftelser med Greve Kommune.

Arealbehov

Greve Kommune (181K) gør opmærksom på, at kommunens kommandocentral ligger i en underjordisk bunker på gårdspladsen ved Tværhøjgaard. Den vil ikke kunne videreføres som krisestyringscenter, hvis Nybygningsløsningen realiseres. Det vil medføre en række omkostninger til nedlæggelse af kommandocentralen og etablering af en ny krisestyringsfacilitet.

Virksomheden Maxit (66V) gør opmærksom på, at det ikke vil være muligt for virksomheden at fortsætte den nuværende drift på arealet, hvis den planlagte linjeføring gennemføres. Hvis virksomheden skal kunne fortsætte driften, skal der tilkøbes 2 naboejendomme, og en privat fællesvej skal lukkes og indlemmes i virksomhedens areal. Der skal også etableres ny tilkørsel til virksomhederne på adresserne Silovej 40 og 42.

En borger (208B) spørger, om tankanlæg, restaurant og lastvognsværksted ved Cementvej skal nedrives som følge af linjeføringen og dæmningsanlægget.

En borger (220B) gør opmærksom på, at ejendommen Birkegård, Pilemøllevej 40, i Ishøj vil få sit landbrugsareal splittet op i to dele uden umiddelbar adgang fra den ene del til den anden. Transport mellem de to arealer vil være henvist til offentlig vej med deraf følgende praktiske ulemper.

En borger (43B) oplyser, at ejendommen Vævergangen 29 i Karlslunde ikke kan undvære den del af arealet mod banen, som forudsættes eksproprieret. Arealet, der rummer to lejemål, bruges bl.a. til containerplads, og lejerne vurderer, at lejemålene ikke kan dække lejernes behov i fremtiden. Der foreslås derfor en reduceret ekspropriation eller en ekspropriation af hele ejendommen.

Trafikstyrelsens kommentarer

Forholdene omkring kommunens kommandocentral vil blive vurderet nærmere og konsekvenserne beskrives i det fortsatte projekteringsarbejde.

Spørgsmålet om arealbehovet ved jernbanens passage ved erhvervstrekanten ved Solrød Strand afventer en endelig afklaring. Der undersøges nu en vestligere linjeføring mellem Karlstrup Rasteplads og Havbogårdsvej med udgangspunkt i at trække banen længere væk fra motorvejen, så den kan anlægges i en åben banegrav. Med denne løsning mindskes støjdbredelsen, og ekspropriation af nogle erhvervsvirksomheder undgås, mens det ændrede arealbehov får øgede konsekvenser for én virksomhed og for Firemileskoven.

Arealforholdene ved ejendommene Pilemøllevej 40 og Vævergangen 29 vil senere i projekteringsarbejdet blive klarlagt.

Visuelle forhold

Drift

Ishøj Kommune (273K) fremhæver, at linjeføringen igennem Ishøj Kommune er utilstrækkeligt belyst, og at der savnes visualisering i form af luftfotos, som viser forløbet i Ishøj, som det er tilfældet for forløbet i f.eks. Vallensbæk. Den manglende visualisering er problematisk, fordi kommunen deles i to af en dæmning, hvis højde afhænger af, om det er grundløsningen eller tilvalgsmulighed Nord om Vallensbæk Sø, der besluttes.

Greve Kommune (181K) savner en bedre visualisering af banens forløb i den nordlige del af kommunen ved Kildebrønde. Banen følger ikke motorvejen på dette

sted, og den vil komme til at ligge højt og dominere i landskabet. Udsigten over det åbne landbrugslandskab vil blive påvirket af den visuelle barriere, som banen vil udgøre.

Grundejerforeningen Trylleskoven (65F) gør opmærksom på, at den viste banedæmning vil skæmme firemileskoven og de fredede områder Karlstrup og Engstrup moser.

En borger (208B) spørger hvordan de relevante myndigheder forholder sig til de betydelige visuelle og anvendelsesrelevante forringelser, som banen vil påføre Karlslunde Skov og Firemileskoven.

Trafikstyrelsens kommentar

Det videre projekteringsarbejde vil blive baseret på tilvalgsmuligheden Nord om Vallensbæk Sø. Hertil kommer, at en ændring af normgrundlaget medfører, at banen i større grad end tidligere vil kunne indpasses i landskabet. På denne baggrund vil der i det videre arbejde indgå nærmere vurderinger af de visuelle konsekvenser af banens forløb gennem Ishøj Kommune herunder i hvilket omfang, at de tidligere udarbejdede visualiseringer skal suppleres med nye.

På strækningen fra Karlslunde Rasteplads til Havbogårdsvej indebærer de alternative muligheder for banens linjeføring, at den visuelle påvirkning af Firemileskoven reduceres, fordi banen anlægges i en afgravning. Men samtidig vil banens forløb formentlig blive trukket længere mod vest, hvilket vil resultere i afskæring af større områder mellem motorvej og jernbane.

Trafikstyrelsen vil vurdere behovet for supplerende visualiseringer til den endelige miljøredegørelse.

Naturforhold

Drift

Greve Kommune (181K) påpeger, at placeringen af banen over terræn i Greve Kommune vil have konsekvenser for naturen og spredningen af denne. Derfor skal der som et minimum etableres de foranstaltninger, der beskrives i miljøvurderingen. Det gælder bl.a. faunapassager, nye biotoper og generelt store, brede underføringer.

Det er uacceptabelt for Greve Kommune, at Grevebækken føres under banen i et dykket rør. Det vil betyde, at pattedyr, fisk og padder ikke kan passere. Det vil være en bedre løsning at forlægge Grevebækken, så den løber langs banen og tilsluttes Olsbækken. Trafikstyrelsen har udarbejdet et notat herom, og Greve Kommune er i hovedtræk enig i notatets anbefalinger, men ønsker en nærmere drøftelse af den konkrete løsning.

Solrød Kommune (96K) føler sig ikke overbevist om, at Nybygningsløsningen med de foreslåede afhjælpende foranstaltninger ikke vil påvirke naturområder, dyr og planter væsentligt, idet der efter kommunens opfattelse er tale om en væsentlig indgriben i naturen.

Kommunen gør opmærksom på, at Karlstrup Skov/Firemileskoven er udpeget som biologisk kerneområde og spredningskorridor. Jernbanen vil bl.a. forringe levevilkår og spredningsmuligheder for dyrelivet, selvom der etableres faunapassager og erstatningsvandhuller i Firemileskoven vest for banen. Tabet af 30 år gamle skovarealer i Firemileskoven forudsættes erstattet med ny skov i området mellem Karlstrup Erhvervsområde og Åsvej, som kommunen har udpeget som skovrejsningsområde. Hvis banen gennemføres, og skovrejsningsområdet anvendes som erstatningsareal, vil Solrød Kommune stå med to sammenhængende skovplantninger, der begge er gennemskåret af jernbanen, i stedet for 2 reelle skovområder. Det ses som en klar forringelse i forhold til den planlægning, kommunen har gennemført på skovområdet.

På Solrød Marker vil et bevokset jorddige, der vurderes at fungere som spredningsvej, gå tabt som spredningsvej. Den planlagte Karlstrup Sti vurderes ikke at kunne erstatte et ubrudt, levende hegn, men kan tværtimod komme i konflikt med det vilde dyreliv.

DN, Solrød Lokalafdeling (63F) påpeger, at naturforholdene på linjeføringen gennem Solrød i høj grad lider skade. I nord krydser linjen et markant dalstrøg og videre gennem Firemileskoven. Herefter hæver banen sig på en dominerende dæmning og jernbanebro ud over Tåstrupvej. Denne linjeføring adskiller de i forvejen følsomme naturområder, der hører til Solrød Kommunes mest interessante. Det betyder, at naturen vil rammes af markant øget støjbelastning, og levevilkårene for faunaen vil lide mærkbart.

Solrød Strands Grundejerforening (263F) påpeger, at natur- og rekreative værdier i den landskabeligt fattige vestegn vil blive ødelagt for stedse, hvis Nybygningsløsningen gennemføres.

Karlstrup Landsbylaug (75F) påpeger, at Solrød Kommune berøres af Nybygningsløsningen med en skamferet Firemileskov, Karlstrup Skov og Karlstrup Mose. Karlstrup Kalkgrav og hele det omliggende område vil få betydelige støjgener.

En borger (387B) fremhæver, at når man samler alle markfirbenene op og kører dem ud af kommunen, så mister man ikke kun de kønne områder – men også firbenene.

Anlæg

En borger (208B) spørger, om anlægsarbejdet ved Solrød begrænses til perioden fra midt i maj til starten af september for at beskytte de markfirben, som ikke ligger i dvale, som det er bemærket i Miljøredegørelse 1.

Trafikstyrelsens kommentarer

Trafikstyrelsen har som udgangspunkt som målsætning at opretholde den økologiske funktionalitet i de områder, der berøres, hvis en ny bane etableres. Det indebærer, at der i forbindelse med krydsning af alle spredningskorridorer etableres passager, der sikrer fortsatte spredningsveje for dyr. Enkelte steder, hvor banen anlægges i afgravning, vil det være nødvendigt at dykke vandløbet under banen, hvilket er tilfældet for Grevebækken. Trafikstyrelsen har imidlertid undersøgt en løsning, hvor Grevebækken dels føres til Olsbækken og dels føres i et dykket rør under banen, så der fortsat vil være vandføring i åen øst for banen. Den konkrete udformning af løsningen drøftes nærmere med Greve Kommune.

Ud over etablering af faunapassager, vil der i vid udstrækning blive etableret erstatningsnatur, i de områder hvor en ny bane vil få konsekvenser for eksisterende naturlokaliteter. De nærmere detaljer omkring etablering af erstatningsnatur vil blive drøftet med de kommuner langs en ny bane, hvor der i større omfang skal etableres erstatningsbiotoper.

Vedrørende hensynet til markfirben er en af de mulige løsninger, at begrænse anlægsarbejderne til de perioder, hvor de er aktive og dermed kan flygte. En anden mulighed er at indsamle en del af bestanden og genudsætte dem på en egnet, nærliggende lokalitet.

Kulturhistorie

Drift

Solrød Kommune (96K) anerkender, at Trafikstyrelsen har lagt linjeføringen så tæt som muligt på motorvejen for at mindske påvirkningerne på det kulturhistoriske område omkring Karlstrup Møllebæk.

Området omkring Karlstrup landsby er udpeget som bevaringsværdigt kulturmiljø. I det udpegede område indgår Karlstrup Kalkgrav og forbindelsen gennem Firemileskoven til kystkilen med Karlstrup-Engstrup moser. Området er ifølge det

tidligere Roskilde Amt sårbart over for større anlæg, som bryder helheden i landskabet. Dette kulturmiljø gennemskæres af banen. Det betyder ifølge Solrød Kommune, at muligheden for at formidle det værdifulde kulturlandskab forringes. Kommunen gør endvidere opmærksom på, at området ikke kan "reddes" ved at undlade nedrivning af enkeltbygninger i området – især ikke, da der ikke er tilbageværende bygninger i Karlstrup Kalkgrav.

Solrød Kommune påpeger, at kulturlandskabet omkring Solrød er udpeget som beskyttelsesområde for landskab, natur og kultur. Derfor fastsætter regionplanens retningslinjer, at området som hovedregel skal friholdes for byudvikling, større tekniske anlæg og lignende. Banens linjeføring vil betyde en markant forringelse af oplevelsen af dette landskab med bronzealderhøjene, landsbyer med den oprindelige markstruktur fra udskiftningen samt kirkerne. Hvis nybygningsløsningen gennemføres, vil visuel afskærmning og støjdemning derfor være meget påkrævet.

Kroppedal Museum (211V) gør opmærksom på kulturarvsarealet Rørmosegård i Ishøj, som vurderes at rumme væsentlige jordfaste fortidsminder af særlig forskningsmæssig værdi. Museet anbefaler som fagligt ansvarlig institution, at området udgraves arkæologisk, inden der sættes anlægsarbejder i gang.

En borger (208B) spørger om, hvordan de relevante myndigheder har forholdt sig til, at området omkring Karlstrup Møllebæk, som er udpeget som område med kulturhistoriske værdier og kulturmiljø, gennemskæres af jernbanen.

Trafikstyrelsens kommentarer

Ved anlæg af et infrastrukturanlæg kan det ikke undgås, at der vil være konsekvenser for en række kulturhistoriske interesser. Som udgangspunkt er banens linjeføring søgt fastlagt, så beskyttede fortidsminder ikke berøres. Herudover søges konsekvenserne imødegået ved flere typer afhjælpende foranstaltninger. Det kan være en placering af banen så lavt som muligt i landskabet under hensyntagen til de tvangspunkter, der er i form af krydsende veje og vandløb eller anlæg af en landskabsbro som ved Karlstrup Møllebæk.

På dele af strækningen langs en ny bane, især i områder udlagt til skovrejsning, vil der være mulighed for at begrænse det visuelle indtryk af banen, ved en hensigtsmæssig placering af nye skovbeplantninger. Fastlæggelse af i hvilke områder, der skal genplantes skov vil ske efter en drøftelse med Skov- og Naturstyrelsen, Østsjælland og de relevante kommuner.

Trafikstyrelsen vil sikre, at der inden anlægsarbejderne igangsættes, sker en afklaring af i hvilket omfang, der skal gennemføres arkæologiske udgravninger. De lokale museer og Kulturarvsstyrelsen inddrages i dette arbejde.

Vedrørende relevante myndigheders kommentarer, henvises til deres høringssvar, som er gengivet i dette høeringsnotat, og som er tilgængelige på Trafikstyrelsens hjemmeside i deres fulde ordlyd.

Rekreative interesser

Drift

Skov- og Naturstyrelsen, Østsjælland (174M) bemærker, at selvom banen lægges tæt på motorvejen igennem Karlstrup Skov, vil den alligevel resultere i tab af rekreative værdier, fordi skoven er så smal. Styrelsen gør opmærksom på, at Tåstrupvej udgør en barriere mellem kalkgraven og skoven. Derfor foreslås det, at der som en compensation for reduktion af skoven etableres en bro- eller tunnelforbindelse over/under Tåstrupvej. Desuden er det vigtigt, at forbindelsen til de tre moser øst for motorvejen opretholdes for dyr og mennesker.

Skov- og Naturstyrelsen, Østsjælland gør opmærksom på, at man ikke som skovlovmyndighed har gennemgået forslaget og kontrolleret om andre fredskovspligtige arealer end Karlstrup Skov berøres af projektet. Styrelsen har

hjemmel til at ophæve fredskovsplikten. Det vil dog kræve, at der udlægges erstatningsskov.

Solrød Kommune (96K) fremhæver, at den rekreative værdi af Karlstrup Skov og kulturlandskabet omkring Solrød ikke bevares ved etablering af stipassager som beskrevet i Miljøreddegørelsen, men ved at kulturlandskabet bevares. Det anbefales, at de rekreative stiers krydsning med jernbanen etableres på en sådan måde, at det ikke medfører for store omveje i forhold til de eksisterende og planlagte ruteforløb.

Søndergården og Karlslunde Rideklub (177F) er et hestekollektiv og en rideklub, som bruger Karlslunde Skov. De gør opmærksom på, at der for mere end 20 år siden blev anlagt ridestier i Karlstrup Skov i forbindelse med skovplantningen. Nettet af ridestier gør det muligt at færdes til hest i et stort område på begge sider af motorvejen, og denne mulighed bør ikke ødelægges i forbindelse med en ny bane. Derfor foreslås det, at der etableres nye stier med samme indhold, hvis eksisterende stier nedlægges, og at alle underføringer på strækningen bør være så høje, at en rytter kan ride under uden at skulle være i fare for at brække halsen, hvis hesten bliver urolig, når et tog passerer.

Trafikstyrelsens kommentarer

I den fortsatte projektering undersøges muligheden for at ændre linjeføringen ved Tåstrupvej. Det medfører formentlig, at linjeføringen flyttes mod vest, hvilket vil indebære et større areal mellem motorvej og jernbane vil blive restareal. Konsekvenserne af denne løsning samt de mulige afhjælpende foranstaltninger vil indgå i de fortsatte undersøgelser.

Som udgangspunkt vil krydsende stier blive reetableret i det omfang, de afbrydes af en ny bane, hvorimod der normalt ikke etableres nye stiforbindelser uden for de berørte arealer.

Vedrørende udlægning af erstatningsskov vil dette ske efter nærmere drøftelse med Skov- og Naturstyrelsen, Østsjælland og de relevante kommuner. De anbefalede skovrejsningsområder vil indgå i afklaringen.

Grund- og drikkevand

Ishøj Kommune (273K) har vandindvindingsinteresser i området ved Toftevænget tæt på det område, hvor en eventuel ny bane skal nedgraves. Inden for et år vil Ishøj Kommunale Vandforsyning have 4 borer til indvinding af drikkevand i området. Boringerne vil være ca. 40 m dybe, og de vil være 20-30 m nede i kalken.

Kommunen anbefaler derfor en grundig undersøgelse af, hvordan jernbanen – også ved en nedgravet løsning – vil påvirke indvindingsmulighederne i forbindelse med anlæg og drift af jernbanen. Hvis indvindingsmulighederne påvirkes, bør projektet ændres med tilføjelse af grundvandsbeskyttende foranstaltninger. Det er uacceptabelt, hvis de sparsomme drikkevandsressourcer ødelægges af Nybygningsløsningen.

Greve Kommune (181K) gør opmærksom på, at grundvandet ikke må sænkes under koten for kalken. Hvis det viser sig, at der er behov for at bortpumpe større mængder vand, skal mulighederne for at reinfiltrere grundvandet undersøges, da grundvandsressourcen i Greveområdet i forvejen er hårdt udnyttet.

Greve Vandværk (93V) gør ligeledes opmærksom på, at grundvandstanden ikke må komme under kalkoverfladen. Det forlanges derfor, at der etableres anordninger, som sikrer, at grundvandstanden aldrig kommer under kalkoverfladens niveau i kildepladsområderne. Det gælder både under anlæg og drift.

Vandværket advarer desuden imod en forringet ydelse fra vandindvindingsboringerne i forbindelse med eventuelle midlertidige eller permanente grundvandssænkninger. Vandværket forbeholder sig ret til at kræve

erstatning, hvis det kan påvises, at boringernes ydelse forringes efter en eventuel etablering af banen.

Spild af olie og andre stoffer skal forhindres i både anlægs- og driftsfasen. Det er ikke tilstrækkeligt at etablere vandtætte membraner af f.eks. ler under banelegemet, idet de næppe er helt vandtætte. Derfor bør der søges bedre løsninger. I de kritiske indvindingsområder bør der etableres monitoreringsbrønde, så grundvandskvaliteten kan overvåges med passende intervaller. Greve Vandværk forudsætter, at ejeren af jernbanen afholder alle udgifter til overvågningen.

Endelig påpeger vandværket, at banens linjeføring krydses af flere hovedforsynings- og råvandsledninger. Der skal etableres en passende beskyttelse af disse ledninger. Det bemærkes, at vandforsyningen kun tåler afbrydelse af ledningerne i meget korte tidsperioder.

Solrød Kommune (96K) gør opmærksom på, at linjeføringen igennem Solrød Kommune går igennem områder med særlige drikkevandsinteresser, herunder igennem to store nitratfølsomme indvindingsområder og en kildepladszone.

Trafikstyrelsens kommentarer

Trafikstyrelsen er opmærksom på de nævnte drikkevandsinteresser. Med inddragelsen af tilvalgsmuligheden Nord om Vallensbæk Sø i den fortsatte projektering skønnes konflikten med grundvandsinteresserne i Ishøj at være mindre end i grundløsningen. Der er endvidere opmærksomhed på at undgå større sænkninger af grundvandsniveauet, og om nødvendigt vil der ved bortpumpning af større mængder vand i anlægsfasen blive gennemført afhjælpende foranstaltninger, eksempelvis i form af reinfiltration af oppumpet grundvand, afskærende "vægge" mv.

Som udgangspunkt forventes anlæg af en ny bane ikke at give anledning til en permanent sænkning af grundvandsniveauet, idet eventuelle anlæg under grundvandsspejlet vil blive udført som vandtætte konstruktioner.

I forbindelse med den fortsatte projektering vil Trafikstyrelsen i samarbejde med Greve Vandværk nærmere afklare, hvorledes eventuelle konsekvenser kan undgås eller hvis dette ikke er muligt, hvorledes eventuelle konsekvenser kan afhjælpes.

Som udgangspunkt vil etablering af arbejdspladser, hvorfra risikoen for spild af olie og andre stoffer er størst, ikke ske i særligt sårbare områder. Desuden vil spild af olie og andre stoffer i anlægsfasen vil blive imødegået med en række foranstaltninger. Til sikring af grundvandet i driftsfasen etableres vandtætte membraner under banen, hvor denne krydser kildepladszoner, således at evt. forurenede overfladevand ikke kan sive ned til grundvandet. Typen af de membraner, der forventes etableret under sporene i kildepladszoner, vil blive afklaret efter nærmere drøftelse med de relevante kommuner.

Trafikale forhold

Drift

Greve Kommune (181K) konstaterer, at en ny bane stort set ikke vil påvirke trafikken i kommunen, hvis der ikke placeres en station i Greve. Der lægges dog op til, at to stiunderføringer under motorvejen i Karlslunde nedlægges og erstattes af kun én ny sti. Greve Kommune ønsker at beholde begge underføringer. Desuden ønsker kommunen, at der ved Olsbækkens underføring gøres plads til en forberedt, rekreativ sti med forbindelse til et område ved Tværhøjgaard med en større boligudbygning. I kommuneplanen er denne sti en vigtig, rekreativ hovedsti.

Sammen med Ishøj Kommune planlægger Greve Kommune en rekreativ sti på kommunegrænsen i Lille Vejleådal. Denne sti bør indgå i samme underføring som Lille Vejleå.

En eventuel station i Greve vil betyde en væsentlig påvirkning af trafikken. Der skal anlægges vejadgang til stationen, p-pladser, stiadgang osv. Stationen og en tilhørende byudvikling i området skaber mere trafik, der kan udløse behov for udbygning af vej- og stinettet. Hele trafikbilledet specielt i Hundige og Kildebrønde vil ændres markant og bør derfor undersøges nærmere.

En borger (154B) foreslår, at der etableres et stort parkeringsanlæg i forbindelse med en station ved Karlslunde Rastepads.

Trafikstyrelsens kommentarer

En station i Greve indgår ikke i det fortsatte projekteringsarbejde. Derfor arbejdes der ikke videre med planlægningen af de trafikale forhold omkring stationen.

I forbindelse med projekteringen vil muligheden for at føre en sti under banen ved faunapassagen for Lille Vejleå samt ved Olsbækken blive undersøgt.

Det vil ligeledes blive undersøgt, om de to stiunderføringer under motorvejen i Karlslunde kan bevares. Realismen heri er øget, idet det er besluttet at øge banens længdeprofil (stigning/fald) fra maksimalt 12,5 til 25 promille.

Jordarbejde og forurening

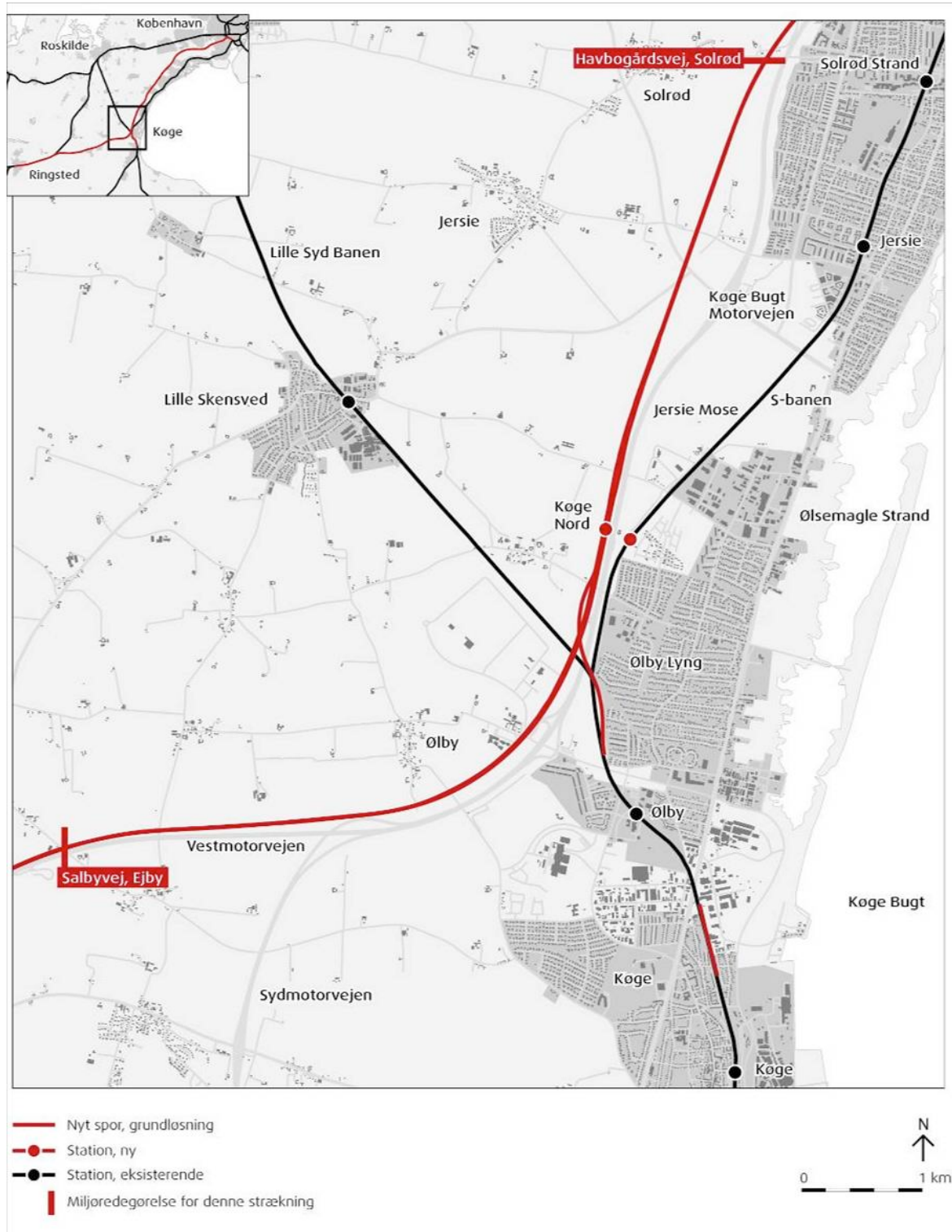
Greve Kommune (181K) oplyser, at jorden ved skydebanen på Kappelvej kan forventes at være forurenede som følge af lerduer, der kan indeholde meget PAH. PAH er giftige, organiske forbindelser, der bl.a. findes i fossile brændstoffer (kul og olieprodukter) som kan spredes ved bl.a. spild). Der forventes desuden at være høje koncentrationer af bly fra hagl.

Trafikstyrelsens kommentarer

Trafikstyrelsen noterer sig kommunens supplerende oplysninger. I samarbejde med kommunerne udarbejdes en jordhåndteringsplan, der omhandler håndtering og genanvendelse af ren og forurenede jord i projektet. Bortskaffelse af eventuelt forurenede jord vil ske i henhold til gældende regler.

Miljøreddegørelse 8 - Nybygningsløsningen

Havbogårdsvej, Solrød – Salbyvej, Ejby



Det fysiske anlæg

Havbogårdsvej til udfløtningsanlæg motorvej

Solrød Kommune (96K) påpeger, at stort set samtlige områder, som banen gennemskærer i kommunen, er udpeget som beskyttelsesområder for landskab, natur, kultur og skovrejsningsområder i Regionplan 2005. Jersie er udpeget som særlig landsby. Det anføres, at banen vil påvirke hele landskabet ikke mindst de steder, hvor banen anlægges på en 3-4 m høj dæmning med stor synlighed i terrænet. Kommunen vurderer, at de sammenhængende landskabelige, kulturhistoriske og rekreative værdier vil forringes væsentligt, hvis banen anlægges.

Solrød Kommune anbefaler, at nødvendigheden af den lige linjeføring langs den bugtede motorvej mellem Solrød Byvej og Åsvej/Roskildevej med afstand på op til 350 m mellem bane og vej undersøges nærmere.

Kommunen anfører, at det ikke i miljøreddegørelsen er sandsynliggjort, at de gennemkørende lyntog på strækningen mellem Solrød Byvej og Roskildevej sikkerhedsmæssigt kan opretholde en fart på 250 km/t ved stationerne undervejs, f.eks. Køge Nord Station. Hvis lyntogene ikke kan passere med den høje fart, men i stedet skal sænke hastigheden for derpå at accelerere uden at nå en hastighed på 250 km/t, så ønsker kommunen, at linjeføringen tilpasses denne situation.

Solrød Kommune ønsker at blive inddraget i en detailprojektering af fortsættelsen af stiforløbet fra Veststien med henblik på at sikre, at stiforløbet både organisatorisk og matrikulært udføres korrekt.

Solrød kommune vurderer, at den planlagte natursti langs Skensved Å ikke bliver tilgodeset i jernbaneforløbet gennem Jersie Mose. Det anføres, at der ved projektering bør sikres en stigenngang for realisering af naturstien.

Køge Kommune (182K) ønsker undersøgt, om der er mulighed for at opretholde Ølsemaglevej som vejforbindelse eller alternativt, at det sikres, at der på et tidspunkt i anlægsfasen etableres en vejforbindelse, der sikrer en let adgang fra Ølsemagle til Køge By for eksempel via Egedesvej. Kommunen påpeger, at det er vigtigt både i anlægs- og driftsfasen at etablere velfungerende vejløsninger til og fra alle områder langs motorvejen.

Køge Kommune (182K) ønsker, at der etableres en ny vej fra den nordlige del af Skandinavisk Transportcenter via Egedesvej til Køge Bugt Motorvejen. En velfungerende vejløsning ved Transportcentret forudsætter ifølge kommunen et komplet tilslutningsanlæg med både syd- og nordvendte motorvejsramper. Egedesvejs tilslutning skal desuden forbinde Køge Nord Station og byudviklingsområdet i Ølsemagle med motorvejen.

Kommunen vurderer, at det er uholdbart med kun én adgangsvej til Skandinavisk Transportcenter, da et uheld vil blokere adgangen til området

Hovedstadsregionens Naturgas (168V) peger på, at der må påregnes omlægning af fordelingsledninger på en ca. 3,4 km lang strækning ved Køge Transportcenter og en krydsende ledning ved Ølbyvej.

Ølsemagle Menighedsråd (157M) påpeger, at baneprojektet på grund af en lukning af Ølsemaglevej vil afbryde landsbyens og kirkens forbindelse til den del af byen, som ligger øst for motorvejen. Ca. 4.000 personer, som er hjemmehørende i sognet, afskæres hermed fra kirken. Menighedsrådet frygter, at der derfor ikke længere vil være nogen sammenhæng mellem kirken og det sogn, som Ølsemagle Kirke betjener. Det anbefales kraftigt, at banen nedgraves.

Ølsemagle Landsbylaug (55F) henstiller til, at forslaget om at lukke Ølsemaglevej og etablere banen på en høj dæmning ændres. Det anføres, at lukningen medfører lange adgangsveje for redningskøretøjer, hvilket indebærer reduceret sikkerhed for borgerne. Desuden anføres det, at vejlukningen vil afstedkomme øget trafik, opsplitningen af lokalsamfundet, øget transport for kunder og næringsdrivende og u hensigtsmæssige omveje for bussen, der betjener landsbyen. Landsbylauget henstiller til, at banen nedgraves, så den føres under Roskilde-Køge-banen.

Højelse Landsbylaug (132F) finder det uacceptabelt, at banen på strækningen fra Ølsemaglevej til Lyngvej placeres på en dæmning på op til 7-12 m over terræn. Det kræves, at banen etableres i eller under terræn, og at der etableres støjvolde på begge sider af motorvejen. Foreningen ønsker desuden, at Ølsemaglevej holdes åben for biltrafik, så området ikke bliver opsplittet.

En lang række borgere (51B, 61B, 64B, 76B, 77B, 78B, 79B, 80B, 81B, 82B, 83B, 84B, 85B, 86B, 87B, 88B, 89B, 90B, 99B, 100B, 101B, 102B, 103B, 104B, 107B, 110B, 112B, 113B, 114B, 116B, 117B, 118B, 119B, 120B, 121B, 122B, 123B, 124B, 125B, 126B, 127B, 128B, 129B, 130B, 133B, 134B, 135B, 136B, 137B, 140B, 141B, 142B, 143B, 144B, 145B, 146B, 147B, 148B, 150B, 151B, 158B, 159B, 160B, 161B, 162B, 188B, 205B, 232B, 234B, 235B, 237B, 239B, 240B, 266B, 359B, 360B) påpeger, at det er u hensigtsmæssigt, at Ølsemaglevej lukkes, da det deler lokalsamfundet op og giver stor omvej til en række centrale faciliteter for en del borgere. Der fremsættes ønske om, at byen holdes samlet med en bro eller en tunnel til personbiler.

En borger (89B) frygter en yderligere belastning af Fuglebæk Allé og Nylandsvej fra Egedesvej, samt at Ølsemagle mister sin buslinje. Borgeren anbefaler at føre jernbanen under Ølsemaglevej eller alternativt at etablere tunnel til personbiler under motorvej og jernbane.

En gruppe borgere (13B, 64B, 76B, 77B, 78B, 79B, 80B, 81B, 82B, 83B, 84B, 85B, 86B, 87B, 88B, 89B, 90B, 95B, 99B, 100B, 101B, 102B, 103B, 104B, 105B, 106B, 107B, 108B, 109B, 110B, 111B, 112B, 113B, 114B, 115B, 116B, 117B, 118B, 119B, 120B, 121B, 122B, 123B, 124B, 125B, 126B, 127B, 128B, 129B, 130B, 133B, 134B, 135B, 136B, 137B, 138B, 139B, 140B, 141B, 142B, 143B, 144B, 145B, 146B, 147B, 148B, 151B, 150B, 158B, 159B, 160B, 161B, 162B, 171B, 172B, 188B, 195B, 196B, 198B, 205B, 214B, 232B, 234B, 235B, 237B, 239B, 240B, 266B, 353B, 355B) gør indsigelser mod at placere banen på en dæmning over terræn. Det anføres, at denne linjeføring har negativ påvirkning i form af miljø, støj, lys, visuelle forhold og på naturforhold – herunder beskyttede dyrearter. Det foreslås derfor, at banen nedgraves, og der etableres naturlig støjdæmpning, så det landskabsmæssige indtryk bevares.

Flere borgere (95B, 138B, 171B) foreslår anlæggelse af banen i terræn omkranset af støjvolde på de strækninger, der ligger i nærheden af landsbyerne og Åsen.

To borgere (138B, 166B) anbefaler, at banen lægges i tunnel, så borgerne i området ikke oplever gener i form af bl.a. det visuelle indtryk, støj og vibrationer.

En borger (11B) spørger om muligheden for at føre Østbanen frem til den nye station er undersøgt.

En borger (172B) foreslår, at banen anlægges på den anden side af motorvejen i forhold til Ølby Landsby. Nogle borgere (64B, 138B, 171B, 172B) opfordrer til at cykel- og vandrestien fra Ølby via Pilegårdsvej til Køge Ås bevares, og det sikres, at den fortsat er sikker at færdes på. Desuden opfordrer flere borgere (64B, 95B, 171B, 172B) til, at der skabes sikre veje i området omkring landsbyerne.

En borger (13B) får banen tæt på sit hus og ønsker den gravet ned, så den kommer til at gå under Roskildevej. Det foreslås også, at banen føres enten tættere på Jersie By eller tættere på motorvejen, hvilket vil indebære ekspropriation af en række ejendomme.

En borger (14B) får problemer med adgangsforholdene til sin gård, når Ølsemaglevej bliver lukket. Borgeren kan i dag køre under motorvejen via Pilegårdsvej og håber, at denne adgangsvej bliver bevaret også efter anlæg af en eventuel jernbane.

Danmarks Naturfredningsforening (209F) påpeger det problematiske i, at jernbanen skærer gennem Jersie Mose, der er et værdifuldt naturområde. Foreningen opfordrer til, at en jernbanetunnel under mosen eller en alternativ linjeføring bør overvejes.

Danmarks Naturfredningsforening, Solrød Lokalfdeling (63F) er bekymret for, at linjeføringen vil påvirke levestederne for faunaen og de rekreative interesser i området ved Jersie Mose samt skabe usikre forhold for grund- og drikkevandsinteresser.

Grundejerforeningen Trylleskoven (65F) vurderer, at rekreative områder – herunder Jersie Mose - bliver ødelagt af banen. Dette synspunkt bakkes op af en række borgere, som også er bekymrede for påvirkningen af levesteder for flere beskyttede dyrearter på grund af linjeføringen (76B, 77B, 78B, 79B, 80B, 81B, 82B, 83B, 84B, 85B, 86B, 87B, 88B, 89B, 90B, 99B, 100B, 101B, 102B, 103B, 104B, 107B, 108B, 109B, 110B, 111B, 113B, 114B, 117B, 118B, 120B, 121B, 122B, 123B, 124B, 125B, 128B, 129B, 133B, 134B, 135B, 136B, 137B, 140B, 141B, 142B, 143B, 144B, 145B, 146B, 147B, 148B, 151B, 158B, 159B, 160B, 161B, 162B, 178B, 205B 232B, 234B, 235B, 237B, 239B, 240B, 266B).

Trafikstyrelsens kommentarer

Der er gennemført analyser for en række geometriske linjeføringer med forskellige kurveradier. Hvis kravspecifikationen ved 250 km/t skal overholdes, kan banen ikke ligge tættere på motorvejen, end den er vist på strækningen mellem Solrød Byvej og Jersie Mose.

Faunapassage ved Skensved Å projekteres med sådanne dimensioner, at der både vil være plads til Skensved Å's løb, banketter langs med åen og den planlagte natursti.

Som følge af banens passage af Jersie Mose gennemføres afhjælpende foranstaltninger. Det kan være i form af inddragelse af erstatningsarealer, der så vidt det er muligt etableres i arealer mod vest udpeget som potentielt vådområde. Eventuelt kan erstatningsnatur placeres et andet sted, hvor der findes lavbundsarealer og hvor der kan etableres en dubletbestand af spidssnudet frø. Omfanget af afhjælpende foranstaltninger fastlægges efter nærmere drøftelse med kommunen.

På baggrund af de gennemførte konsekvensvurderinger blev det sammenfattende vurderet, at det med de planlagte afhjælpende foranstaltninger vil være muligt, at etablere en ny jernbane på strækningen uden væsentlig varig påvirkning af naturområderne.

Vedrørende grundvandsinteresserne i området vurderes det, at en linjeføring på pæledæmning gennem Jersie Mose vil have færre konsekvenser for grundvandsinteresserne end tunnelføring af banen gennem området.

Som en del af projektforslaget undersøges det, om det er muligt at etablere en gang- og cykelsti ved Ølsemaglevej. Hvis Ølsemaglevej skal bevares som vejbro, vil det være nødvendigt at etablere en ny og meget høj bro over både den nye jernbane, motorvejen og S-banen. En sådan løsning vil være meget omkostningstung og have konsekvenser for boligerne på sydøst siden af motorvejen.

Trafikstyrelsen er i dialog med Køge Kommune med henblik på at få etableret hensigtsmæssige adgangsveje til Ølsemagle, når Ølsemaglevej afbrydes. Sikring af vejanlæg omkring landsbyerne er et anliggende for Køge Kommune.

Det undersøges at etablere en adgangsvej fra stationen til Egedesvej, som kan forlænges til Ølsemaglevej. Motorvejsramper er kun en forudsætning, hvis der ved Køge Nord Station skal være parkér-og-rejs faciliteter, og disse indgår ikke i projektet.

Trafikstyrelsen afklarer som en del af projektforslaget, om der er mulighed for linjeføring og vejforløb ved Lyngvej, så den eksisterende vejbro bevares, og så banen kan komme til at ligge lavere. Hvis denne løsning af tekniske årsager ikke kan lade sig gøre undersøges det, om jernbanedæmningen kan moduleres landskabsmæssigt ved at gøre skråningerne fladere og sikre beplantning.

Motorvejskryds Køge til Salbyvej

En borger (204B) mener, at banen skal graves ned på strækningen mellem Ølby og Salbyvej, så Ølby, Store Salby, Lille Salby, Ejby og de fritliggende ejendomme skånes for støj.

Trafikstyrelsens kommentarer

De gennemførte støjberegninger viser, at der kun vil være få boliger på denne strækning, der udsættes for støj over den anvendte grænseværdi. Omkostningerne ved en nedgravning af banen vurderes derfor ikke at stå mål med den forventede effekt. Med banens nuværende placering forventes dog et større overskud af jord, som vil kunne anvendes til landskabsmodellering i det nævnte område. Dette undersøges nærmere i det videre forløb.

Køge Nord Station

Køge Kommune (182K) anbefaler, at det undersøgte parkér-og-rejs-anlæg indgår som en integreret del af baneprojektet, da det ligger i tråd med de planer, der er for området, som i Regionplan 2005 blev udpeget som ét af 15 regionale fokusområder. Kommunen peger på, at flere undersøgelser gennemført af bl.a. Køge Kommune, Hovedstadens Udviklingsråd og Parkér-og-rejs samarbejdet i Hovedstadsområdet dokumenterer rigtigheden af det nuværende forslag til en placering af Køge Nord Station.

Hovedstadens Lokalbaser (153V) vurderer, at den foreslåede løsning for Køge Nord Station ikke er tilstrækkelig, da stationen anlægges med to perronspor og det er ikke muligt at vende tog på stationen med undtagelse af tog fra Sydbanen. Hovedstadens Lokalbaser anbefaler, at stationen anlægges med fire perronspor samt transversaler til håndtering af uregelmæssigheder i form af f.eks. nedfald af køreledninger eller sporspærring.

Sjælland Syd (268K), der er et samarbejde mellem Faxe, Næstved og Vordingborg Kommuner, vurderer, at det planlagte parkeringsanlæg ved Køge Nord ikke er tilstrækkeligt til at dække den fremtidige efterspørgsel. Det anbefales, at der igangsættes et udredningsarbejde med henblik på at belyse behovet og placeringsmulighederne nærmere.

Store Salby Landsbylaug (215F) foreslår en alternativ placering af Køge Nord Station tættere på den eksisterende S-togslinje. Foreningen har følgende begrundelser: Banen vil ikke give så mange gener, placeringen vil beskytte Jersie Mose. Den vil give hurtigere tilkørselsforhold med eksisterende ramper, passagererne skal ikke transportere sig over motorvejen, jorden bliver bedre udnyttet, der behøver kun at være ét parkeringsanlæg, det areal, som nu foreslås anvendt til ny station, kan bruges til et andet formål. Ølsemagle Landsby vil ikke blive så belastet af trafik og støj.

Foreningen foreslår alternativt en nedgravning af jernbanen fra toget forlader den nye station til det har passeret Salbyvej. Det skal føres under Ølsemaglevej, Lyngvej og Ølbyvej for at skåne landsbyerne Ølsemagle og Ølby. Foreningen påpeger, at der ikke bør tages hensyn til, at transportcentret skal have flere spor eller til en eventuel kombiterminal.

Flere borgere (51B, 89B) frygter, at Køge Nord udover øget støj og trafik vil gøre det nemmere for uromagere, at tage på 'togt' i området.

En række borgere (51B, 89B, 158B, 159B, 160B, 161B, 162B, 198B, 205B, 232B, 234B, 235B, 237B, 239B, 240B) er bekymrede for den ekstra trafik og forurening, som det planlagte parkér-og-rejs anlæg vil afstedkomme. Der er frygt for, at den øgede belastning i myldretiden vil få person- og lastbiler til at vælge omveje gennem landsbyerne i området. Det anføres desuden (198B), at anlægget ikke er rentabelt.

En borger (178B) foreslår, at placere Køge Nord Station ved Skandinavisk Transport Center og Lille Syd Banen, da det vurderes at give bedre adgang for godstransport fra Køge Havn og transportcentret.

En borger (149B) anbefaler stationsplacering og parkeringsareal ved motorvejsudfletningen ved Køge.

En borger (214B) mener, at en evt. ny Køge Nord Station skal lægges samlet på den side af motorvejen, som ligger ud mod Københavnsvej. Herved undgår man at ødelægge Jersie Mose med det rige dyreliv.

En borger (31B) ønsker, at der laves en cykelforbindelse over bane og motorvej ved Køge Nord Station, som ifølge borgeren burde hedde Ølseagle.

En borger (222B) foreslår, at den gangbro, som forbinder fjernbane med S-bane ved Køge Nord Station, overdækkes og forsynes med rullende fortov og bagagebånd samt en café.

En borger (361B) foreslår at bytte om på motorvejstracé og jernbanetracé for at opnå større fleksibilitet ved togskifte.

En borger (166B) er bekymret for øget biltrafik i og omkring Ølby som følge af den nye station. Det anbefales, at trafikken ledes væk fra Ølby.

Trafikstyrelsens kommentarer

Placeringen af Køge Nord er sket i dialog med Køge Kommune. Den valgte placering vurderes som den mest hensigtsmæssige under hensyn til bl.a. passagergrundlag, adgang for de rejsende og forbindelse til S-banen.

Baneprojektet indeholder jernbanetekniske anlæg, samt perroner, gangbroer, elevatorer, trapper og perronudstyr mv. Parkeringspladser med tilhørende adgangsveje er ikke indeholdt i projektet, men kan tilvælges i den politiske proces. Til- og frakørselsforholdene til et parkér-og-rejs anlæg, forventes nærmere vurderet i Køge Kommunes trafikale planlægning i forbindelse med en eventuel udvikling af området ved en ny Køge Nord Station.

Rent anlægsmæssigt vil det være særdeles vanskeligt og meget omkostningsfuldt at bytte rundt på jernbane- og motorvejstracé. Samtidig skåner den nuværende placering af banen de boligområder, som ligger i nærheden af Køge Nord Station mest muligt.

Andre placeringer af Køge Nord Station har været undersøgt på strækningen mellem Egedesvej og Lyngvej. De fysiske krav til jernbanen ved en station, udfletning til Lille Syd Banen tilslutning til motorvej samt areal- og terrænforhold i øvrigt peger samlet mod den valgte løsning som den optimale. Placeringen er endvidere gunstig i forhold til Køge Kommunes planer om udvikling af erhvervs- og boligområde i umiddelbar nærhed.

Det vil blive overvejet, om supplerende sporforbindelser kan lette adgangen til de 2 perronspor på Køge Nord Station, hvis der opstår uregelmæssigheder i driften. Det er dog ud fra en kapacitetsmæssig betragtning tilstrækkeligt med 2 perronspor.

Trafikstyrelsen har på baggrund af tidligere, trafikale analyser foretaget en indledende vurdering af behovet for antallet af p-pladser i et parkér-og-rejs anlæg ved Køge Nord Station. Denne vurdering ligger til grund for det skitserede anlæg i

Miljøredegørelse 8. Der vil i området ved Køge Nord Station være mulighed for at etablere flere p-pladser, såfremt den videre planlægning viser behov for det.

Der etableres ikke cykelforbindelse over bane og motorvej ved selve Køge Nord Station. De eksisterende stinet samt stiforbindelser til stationen vil være forbundet på tværs af banen og motorvejen ved Egedesvej og Ølsemaglevej.

Det er Trafikstyrelsens opfattelse, at forhold med et eventuelt ændret trafikbillede, f.eks. omvejskørsel for lastbiler, henhører under Køge Kommunes planlægning.

Kommune- og lokalplaner

Grundlag for Køge Nord Station

En borger (356B) spørger til det befolkningsmæssige grundlag for Køge Nord Station.

Trafikstyrelsens kommentarer

Trafikstyrelsen er i dialog med Køge Kommune om, hvor mange boliger og arbejdspladser og dermed passagerer, der vil komme med den planlagte udvikling af området. Desuden vil mange passagerer fra oplandet benytte sig af et parkér- og-rejs-anlæg, hvilket også udgør en del af grundlaget for stationen. Endelig vil en del fjerntogspassagerer benytte sig af muligheden for omstigning til S-tog på Køge Nord Station.

Arealbehov

Brevdueforeningen Niels Juel (21F) gør opmærksom på, at det er vanskeligt og forbundet med betydelige omkostninger at fjerne de brevdueslag, som det i forbindelse med midlertidig ekspropriation af ejendommen Tangmosevej 87A er nødvendigt at flytte. Foreningen påpeger, at en flytning er uhensigtsmæssig for ejerne af dueslagene, da det formentlig ikke er muligt at kapflyve i perioden.

Foreningen udbeder sig derfor bekræftelse på, at dueslagene genetableres på Trafikstyrelsens regning og risiko, og at foreningens medlemmer får kompensation i henhold til gældende lov.

En borgerhenvendelse (89B) påpeger, at en eventuel ekspropriation af arealer ved Ølsemaglevej 59 indebærer at ejendommen går fra at have status af landbrugsejendom til at have status af parcelhus, hvilket påvirker muligheden for at drive erhverv som i dag. Der kræves erstatning for den værdiforringelse, som anlæg af banen vil medføre.

En borger (14B) får problemer med adgangsforholdene til sin gård, når Ølsemaglevej bliver lukket. Desuden bliver forbindelsen mellem gården og de tilhørende marker vanskeliggjort. Borgeren er bekymret for, at gårdens værdi hermed bliver forringet.

Trafikstyrelsens kommentarer

Hvis Nybygningsløsningen vælges, vil der i en periode på 2 år være behov for en 5 m bred arbejdsvej langs banen. Brevdueforeningen vil blive kontaktet, når detailplanen foreligger med henblik på en aftale om en praktisk løsning på den midlertidige rømning af arbejdsarealet. Trafikstyrelsen påtager sig ikke ansvar for evt. skader på dueslag mv. Brevdueforeningen ligger på en grund ejet af Køge Kommune.

En ekspropriationskommission vil senere i projektet tage stilling til omfang af ekspropriationer og erstatningsbeløb. Den berørte grundejer vil i den forbindelse få lejlighed til at gøre rede for sine krav.

Trafikstyrelsen vil i det kommende projekteringsarbejde afklare adgangsforholdene for gården i forbindelse med Ølsemaglevejs lukning.

Støj og vibrationer i anlægsfasen

En borger (352B) påpeger, at støj fra anlæg af banen f.eks. ved pilotering virker generende.

Trafikstyrelsens kommentarer

Bygherren vil overfor entreprenører kontraktuelt sikre, at der for at reducere støjgener i anlægsperioden anvendes støjsvage arbejdsmetoder og maskiner, f.eks. nedvibrering i stedet for at bruge rambuk, som er mere støjende. Generelt vil det dog være vanskeligt at undgå gener fra anlægsarbejdet, men naboerne til anlægsarbejder vil blive løbende informeret om eventuelle gener.

Naturforhold

Solrød Kommune (96K) forudsætter, at sidearealer og dæmningsskrånninger langs med linjeføringen gennem skov- og engområder i den sydlige del af kommunen reetableres med bl.a. beplantning, så områderne så vidt muligt tilpasses det omkringliggende landskab.

Det er hensigten at udlægge erstatningsarealer vest for Jersie Mose. Kommunen stiller sig uforstående overfor, at det vurderes muligt at omdanne det dyrkede agerland vest for motorvejen til et moseområde med samme naturkvalitet.

Solrød Kommune anbefaler, at der skal etableres alternative spredningsmuligheder på tværs af banen i mindst samme omfang og antal, som de spredningskorridorer og ledelinjer, der gennemskæres af banen. Kommunen betragter flytning af arter ud af kommunen som en 'absolut nødløsning'.

Kommunen finder, at anlæg af banen indebærer en forringelse af vandløbene i Solrød Kommune herunder Solrød Bæk, Gammelmosestreget, Skensved Å og den rørlagte del af Ejrebækken. Der ønskes en beskrivelse af udformningen af pæledæmningen ved Gammelmosestreget og Skensved Å. Endelig anbefaler kommunen, at der ved anlæg af banen tages hensyn til vandmiljøet og til afstrømning af vand. Alle krydsninger med vandløb dimensioneres, så der tages hensyn til forhøjede vandstande og kraftigere nedbør i fremtiden.

Flere borgere (64B, 95B, 99B, 100B, 101B, 102B, 103B, 104B, 107B, 108B, 109B, 110B, 111B, 113B, 114B, 117B, 118B, 119B, 120B, 121B, 122B, 123B, 124B, 125B, 128B, 129B, 171B) henstiller til, at det sikres, at flagermus og andre dyr ikke bliver påvirket negativt af linjeføringen.

En gruppe borgere vurderer (64B, 76B, 77B, 78B, 79B, 80B, 81B, 82B, 83B, 84B, 85B, 86B, 87B, 88B, 90B, 95B, 99B, 100B, 101B, 102B, 103B, 104B, 107B, 108B, 109B, 110B, 111B, 113B, 114B, 115B, 117B, 118B, 119B, 120B, 121B, 122B, 123B, 124B, 125B, 128B, 129B, 133B, 134B, 135B, 136B, 139B, 140B, 141B, 142B, 143B, 144B, 145B, 146B, 147B, 148B, 151B, 171B), at udsigten til skov, marker og åsen forringes eller ødelægges helt. Der skal derfor gøres meget for at bibeholde indtrykket af landzone bl.a. på strækningen efter Skandinavisk Transport Center.

En borger (197B) opfordrer til, at der langs banen anlægges en vold, som kan beskytte områdets dyr mod påkørsler og støj. Det anføres, at banen bør placeres så lavt og med volde i en højde, så flagermus skærmes mod at flyve ind i køreledningerne.

En borger (166B) mener, at den bevaringsværdige natur omkring Ølby vil blive berørt.

En borger (208B) spørger, om anlægsarbejdet ved Solrød og Køge Å vil blive begrænset til perioden medio maj – primo september af hensyn til, at markfirbenene ligger i dvale.

Trafikstyrelsens kommentarer

Trafikstyrelsen har gennemført en landskabskarakteranalyse af hele strækningen. På baggrund af denne analyse vurderes mulighederne for landskabsmodellering og beplantning omkring baneanlægget med henblik på en tilpasning til omgivelserne. Landskabsmodellering og beplantning vil blive nærmere drøftet med de berørte kommuner.

Trafikstyrelsen har gennemført undersøgelser langs banens linjeføring og kortlagt beskyttede naturområder og dyre- og plantearter. Der er fokus på at forhindre påvirkninger af beskyttede områder og arter, på opretholdelse af yngle- og levesteder samt på at etablere erstatningsarealer og levesteder, hvor disse påvirkes. Desuden er der fokus på at begrænse barrierevirkning ved at etablere nødvendige afværgeforanstaltninger.

På baggrund af de gennemførte konsekvensvurderinger har Trafikstyrelsen sammenfattende vurderet, at det med de planlagte afhjælpende foranstaltninger vil være muligt, at etablere en ny jernbane på strækningen uden væsentlig varig påvirkning af naturområderne.

Som følge af banens passage af Jersie Mose gennemføres afhjælpende foranstaltninger. Det kan være i form af inddragelse af erstatningsarealer, der så vidt det er muligt etableres i arealer mod vest udpeget som potentielt vådområde. Eventuelt kan erstatningsnatur placeres et andet sted, hvor der findes lavbundsarealer og hvor der kan etableres en dubletbestand af spidssnudet frø. Omfanget af afhjælpende foranstaltninger fastlægges efter nærmere drøftelse med kommunen.

Som udgangspunkt etableres passager hvor banen passerer eksisterende vandløb, og øvrige kendte spredningskorridorer. Derudover etableres der smådyrpassager for hver 250 m hvor banen placering i forhold til terræn tillader det. Ved dimensioneringen af passagerne tages udgangspunkt i spredningskorridorens funktion, herunder hvilke dyr der forventes at skulle bruge passagen samt hvad der er muligt i forhold til selve baneanlægget. Den endelige udformning af faunapassagerne vil ske efter drøftelse med kommunen.

Der er i projektet fokus på konsekvenser for flagermus og en række afværgeforanstaltninger vil blive gennemført. I videst muligt omfang vil det blive undgået at fælde træer, der rummer potentielle opholdssteder for flagermus. Eventuelt opsættes flagermusskjul i områderne. En række faunapassager dimensioneres så det vil være muligt for lavtflyvende arter, at passere og endelig kan der etableres ny beplantning, der leder flagermusene hen over banen.

Der forventes ikke langs banen etableret volde, der beskytter området dyr mod påkørsler og støj. Men på de steder hvor banen krydser eksisterende spredningskorridorer, vil det blive nærmere vurderet i hvilket omfang der skal opsættes beplantning eller hegn, der leder dyrene hen til de faunapassager, der etableres.

Vedrørende hensynet til markfirben er en af de mulige løsninger, at begrænse anlægsarbejderne til de perioder, hvor de er aktive og dermed kan flygte. En anden mulighed er at indsamle en del af bestanden og genudsætte dem på en egnet, nærliggende lokalitet. Det er en misforståelse, at Trafikstyrelsen skulle have planer om at flytte markfirben ud af Solrød Kommune. En evt. flytning vil ske til en nærliggende lokalitet.

Visuelle forhold

Drift

Solrød Kommune (96K) finder det problematisk, at miljøreddegørelsen koncentrerer sig om selve baneanalerne og deres nærmeste omgivelser i sin vurdering af de visuelle forhold. Kommunen efterlyser en visualisering af banens forløb gennem landskabet som helhed. Kommunen anbefaler, at Nybygningsløsningen visualiseres

på hele strækningen med længde- og tværprofil i forhold til eksisterende terræn. Visualiseringen bør omfatte støjvold øst for motorvejen, motorvejen og et areal på f.eks. 500 m ind i det åbne land.

En borger (208B) spørger, hvordan de relevante myndigheder forholder sig til de betydelige visuelle og anvendelsesrelevante forringelser som Nybygningsløsningen vil påføre bl.a. Jersie Mose, Køge Ås og Køge Å.

En borger (166B) påpeger, at banen vil skæmme udsynet til skov og marker.

Trafikstyrelsens kommentarer

Trafikstyrelsen har til de foreliggende miljøredegørelser udarbejdet en række visualiseringer, af et muligt nyt baneanlæg. Desuden er udført en række visualiseringer i terrænniveau. Hovedformålet har været, at give borgerne et indtryk af hvorledes en bane visuelt vil få konsekvenser, specielt i områder hvor anlægget vil fremstå markant. I forbindelse med den fortsatte projektering, hvor der på en række lokaliteter vil ske ændringer af banens forløb, vil det blive vurderet i hvilket omfang visualiseringerne skal opdateres og suppleres med nye.

Vedrørende relevante myndigheders kommentarer, henvises til deres hørings svar, som er gengivet i dette høringsnotat, og som er tilgængelige på Trafikstyrelsens hjemmeside i deres fulde ordlyd.

Banens forløb i landskabet er fastlagt på baggrund af en række tvangspunkter i form af krydsende veje, stier og vandløb. På baggrund af de gennemførte landskabskarakteranalyser og den kommunale planlægning vil Trafikstyrelsen i det videre forløb bearbejde mulighederne for indpasning af banen i landskabet.

Nybygningsløsningen følger i store træk Køge Bugt Motorvejens linjeføring. På det meste af strækningen fremstår infrastrukturen som én samlet transportkorridor.

Kulturhistorie

Drift

Solrød Kommune (96K) er enig i, at banen bør anlægges tæt på motorvejen af hensyn til de kulturhistoriske værdier. Kommunen undrer sig derfor over, at hensynet til hastigheden går forud for hensynet til de kulturhistoriske værdier i Solrød, og at banen ikke føres tæt på banen hele vejen gennem Solrød Kommune.

En gruppe borgere (51B, 137B, 150B) påpeger, at banen vil påvirke Landsbyen Ølsemagles bevaringsværdige stjernekultur og karakteristiske høfder negativt.

En borger (166B) er bekymret for, at den danske kulturarv i form af evt. fund vil blive skæmmet.

Trafikstyrelsens kommentarer

Jernbanen placeres så tæt på motorvejen som muligt bl.a. af hensyn til kulturhistoriske værdier. Det er en politisk vedtaget forudsætning for projektet, at banen skal kunne afvikle togtrafik med hastigheder på op til 250 km/t. Dette fraviges kun i helt særlige tilfælde, og det er Trafikstyrelsens vurdering, at der også ved passagen i Solrød Kommune er taget hensyn til de kulturhistoriske værdier.

Det vurderes, at jernbanen ikke påvirker de kulturhistoriske værdier – herunder stjernekultur og høfder - i Ølsemagle, da en ny jernbane vil følge motorvejen og dermed ikke ændrer på spor af de gamle ejendomsgrænser.

Trafikstyrelsen vil sikre, at der inden anlægsarbejderne igangsættes, sker en afklaring af i hvilket omfang, der skal gennemføres arkæologiske udgravninger.

Rekreative interesser

Drift

Solrød Kommune (96K) anfører, at der bør tages hensyn til de rekreative værdier i Jersie Mosen. Kommunen påpeger, at det ikke er et gangbart argument, at Jersie Mose kan tilføres støj fra jernbanen, fordi mosen allerede er påvirket af støj fra motorvejen.

Desuden anfører kommunen, at de rekreative stiers krydsning med banen ikke skal give anledning til større omveje i forhold til de eksisterende og planlagte stiforløb.

Trafikstyrelsens kommentarer

Trafikstyrelsen har påpeget, at det støjbidrag, der vil komme fra en ny jernbane vurderes at have en begrænset effekt i Jersie Mose, idet området i forvejen er belastet af støj fra motorvejen.

Som udgangspunkt vil projektet sikre, at eksisterende stier, der krydses af banen, opretholdes tæt på deres nuværende linjeføring under hensyntagen til banens længdeprofil, dvs. banens placering i terrænet.

Grund- og Drikkevand

Drift

Virksomheden Sun Chemical A/S (169V) gør opmærksom på, at indvinding af vand er essentiel for virksomhedens eksistensgrundlag. Virksomheden har vandindvindingsinteresser samt vandboringer i området berørt af Nybygningsløsningen. Der ønskes en nærmere redegørelse for, at der er taget højde for virksomhedens indvindingstilladelser og –muligheder, så Sun Chemical ikke stilles ringere i fremtiden. Virksomheden vil modsætte sig linjeføringen, hvis den på nogen måde skader virksomhedens vandindvindinger i anlægs- og driftsfasen.

Anlæg

Foreningen Lille Salby Landsbylaug (243F) mener, at konsekvenserne af den planlagte sænkning af grundvandsspejlet ved anlæg af banen er ikke er belyst, og at en sådan sænkning kan få følger i form af sætningsskader.

Foreningen peger desuden på, at konsekvenser og mulige risici for vandindvindingen langs banen ikke er tilstrækkeligt belyst. Foreningen gør opmærksom på, at store dele af Københavns vandforsyning hentes i boringer tæt ved linjeføringen.

Vandværket Lyngen (24V) anfører, at en sænkning af grundvandet i området vil påvirke værkets kildepladser og øge risikoen for, at miljøfremmende stoffer kan sive ned i grundvandet. Dæklagene i området er delvis tynde, hvilket øger risikoen for, at miljøfremmende stoffer får adgang til grundvandet.

En sænkning af grundvandet kan føre til at en tidligere forurening ved Lille Skensved kan sprede sig, samt at vandårernes strømretning ændres.

Vanværket Lyngen er bekymret for at uheld på banen skal føre til forurening. Værket forventer, at det bliver holdt skadesløst vedr. etablering af nye kildepladser, ledningsanlæg, kabler, lysledere og køreveje.

Trafikstyrelsens kommentarer

Trafikstyrelsen har kortlagt de vandindvindingsinteresser, der er langs en ny bane. Endvidere gennemføres der i øjeblikket geotekniske og hydrogeologiske undersøgelser langs strækningen. På dette grundlag vil der i den videre projektering blive gennemført nærmere undersøgelser af konsekvenserne ved midlertidige grundvandssænkninger i forbindelse med etablering af bygværker i områder med grundvandsinteresser. Ligeledes vil konsekvenser i forhold til risikoen for sætningsskader blive nærmere vurderet.

Trafikstyrelsen vil i det videre forløb nærmere afklare konsekvenser og eventuelle afhjælpende foranstaltninger i samarbejde med de berørte vandværker. Som udgangspunkt vil projektet yde erstatning efter skadevolderprincippet.

Trafikale forhold

Drift

Køge Kommune (182K) vil gerne deltage i planlægningen af koblingen mellem den nye bane og lokalbanerne Lille Syd og Østbanen.

Sjælland Syd (268K), der er et samarbejde mellem Faxe, Næstved og Vordingborg Kommuner, påpeger, at de positive rejsetidsforbedringer mellem de tre kommuner og hovedstaden opnås, fordi togene kan sendes fra Næstved til Køge ad Lille Syd Banen og videre mod København ad den nybyggede bane. Det påpeges, at en sammenkobling med Lille Syd Banen er en forudsætning for, at de tre kommuner kan få det fulde udbytte af Nybygningsløsningen.

Østsjællands Pendlerklub (22F) spørger, om der bortset fra økonomien er noget, som forhindrer to spor mellem Køge og Køge Nord. Der spørges desuden til om det ville være muligt at placere Køge Nord i forbindelse med Lille Syd og stadig vest for motorvejen.

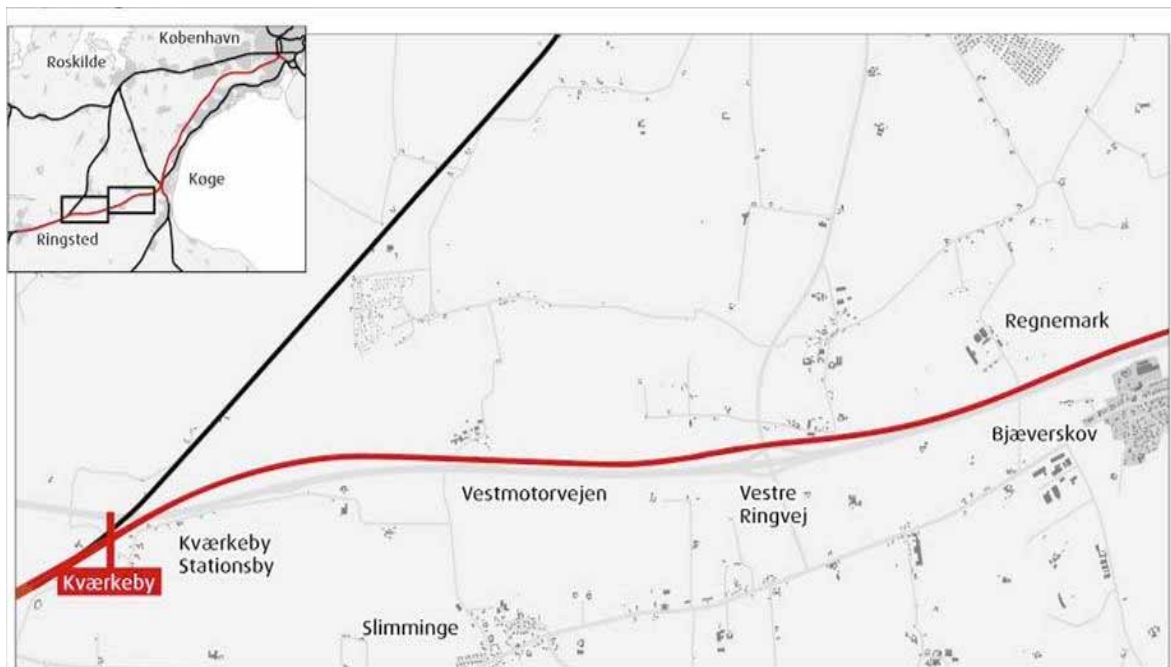
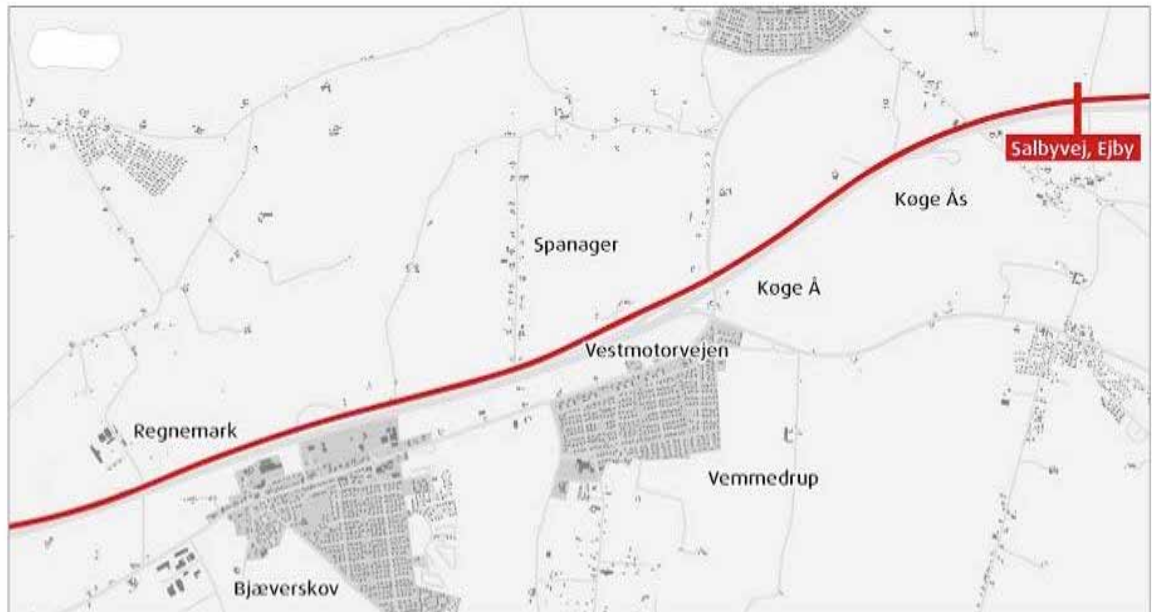
Trafikstyrelsens kommentarer




Muligheden for at videreføre Østbanen til Køge Nord Station afhænger af, om der er kapacitet til rådighed på Lille Syd Banen mellem Køge Station og Køge Nord Station. Da Lille Syd Banen er enkeltsporet, er kapaciteten begrænset. Den foreløbige vurdering er, at der kan køre to regionaltog i timen i hver retning Næstved-Køge-Østerport samt to tog i timen i hver retning Køge-Roskilde. Alternativt kunne det overvejes at gennemføre en køreplan med to tog i timen i hver retning mellem Roskilde og Fakse Ladeplads/Rødvig. Det er der ingen aktuelle planer om, men muligheden foreligger, hvis Nybygningsløsningen vedtages.

Alternative placeringer af Køge Nord Station er omtalt under Det fysiske anlæg.

Miljøredegørelse 9 - Nybygningsløsningen

Salbyvej, Ejby - Kværkeby



-  Nyt spor, grundløsning
-  Eksisterende jernbane
-  Miljøredegørelse for denne strækning

Det fysiske anlæg

Vejdirektoratet (210M) foretrækker tilvalgsmuligheden Regulering af Køge Å ved Regnemark, da denne løsning giver en mulighed for en senere symmetrisk udvidelse af motorvejen. Ved grundløsningen er jernbanen placeret så tæt på Vestmotorvejen, at en fremtidig udvidelse kun kan ske mod syd.

By- og Landskabsstyrelsen forholder sig kritisk til banens passage af Køge Å og landskabet ved Regnemark, fordi banen foreslås anlagt på en høj dæmning. Desuden skal banen etableres på det begrænsede areal mellem Køge Å og motorvejen, hvilket indebærer, at en støttemur skal etableres op til åen. Det påpeges, at det ved valg af denne løsning skal sikres, at den ikke hindrer, at en senere vandstandshævning i åen og ådalen kan gennemføres.

By- og Landskabsstyrelsen anbefaler tilvalgsmuligheden Regulering af Køge Å ved Regnemark, selvom løsningen inddrager en del af ådalen. Styrelsen ønsker at drøfte en samlet løsning, der omfatter naturgenopretning af arealet, med Trafikstyrelsen. Tilsvarende ønsker By- og Landskabsstyrelsen at drøfte konsekvensvurderinger af, at banen krydser Natura 2000-områder.

By- og Landskabsstyrelsen (244M) støtter, at banen krydser Køge Å ved Ejby på en landskabsbro svarende til motorvejsbroen.

Linjeføringen ved Køge Ås placeres på arealer nord for Vestmotorvejen. Arealerne er omfattet af en fredning af Vittenbjerg Ås. By- og Landskabsstyrelsen vurderer, at der sandsynligvis vil kunne meddeles dispensation til anlægget forudsat, at det placeres så tæt på motorvejen som muligt. By- og Landskabsstyrelsen er interesseret i at drøfte en løsning, der kan sikre og forbedre muligheden for at opleve åsen som et vigtigt landskabelement. Det påpeges endvidere, at banens passage af åsen mangler visualiseringer i miljøredegørelsen.

Køge Kommune (182K) er på grund af de støjmæssige og visuelle påvirkninger betænkelig ved, at banen på strækningen forbi Vemmedrup-Bjæverskov placeres på en dæmning, der er hævet 3 m over motorvejen. Kommunen anmoder om, at banen anlægges i samme niveau som motorvejen, og at der etableres en støjvold på sydsiden af motorvejen mellem motorvejen og byen.

Bjæverskov Nærmiljø (175F) foreslår, at banen på strækningen mellem Ejbyvej og Regnemarksværket anlægges 2 m under motorvejens niveau på grund af støjgener. Det betyder, at den nuværende tilslutning af Bjæverskovvej til Ringstedvej i Bjæverskov ikke kan opretholdes i sin nuværende højde. Foreningen foreslår, at der etableres en gang- og cykelsti eller alternativt en vej for personbiler. Køretøjer med en højde over 2 m må anvende Ejbyvej for at komme til Spanagervej. Foreningen vurderer, at en lignende løsning kan anvendes ved Regnemarkværket.

Bjæverskov Nærmiljø mener, at den opgravede jord kan anvendes til en støjvold syd for motorvejen.

Hovedstadsregionens Naturgas (168V) anfører, at Nybygningsløsningen berører HNG's fordelingsledning på en ca. 1,3 km lang strækning ved Salbyvej og en 1,1 km lang strækning samt en regulatorstation ved Ringstedvej.

Flere borgere (20B, 302B, 315B) spørger, om der er mulighed for at etablere et trinbræt eller en station i Bjæverskov.

En borger (311B) vurderer, at det ikke er nødvendigt at køre med højhastighedstog på den lokale strækning.

En borger (301B) spørger, hvorvidt det har været undersøgt at fortsætte banen fra Køge og sydpå og først derefter dreje ind i en mere sydlig linjeføring fra de eksisterende motorveje.

En borger (307B) foreslår, at Bjæverskovvej sløjfes, og at banen anlægges i vejens tracé. Desuden foreslås det, at Mellemsvej, Spanagervej og Skulkerupvej føres under motorvej og jernbane. En borger (301B) tilslutter sig dette forslag, og spørger, om det er muligt at etablere Bjæverskovvej på et lavere niveau. Desuden spørges der til, hvorfor Bjæverskovvej på Trafikstyrelsens kort løber nord for og ikke syd for den lille granplantage.

En borger (308B) synes, at det er noget 'sjusk' at anlægge banen på en dæmning, og foreslår, at banen placeres lavt mellem motorvej og Bjæverskovvej, samt at der etableres en bro over Spanagervej.

En borger (314B) undrer sig over, hvorfor Trafikstyrelsen ikke har tænkt så meget over, hvordan toget skal køre igennem Bjæverskov. Det anføres, at banen anlægges på et lavere niveau end projekteret.

En borger(315B) ønsker banen sænket 3 m.

En borger (307B) opfordrer Trafikstyrelsen til at samarbejde med Vejdirektoratet, Banestyrelsen og Køge Kommune, så der er sammenhæng i etableringen af trafik anlæg.

Trafikstyrelsens kommentarer

Efter drøftelse med By- og Landskabsstyrelsen og i overensstemmelse med Vejdirektoratets ønsker fortsætter Trafikstyrelsen nu sit arbejde med videre projektering af linjeføring ved Regnemark i god afstand af motorvejen, og som afværgende foranstaltning forlægges Køge Å.

Trafikstyrelsen har afholdt møde med By- og Landskabsstyrelsen vedrørende krydsningen af Vittenbjerg Ås fredningen, og banen søges ført gennem landskabet så skånsomt og tæt på motorvejen som muligt.

Hvis Bjæverskov vokser markant i fremtiden, er der intet teknisk til hinder for at etablere en station i Bjæverskov. Men på nuværende tidspunkt er oplandet for lille til en ny station, og de økonomiske effekter vil således være negative for Nybygningsløsningen.

Trafikstyrelsen vil undersøge forslaget om at etablere banen i eller under terræn ved passage af Bjæverskov.

Der har tidligere været planer om en linjeføring syd for motorvejen - og den er nu fravalgt - men aldrig med en linjeføring, der følger en ret linje mellem Køge og Ringsted. En væsentlig årsag til den nuværende og fravalgte løsning er ønsket om at samle jernbane og motorvej i en fælles transportkorridor.

Trafikstyrelsen undersøger muligheden for at sænke længdeprofilen på strækningen mellem Ejbyvej og Regnemarksværket.

Trafikstyrelsen undersøger mulighederne for en landskabelig bearbejdning af arealer langs med banen. Udgangspunktet er at begrænse omkostningerne ved at fjerne overskudsjord, og herudover vurderes muligheden for samtidig at indpasse banen i landskabet og at opnå eventuel støjdemping i støjfølsomme områder. Anlæg af en støjvold på sydsiden af motorvejen indgår i disse vurderinger.

Ved at flytte Bjæverskovvej er det muligt at bevare de eksisterende indkørsler til for eksempel Spanager. Trafikstyrelsens undersøgelser viser, at det ikke er muligt at føre Bjæverskovvej syd for granplantagen.

Trafikstyrelsen kan oplyse, at vi i alle projektets faser indgår i et tæt samarbejde med relevante myndigheder, f.eks. styrelser og kommuner.

Arealbehov

Leopold Rullegræs (32V) foreslår at spunse langs motorvejsramperne for at rykke banen tættere på motorvejen. Det formindsker rampernes udvidelse på Vestmotorvejen og reducerer arealindgrebet på Leopold Rullegræs.

En borger (91B) påpeger, at boligejerne i nærheden af banen vil opleve værditab.

En gruppe borgere (303B, 304B, 366B) bosiddende tæt på banen spørger, hvorvidt Trafikstyrelsen vil ekspropriere deres ejendomme.

Trafikstyrelsens kommentarer

Ved ramperne til Vestre Ringvej er der allerede i det foreliggende projekt regnet med opstilling af støttemur, så jernbanen placeres så tæt på frakørslerne som muligt. Langs motorvejen placeres jernbanen jf. aftale med Vejdirektoratet i en afstand på 60 meter i centerlinjeafstand for at muliggøre fremtidige motorvejsudvidelser. Det er vurderet, at en lang spunsning vil være meget dyrt og ikke stå i forhold til de ret beskedne arealbesparelser, det vil medføre. Alternativt kan banen sænkes under til- og frakørslerne, hvilket vil medføre store og dyre betonkonstruktioner.

En ejendom eksproprieres helt eller delvist, hvis den bliver fysisk berørt af projektet. Hele ejendomme eksproprieres udelukkende, hvis hele ejendommens areal skal anvende i forbindelse med et nyt anlæg eller, hvis ejendommen bliver ubrugelig til almindelige formål. En uafhængig ekspropriationskommission afgør ekspropriationssager.

Det fremgår af det dynamiske kort på Trafikstyrelsens hjemmeside hvilke arealer, der er direkte berørt af banens linjeføring. Grundejere henvises til på denne måde at søge information om jernbanens placering i forhold til deres grunde.

Naturforhold

Komiteen for Bedre bebyggelse på Amager (272F) vurderer, at et detaljeret projektudkast, tekniske undersøgelser og miljøvurdering af de to foreslåede løsninger til at føre banelinjen gennem Køge Å og ådalen er nødvendige. Foreningen karakteriserer de to løsninger som unacceptable og spørger, om naturen i området kan overleve så voldsomme ændringer.

Der spørges til, om pignsmerlingen kan overleve de drastiske ændringer af åen, hvad der sker med vandmiljøet – herunder vandkvaliteten i åen eller i den alternative å, hvordan naturoplevelsen i Regnemarksområdet påvirkes, og hvad der sker med bevoksningen langs åen.

En borger (208B) spørger, hvordan de relevante myndigheder forholder sig til, at terrænændringer ved det fredede areal Vittenbjerggård er i modstrid med fredningsbestemmelserne.

Trafikstyrelsens kommentarer

Ved Regnemark er naturværdierne omkring Køge Å meget store, og området er klassificeret som et Natura 2000-område. Derfor har Trafikstyrelsen med By- og Landskabsstyrelsen drøftet de afhjælpende foranstaltninger i forbindelse med anlæg af en ny bane i dette område.

Projektet indebærer, at åen får et snoet forløb og bedre faldforhold. Det forbedrer miljøet for de naturtyper, som habitatområdet er udpeget til at beskytte. Naturtypen 'Bræmmer med høje urter langs vandløb eller skyggende skovbryn' vurderes at blive påvirket af projektet, men den forventes at kunne gendannes i løbet af få år. Projektet vurderes endvidere at forbedre leveforholdene for pignsmerlingen.

Køge Kommune skal som vandløbsmyndighed foretage en nærmere vurdering af mulighederne for at gennemføre projektet.

Projektet berører en smal arealstribе i yderkanten af det område, som er omfattet af Vittenbjerg Åsfredningen, og som ligger helt tæt op ad motorvejen. Vedrørende relevante myndigheders kommentarer, henvises til deres høringsvar, som er resumeret i dette høringsnotat, og som er tilgængelige på Trafikstyrelsens hjemmeside i deres fulde ordlyd.

Rekreative interesser

Drift

En borger (184B) spørger om der plantes ny skov, når skoven ved Køge Å, Yderholmen, fældes som konsekvens af linjeføringen.

Trafikstyrelsens kommentarer

I det omfang København-Ringsted projektet medfører indgreb i fredskov, etableres der i samarbejde med Statsskovdistriktet og de berørte kommuner erstatningsskov et andet sted. Erstatningsarealet skal ifølge Skovloven udgøre mellem 110 pct. og 200 pct. af det areal, der fældes.

Grund- og Drikkevand

Drift

Komiteen for Bedre bebyggelse på Amager (272F) spørger, om støttemuren ved Køge Å påvirker vandtilstrømningen fra baglandet til Regnemarkområdet, der er et vigtigt reservoir for drikkevand til København.

Trafikstyrelsens kommentarer

Konsekvenserne for grundvandsstrømningen som følge af en støttemur er ikke vurderet nærmere. I de videre undersøgelser arbejdes der videre med tilvalgsmuligheden Regulering af Køge Å, og i den løsning skal der ikke laves en støttemur.

Trafikale forhold

Anlæg

Køge Kommune (182K) mener, at de foreslåede vejlukninger og -ændringer ved Bjæverskov kan give anledning til gener i anlægsfasen. Det foreslås, at der indledes forhandlinger med Vejdirektoratet om etablering af østvendte motorvejsramper ved Yderholmen, før bygning af banen går i gang.

En borger (307B) påpeger, at det vil medføre store gener, når Ejbyvej lukkes i en periode på 9 måneder.

Flere borgere (303B, 310B, 311B, 317B) har svært ved at se, hvordan det skal kunne lade sig gøre at føre trafikken ad Spanagervej og Bjæverskovvej, mens Ejbyvej er lukket. Hvis det er absolut nødvendigt at lukke Ejbyvej foreslås det igangsat tidligt. Der spørges også til, om det er muligt at få en frakørsel i Vemmedrup.

En borger (316B) spørger, hvor trafikken skal ledes hen, når Bøgedevej bliver lukket, og hvordan materialerne kommer ind til byggeriet på Vestre Ringvej.

Trafikstyrelsens kommentarer

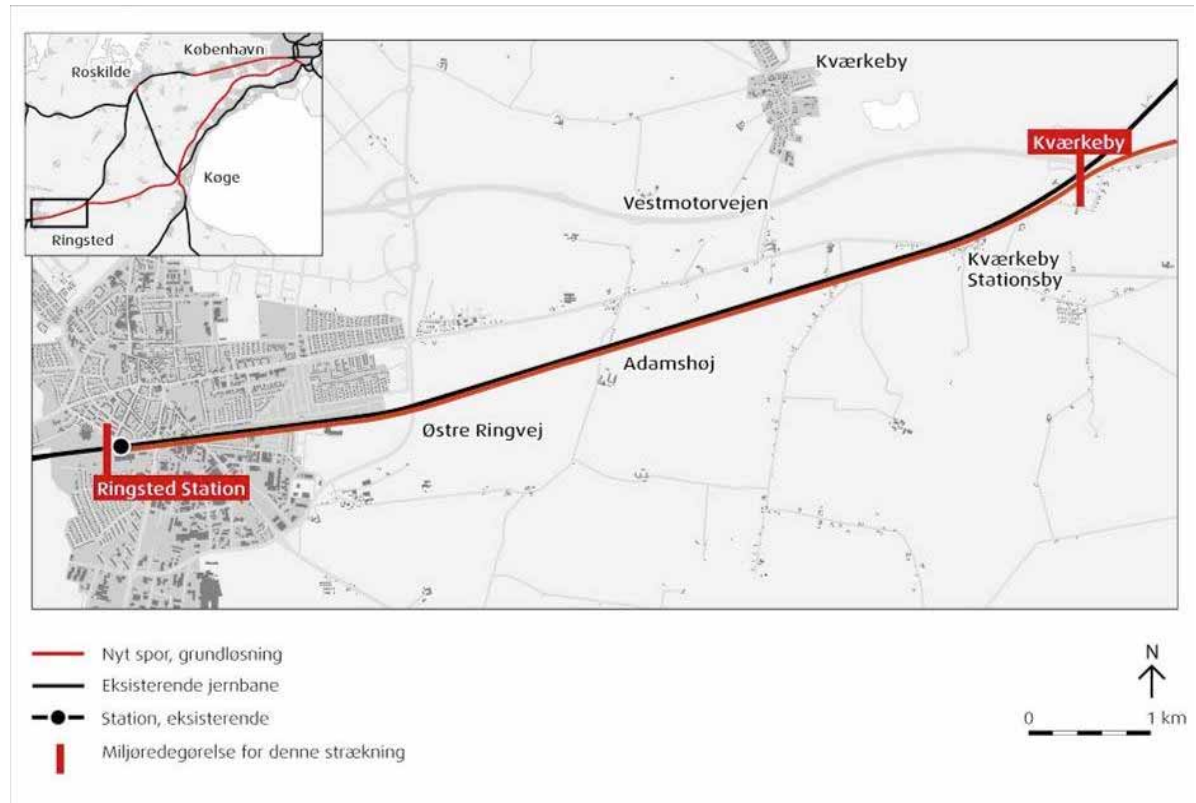
Ejbyvej lukkes i en periode på 6 måneder. I perioden er der omkørsel af Spanagervej, Bjæverskovvej eller Salbyvej.

I en senere fase vil der blive gennemført detaljerede undersøgelser af de trafikale forhold. Undersøgelserne vil danne grundlag for udarbejdelse af detaljerede planer for vejtrafikkens forløb i anlægsperioden.

Vedrørende Bøgedevej er der planer om at lede trafikken ad Vestre Ringvej. Det kan ske ved at etablere et vejstykke langs den kommende bane til Vestre Ringvej.

Miljøreddegørelse 10 – Fælles strækning

Kværkeby Stationsby – Ringsted Station



Det fysiske anlæg

Ringsted Kommune (250K) vurderer, at broen over banen ved Næstvedvej udskiftes i forbindelse med projektet. De vejtrafikale problemer på broen ønskes samtidig løst.

Ringsted Kommune foretrækker en løsning, hvor de to udfletningsanlæg udføres i niveau. Anlægges de alligevel i to plan, foreslår kommunen, at afskærmende beplantning indarbejdes.

Ringsted Kommune ønsker af hensyn til trafikbelastningen af Fjællebro den skitserede omfartsvej ved Fjællebro. Desuden ønsker kommunen et sikkert stisystem til Kværkeby Skole.

Kværkeby Skoles skolebestyrelse (62V) udtrykker bekymring for trafikudviklingen ved skolen. Ved at projektere med en højere frihøjde på den eksisterende bro ved Fjællebro eller anlæg af en omfartsvej uden om Fjællebro vil mængden af tung trafik på Køgevej øges med uheldige konsekvenser for skolevejen.

Skolebestyrelsen frygter at en øget frihøjde vil skabe en ny trafikkorridor for tunge lastbiler fra Sydmotorvejen. Bestyrelsen ønsker en undersøgelse af omfanget af tung trafik på nuværende tidspunkt og i fremtiden ved en øget frihøjde på broen, og når erhvervsområdet ved Kærup er færdigbygget.

Skolebestyrelsen ser helst, at den eksisterende bro udvides med to ekstra spor, og at broens frihøjde ikke øges. Bestyrelsen stiller forslag om, at indsnævre kørebanen

til ét spor ved skolen, anlæg af 30 km modificeret bump, anlæg af 30 km hævet flade, anlæg af trafiklys ved skolen og anlæg af tunnel eller gangbro ved skolen.

Fjællebro - Kværkebyegnens Borgerforening (163F) ønsker heller ikke en omfartsvej af samme årsager som Kværkeby Skoles skolebestyrelse. Det anføres desuden, at naturområdet mellem Fjællebro og Bedsted belastes.

Borgerforeningen fremfører desuden ønske om, at Fjællebro Station genåbnes.

En borger (194B), der ejer Køgevej 214, er 'fortørnet' over planerne om omlægningen af Køgevej. Borgeren erhvervede ejendommen i 2006. På det tidspunkt var der ikke planer om en vejomlægning. Det anføres, at der kan findes en løsning uden, at det i samme grad påvirker ejendommene syd for Køgevej i Fjællebro. Det påpeges desuden, at en omlægning af Køgevej påvirker naturen negativt, og desuden giver det tung trafik på Køgevej.

I et borgersvar (23B) gør et ægtepar indsigelse mod omlægning af Køgevej ved Fjællebro, da parret ejer en del af den jord, som planlægges anvendt til ny vejføring. Det anføres, at parrets hus med projektforslaget kommer til at ligge mellem to befærdede veje. Omfartsvejen deler ejendom og tilstødende marker, hvilket umuliggør eventuelt dyrehold, det dyrkbare areal bliver reduceret, værdien af boligen falder, og omfartsvejen vil ødelægge en naturkorridor. Samtidig påpeges det, at vej og bane vil omkranse Fjællebro og forårsage en farligere skolevej for børnene fra Fjællebro Øst. Parret ser helst, at den nuværende vejføring bibeholdes. Alternativt støttes en omfartsvej nord om byen, da skolevejen bliver sikrere, og tung trafik føres uden om byen.

En borger (34B) opponerer mod omlægning af Køgevej, da det berører borgerens ejendom og anses for at være trafikalt u hensigtsmæssigt.

En borger (225B) beskriver, hvorledes broerne ved anlægget mellem Ringsted og Kværkeby kan udvides med et spor, så den vestlige bro fører et spor fra en forgrening fra sydbanen over/under sporet fra vestbanen sammen med sporet til sydbanen. På den måde opnås niveaufri fletning til strækningen fra vest.

En borger (400B) spørger, om udfletningen ved Ringsted planlægges som total udfletning ude af niveau mellem den nye bane, den gamle bane og Sydbanen/Vestbanen.

En borger (362B) spørger, hvad der sker med industrisporet ved Postterminalen.

Trafikstyrelsens kommentarer

Trafikstyrelsen har vurderet at det ikke er aktuelt med at etablere flere spor mellem Ringsted og Fjællebro, som led i en 5. sporsløsning, og nye anlæg i området er derfor kun relevant i forbindelse med nybygningsløsningen.

Efter analyse af det hidtidige løsningsforslag arbejder Trafikstyrelsen videre med en løsning som består i at Nybygningsløsningens to spor føres helt ind til Ringsted som en selvstændig bane, men parallelt med den bestående. Løsningen omfatter desuden optimering af sporplaceringen og sporudnyttelsen på Ringsted Station.

Med de nye spor bliver der ud fletning mellem henholdsvis den gamle og den nye bane og mellem Vestbanen og Sydbanen på selve Ringsted Station, men disse etableres i niveau og ikke via nye broanlæg.

Adgang til industrisporet ved postterminalen søges etableret til det nye, sydligste spor.

Der er ingen S-bane ved Ringsted og dermed heller ingen ud fletning dertil.

På baggrund af høringsperioden og under hensyn til de høje anlægsomkostninger arbejdes der i projektet ikke videre med omlægning af Køgevej uden om Fjællebro. Det betyder, at der bygges en banebro ved siden af den eksisterende,

lavere bro, der ikke har tilstrækkelig frihøjde for høje lastvogne. Den nye banebro forberedes dog til den tilstrækkelige frihøjde.

Der indgår ikke i projektet planer om genåbning af Fjællebro Station.

Kommune- og lokalplaner

Ringsted Kommune (250K) vil ikke have ekstraomkostninger i forbindelse med den planlagte regionale, rekreative cykelsti, der kommer til at krydse under banen ved Kongsted Huse som følge af København-Ringsted projektet.

Trafikstyrelsens kommentarer

Som udgangspunkt indeholder projektet reetablering af eksisterende, overordnede stiforbindelser og dermed også finansieringen heraf. De nærmere forhold vedrørende finansiering af en planlagt stiforbindelse aftales senere i projektet.

Arealbehov

En borger (59B), som bor på Bedstedvej 18, spørger om muligheden for forlods overtagelse af ejendommen. Borgeren spørger desuden til, om der er mulighed for, at Trafikstyrelsen flytter det areal, der er reserveret til arbejdsområde på Bedstedvej 18 til Bedstedvej 6.

Trafikstyrelsens kommentarer

Trafikstyrelsen overvejer at flytte arbejdsområdet fra arealer på Bedstedvej 18 til arealer på Bedstedvej 6. Bedstedvej 18 kan ikke komme i betragtning til en forlods overtagelse jf. gældende regler.

Visuelle forhold

En borger (12B) er bekymret for stor støjpåvirkning, et grimt udsyn til en bane anlagt på en dæmning tæt på sit hus samt værdiforringelse af sin ejendom.

Trafikstyrelsens kommentarer

Der arbejdes videre med en løsning uden høje broer/dæmninger i niveaufri udfletning, hvorfor en dæmning næppe vil komme på tale ud for borgerens ejendom.

Naturforhold

Ringsted Kommune (250K) forventer, at København-Ringsted projektet gennemføres, så det ikke vil hindre kommunen i at leve op til kravene i de kommende vand- og naturplaner.

Trafikstyrelsens kommentarer

På baggrund af de gennemførte konsekvensvurderinger er det sammenfattende vurderet, at det med de planlagte afhjælpende foranstaltninger vil være muligt, at etablere en ny jernbane på strækningen uden væsentlig varig påvirkning af naturområderne. Som en del af de afhjælpende foranstaltninger, etableres underføringer af de vandløb, der krydses på den aktuelle strækning. I det videre forløb vil det blive nærmere afklaret om der er konflikter med kravene i de kommende vand- og naturplaner.

Trafikale forhold

Anlæg

Ringsted Kommune (250K) anmoder om, at Østre Ringvej holdes åben i anlægsperioden.

Trafikstyrelsens kommentarer

Der vil i det videre forløb blive arbejdet med anlægstekniske løsninger, så hel eller delvis lukning af Østre Ringvej så vidt muligt undgås. Helt at undgå gener vil næppe være muligt.

Jordarbejde

Drift

En borger (33B) anmoder om, at overskudsjord fra projektet anvendes til at anlægge en støjvold ved Adamshøj gods.

Trafikstyrelsens kommentarer

Trafikstyrelsen vil i det videre forløb bearbejde mulighederne for indpasning af banen i landskabet, under hensyntagen til landskabets karakter og eventuel effekt i forhold til dæmpning af støj, primært i forhold til bolig- og kolonihaveområder.

Anvendelse af eventuel overskudsjord på denne del strækning vil indgå i drøftelsen med Ringsted Kommune.

Miljøreddegørelse 11

Støj og vibrationer

Grundlag for støjberegningerne

Generelt om støj

Flere høringssvar fra borgere pointerer, at målinger er én ting, og folks forskellige opfattelse af støj er en anden ting. Folk reagerer forskelligt, og nogle føler sig mere generet end andre.

En borger (352B) fremhæver, at én ting er målinger og beregninger, en anden ting er, hvordan støjen opfattes og generer den enkelte.

En anden borger (339B) efterlyser et lynkursus i støj og støjberegninger, for at man ikke skal tale forbi hinanden. Ikke alle er klar over, at en øgning af støjen på 6 dB betyder en fordobling af støjen, mens en sænkning af støjen med 6 dB betyder en halvering.

Endelig foreslår en borger (386B), at de forskellige lydstyrker demonstreres i praksis ved hjælp af et højttaleranlæg, der kan illustrere, hvordan støjen fra en motorvej og fra et forbikørende godstog lyder.

Trafikstyrelsens kommentarer

Trafikstyrelsen anvender de regnemoder og de grænseværdier, som er foreskrevet af Miljøstyrelsen. De grænseværdier, der anvendes som grundlag for gennemførelse af støjdæmpning er fastlagt på baggrund af resultaterne af interviewundersøgelser om et stort antal menneskers opfattelse af genevirkningen af støj. De interviewundersøgelser, der ligger til grund for fastlæggelse af grænseværdier, er lavet blandt beboere i forskellige europæiske lande og omfatter i alt ca. 27.000 mennesker.

Folk reagerer meget forskelligt over for støj, og ved en støjgrænse på 64 dB vil ca. 8 pct. af befolkningen føle sig stærkt generet af støj.

Det er rigtigt, at en fordobling af støjniveauet svarer til en stigning på 6-10 dB, og tilsvarende at en halvering af støjniveauet svarer til en sænkning af støjniveauet på 6-10 dB.

Der henvises i øvrigt til Trafikstyrelsens generelle pjece "Jernbanen og støj", som findes på hjemmesiden eller kan bestilles.

Forudsætninger for beregningerne

Vejlauget Munkekær (230F) i Solrød Kommune, Bjæverskov Nærmiljø (175F) og en række borgere (173B, 186B, 366B, 494B) undrer sig over, at støjberegningerne ikke er lavet ud fra maksimalhastigheder på 250 km/t, når nu banen dimensioneres til denne hastighed. Det må betyde, at støjniveauet ender med at blive højere, end beregningerne viser.

Grundejerforeningen Højengen (27F) spørger, hvad der sker med støjen, hvis hastighederne hæves til 300 km/t.

Sammenslutningen af Grundejerforeninger i Karlslunde (340F) vil gerne vide under hvilke vejr- og vindforhold, beregningerne laves. Støjen er især tydelig i vestenvind. Sammenslutningen vil også gerne vide, om en fremtidig udvidelse af Køge Bugt Motorvejen indgår i beregningerne.

Valby Lokaludvalg (264K) vil gerne vide mere om de metoder til støjberegning, der er anvendt. Er det rigtigt, at støjen beregnes i løbet af hele døgnet? Med få tog om natten kan døgn gennemsnittet jo bringes langt ned.

En borger (5B) vil gerne vide hvilket tidspunkt af døgnet, beregningerne dækker. De lange godstog, som næppe er af nyeste dato, kører oftest om natten. Er der taget højde for det? En anden borger (352B) spørger, om støjberegningerne tager udgangspunkt i de nye bremses på godstogene.

En borger (358B) oplever et støjniveau på 90 dB indimellem. Han vil gerne vide, hvordan gennemsnitsværdien regnes ud.

Trafikstyrelsens kommentarer

Banen forberedes til maks. 250 km/t. Det betyder, at der ikke kan køres hurtigere, medmindre hele anlægget bygges om. Derfor er der ikke lavet støjberegninger for en hastighed på 300 km/t.

De gennemførte støjberegninger er baseret på en maksimalhastighed på 200 km/t. Det skyldes, at ingen af de nuværende tog på danske baner kan køre hurtigere. Og der indgår ikke i det driftsoplæg, der anvendes ved banens åbning, tog, der kører med en maksimalhastighed over 200 km/t.

Efter 2017 og dermed den nye banes forventede færdiggørelse, kan det forventes, at der indsættes tog på strækningen med en maksimalhastighed på op til 250 km/t. Desuden er der stor sandsynlighed for, at alle godsvogne på danske skinner er forsynet med nye bremses omkring det tidspunkt, hvor en ny bane åbner. Med nye type bremses vil støjniveauet blive reduceret væsentligt fra godstogene. Da der imidlertid er usikkerhed omkring det nøjagtige tidspunkt, har Trafikstyrelsen valgt først at indregne effekten af de nye bremses i et scenario for 2030. Reduktionen af støjen fra godstogene modsvares delvis af en stigning i støjen som følge af højere maksimalhastigheder for passagertogene. Beregningerne viser, at der samlet set i 2030 vil være en reduktion af det gennemsnitlige støjniveau i forhold til 2017.

*Den anvendte beregningsmetode, *NORD 2000*, giver mulighed for at beregne lydets udbredelse under en række forskellige vejrforhold. For at opnå en overkommelig beregningstid er der, som foreskrevet af Miljøstyrelsen, anvendt 4 vejrklasser i beregningerne. I disse vejrklasser indgår bl.a. vindretning, lufttemperatur og luftfugtighed.*

Den støjindikator, der anvendes i beregningerne betegnes L_{den} , og tager højde for, at støjen fra jernbanen virker mere generende om aftenen og om natten. Derfor vejer jernbanestøjen på disse tidspunkter tungere i denne indikator end jernbanestøj i dagtimerne. Dette sker i praksis ved at støjniveauet i aftentimerne tillægges 5 dB og i nattetimerne 10 dB.

De anvendte grænseværdier

Solrød Kommune (96K) undrer sig over, at borgerne skal kunne tåle væsentlig højere støj fra en jernbane end fra virksomheder og veje. Togtrafikken sker døgnet rundt, og borgerne skal døgnet rundt kunne tåle 64 dB i gennemsnit. Det betyder, at støjen i jernbanens spidsbelastning kan komme over de 64 dB. Kommunen påpeger desuden, at Miljøredegørelsen ikke forholder sig til de mange boliger, som kun er "plagede", dvs. ligger lige under 64 dB grænsen. Også disse boliger vil for manges vedkommende ligge over Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier for virksomheder m.v.

Endelig finder Solrød Kommune det absurd, at støj udbredelsen i anlægsperioden bør holdes på et lavere niveau – 40 dB – end den støj, som borgerne efter anlægsperioden skal tåle år efter år.

Høje Taastrup Kommune (180K) finder det uklart hvilke kriterier og overvejelser, der ligger til grund ved udpegning af de strækninger, der betegnes som "nye", og som derfor skal opfylde skærpede grænseværdier. Det får betydning for hvilke

strækninger, der skal have ekstra støjafskærmning og dermed for antallet af støjbelastede boliger langs strækningen.

Brøndby Kommune (255K) undrer sig over, at støjbelastningen er beregnet både ud fra 64 dB og 66 dB. Kommunen opfatter anlæggelsen af et 5. spor som nyanlæg og dermed med omfattes af en grænseværdi på 64 dB. Også Albertslund Kommune (201K) anbefaler, at grænseværdien på 5. sporsløsningen sættes til 64 dB. Brøndby Kommune påpeger, at Miljøstyrelsen har sat en grænseværdi på 59 dB for rekreative områder i det åbne land. Det har Trafikstyrelsen tilsyneladende overset.

By- og Landskabsstyrelsen (244M) anbefaler, at også 5. sporsløsningen baseres på en vejledende grænseværdi på 64 dB. Styrelsen vurderer, at en udbygning af den eksisterende bane i 5. sporsløsningen bør sidestilles med nyanlæg.

Grundejerforeningen Egeparken (259F) konstaterer, at støjen fra jernbanetrafik tillades at være markant højere end støjen fra biltrafik. Beregningen baseres på gennemsnitsstøj over et samlet tidsforløb. Denne beregningsmetode er uanvendelig for beboerne, som registrerer støjen for fuld styrke, når et tog kører forbi. Grundejerforeningen kræver derfor at få den reelle støj, inkl. spidsværdierne for de 16 togpassager i timen dokumenteret.

Grundejerforeningen Egeparken foreslår endvidere, at der indføres en mærkningsordning for godstog med nye bremsere. Ordningen skulle indebære, at kun godstog med nye, støjsvage bremsere får lov at køre i støjfølsomme områder, mens de andre henvises til andre ruter, f.eks. Trelleborg-Sassnitz.

Bjæverskov Nærmiljø (175F) foreslår, at der tages et mere fornuftigt og menneskeligt udgangspunkt for støjniveauet end 64 dB. Man skal vælge et niveau, som ligger over det niveau, hvor mennesker bliver stærkt generet. Planlovens intentioner er et lydniveau på 55 dB, og Bekendtgørelsen af lov om miljøbeskyttelse nr. 1757 siger, at man altid skal benytte den bedst tilgængelige teknik.

Grundejerforeningen Trylleskoven (65F) konstaterer, at eksisterende støj samt støj fra Nybygningsløsningen tilsammen langt vil overskride Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier for støj i åbent land på 50 dB og i bynære områder på 55 dB.

Nogle borgere (178B, 260B, 309B) mener, at Trafikstyrelsen bør sætte en lavere støjgrænse end den vejledende.

En borger (44B) efterlyser beregninger, der viser støjbelastningen ved lavere grænseværdier.

To borgere (10B, 409B) undrer sig over, at EU's regler for støjbelastning ikke overholdes.

En borger (343B) oplyser, at man i Sverige ikke må komme over 40 dB, når man sætter vindmøller op. En anden borger (493B) gør opmærksom på, at den maksimale støj fra et dieselmotorkraftværk om natten er 45 dB.

En borger (336B) spørger om støjen i forhold til arbejdspladserne. Hvad er grænseværdien der?

En borger (393B) spørger om støj for rekreative områder. Miljøministeriet har støjgrænser for rekreative områder, men gælder de også for jernbaner?

En borger (364B) spørger hvor langt ude, støjen bliver beregnet i forhold til jernbanen og motorvejen.

En borger (502B) har S-toget kørende i baghaven. Hvis døre og vinduer er åbne, kan man ikke tale sammen, når toget kører forbi. Det er blevet fortalt, at støjgrænsen på de 64 dB er overholdt, så det er altså, hvad man kan vente sig.

En borger (333B) bor op til et godsbanespor, der ikke anvendes. Nu kan han med 5. sporsløsningen forvente både højhastighedstog og godstog. Kan han regne med en 64 dB-løsning?

En borger (332B) spørger, hvad det er for nogle beboere, man har spurgt om, hvornår de blev generet af støjen. Hvor bor de, og hvor mange er spurgt?

En borger (344B) undrer sig over, at 85 dB nævnes som maksimalværdi ved en hastighed på 250 km/t, når det i Trafikstyrelsens egen pjece om støj fremgår, at et persontog med 180 km/t støjer 90 dB.

Trafikstyrelsens kommentarer

De interviewundersøgelser, der ligger til grund for fastlæggelse af grænseværdier, er lavet blandt beboere i forskellige europæiske lande og omfatter i alt ca. 27.000 mennesker. Ved en støjgrænse på 64 dB for jernbanestøj vil ca. 8 pct. af befolkningen føle sig stærkt generet af støj. Omtrent samme procentdel af befolkningen vil føle sig stærkt generet ved en støjgrænse på 58 dB for vejstøj.

Forskellen i grænseværdierne for vejtrafik på 58 dB og for jernbanetrafik på 64 dB bunder således i, at jernbanetrafik generelt opfattes som mindre generende end vejtrafik.

Miljøstyrelsens grænseværdier for erhvervsområder og andre anlægstyper, er fastlagt ud fra andre, overordnede samfundsmæssige hensyn og er i øvrigt baseret på en anden støjindikator ($L_{Aeq, 24t}$) end den, der anvendes i forbindelse med regulering af støj fra jernbaner.

Ligeledes regulerer kommunerne normalt støj fra anlægsarbejder efter andre kriterier end støjen fra driften af en jernbane.

Trafikstyrelsens definition af "nye" banestrækninger er relativ enkel, idet de omfatter strækninger, hvor der ikke i forvejen er jernbanetrafik. Udgangspunktet for konsekvensvurderingerne har været en grænseværdi på 66 dB langs eksisterende strækninger og en grænseværdi på 64 dB langs nye strækninger.

Trafikstyrelsen har desuden i den aktuelle undersøgelse fulgt den praksis for støjdæmpning, der har været anvendt gennem de seneste godt 20 år i Støjpuljen. Her er støjdæmpning alene blev et gennemført med henblik på at reducere støjen i boligområder.

Den anvendte grænseværdi er relateret til en støjindikator, L_{den} , der angiver en beregnet årsmiddelværdi, bl.a. fordi data om vejrforholdene er opgjort som middelværdier over et år. I beregningerne indgår også den samlede trafik fordelt over døgnet i henholdsvis dag, aften og natteperioder. Grænseværdien for "gennemsnitsværdien" er 64 dB. Herudover er omfanget af støjdæmpning vurderet i forhold til støjens maksimalværdi, der angiver støjniveauet ved passagen af det mest støjende tog. Grænseværdien for maksimalværdien er 85 dB. Beregningerne viser, at gennemsnitsværdien udløser støjdæmpning i større omfang end maksimalværdien, og det er baggrunden for, at konsekvensvurderingerne er baseret på gennemsnitsværdien.

Spørgsmål og kommentarer til de fastlagte niveauer for støjgrænser kan eventuelt rettes til Miljøstyrelsen, der er myndighed på dette område.

Trafikstyrelsen har ikke kendskab til de omtalte grænseværdier på 50 dB i åbent land og 55 dB i bynære områder, men kan henvise til Tillæg til vejledning nr. 1/1997: Støj og vibrationer fra jernbaner. Her er angivet vejledende grænseværdier til planlægningsbrug. For boligområder er angivet en grænseværdi på 64 dB og for rekreative områder en grænseværdi på 59 dB. Disse grænseværdier anvendes ved udlæg af boligområder og rekreative arealer i nærheden af eksisterende baner. I Trafikstyrelsens undersøgelser er omfanget af støjdæmpende foranstaltninger vurderet i forhold til boligområder ved anvendelse af 64 dB langs nye baner samt 64 dB og 66 dB langs eksisterende baner. I

undersøgelserne indgår ikke en vurdering af omfanget af afhjælpende foranstaltninger i forhold til rekreative arealer, idet der er taget udgangspunkt i den gældende praksis for støjdæmpning langs jernbaner.

Støjgrænser på arbejdspladser er fastlagt ud fra andre kriterier end de, der ligger til grund for støjgrænserne for jernbaner, og kan derfor ikke umiddelbart sammenlignes.

Der findes ingen fælles EU-grænseværdi for jernbanestøj, og det er op til de enkelte medlemslande at fastlægge nationale grænseværdier for jernbanestøj. Men EU's støjdirektiv, foreskriver, at alle medlemslande skal lave en støjkortlægning med udgangspunkt i et støjniveau på 55 dB samt efterfølgende udarbejde støjhandlingsplaner.

Trafikstyrelsens støjberegninger omfatter området i en afstand på 750 meter på begge sider af banen.

Bane og motorvej

Flere hørings svar hæfter sig ved sammenhængen mellem jernbane- og motorvejsstøj.

Grundejerforeningen Munkekær (230F) undrer sig over, at VVM-undersøgelsen for tre år siden vedrørende motorvejsprojektet viste nogle andre tal end Trafikstyrelsens. De har, som Trafikstyrelsen viser med 64 dB, i Vejdirektoratets beregninger vist med 72 dB. Det er en stor forskel.

Grundejerforeningen Trylleskoven (65F) og nogle borgere (16B, 206B, 233B, 355B) bemærker, at påstanden om, at kun den kraftigste støjkilde kan høres, er helt forkert. Der er tale om to forskellige støjtyper – som at sammenligne Rundetårn med et tordenskrald. I et orkester kan ikke kun det instrument, som spiller højest, høres. På samme måde kan man sagtens høre både den monotone støj fra motorvejen og den meget svingende togstøj samtidig, fordi den har et helt andet støj mønster.

En borger (431B) mener, at man til nød kan lære at ignorere motorvejsstøjen, hvorimod den periodiske jernbanestøj er umulig at ignorere.

Trafikstyrelsens kommentarer

Trafikstyrelsen har udarbejdet eksempler på det samlede, gennemsnitlige støjbidrag fra motorvej og jernbane. Desuden viser eksemplerne det gennemsnitlige støjbidrag fra henholdsvis motorvej og jernbane. De værdier, der er anvendt i eksemplerne, er for både vejstøj og for jernbanestøj 63 dB. Trafikstyrelsen har baseret støjkurverne på de beregninger, der blev gennemført for motorvejen, samt de beregninger, der er gennemført i forbindelse med København-Ringsted projektet, så grundlaget er på denne baggrund i overensstemmelse med Vejdirektoratets beregninger.

Ved sammenlægning af bidraget fra to støj kilder vil bidraget fra den ene kilde være uden betydning, når forskellen er ca. 10 dB. Vejstøj og jernbanestøj har, som det anføres, forskellig karakter, og i det omfang, at forskellen er mindre end ca. 10 dB mellem støjen fra et forbi kørende tog og den konstante støj fra motorvejen, vil togpassagen kunne høres.

Forslag til supplerende støj beregninger

Ni kommuner, nemlig Solrød, Greve, Holbæk, Høje Taastrup, Ishøj, Lejre, Odsherred, Roskilde og Vallensbæk har lavet et fælles hørings svar (270K). Kommunerne anbefaler, at omkostningerne ved opgraderingen af støjbegrænsningen langs den eksisterende bane analyseres ud fra, at det samlede antal støjbelastede boliger kommer ned på niveau med Nybygningsløsningen. Desuden anbefales det, at der foretages en analyse af støj ved Nybygningsløsningen uden kombiterminal i Køge, det vil sige hvor kun transitgodset føres via Køge, mens gods til regionen føres over den eksisterende bane til København.

Wallensbekbyes Laug (165F) opfordrer til, at Trafikstyrelsen laver beregninger over hvilket støjniveau, den eksisterende linjeføring inkl. 5. sporsløsningen kunne komme ned på igennem befolkede områder ved anvendelse af 5 mia. kr. til dette formål. Det svarer til det beløb, der bliver "til overs" ved valg af 5. sporsløsningen i stedet for Nybygningsløsningen. Lauget opfordrer endvidere til, at der foretages reviderede støjberegninger over belastningen fra godstogenes kørsel gennem Vallensbæk ved maksimal belastning af jernbanen med godstog døgnet rundt som både en maksimal- og en gennemsnitsberegning.

Bjæverskov Nærmiljø (175F) foreslår, at støjberegningerne gennemføres med udgangspunkt i den fulde hastighed på 250 km/t, fordi den hastighed sikkert vil være aktuel, når banen tages i brug.

Solrød Kommune (96K) ser gerne, at der foretages støjberegninger af, hvad en hastighedsnedsættelse i aften- og nattetimerne vil betyde for støjudbredelsen. Desuden foreslår kommunen, at der suppleres med støjkortlægning af støjramte i intervallet 64-55 dB og af spidsbelastningerne over 64 dB.

Trafikstyrelsens kommentarer

Trafikstyrelsen vil i de videre undersøgelser bibeholde de scenarier, der er vurderet i de hidtil gennemførte undersøgelser. Scenarierne omfatter støjdæmpning i forhold til en støjgrænse på 64 dB langs nye banestrækninger og to støjgrænser på henholdsvis 64 dB og 66 dB langs eksisterende banestrækninger. Der er desuden foretaget en vurdering af den forventede udvikling i støjniveauet frem til 2030. I disse beregninger indgår indsættelse af tog med en hastighed på op til 250 km/t, samt at støjen fra godsvogne er reduceret som følge af en ændring af bremsesystemet. Trafikstyrelsen har afgrænset undersøgelserne til disse scenarier, idet en mere generel vurdering af omkostningerne til reduktion af jernbanestøj vurderes at ligge uden for projektets rammer.

Optælling af støjbelastede boliger er sket i relation til de ovenfor nævnte grænseværdier. Det er i forbindelse med de gennemførte undersøgelser ikke vurderet at være relevant at foretage optællinger af boliger med en støjbelastning under de angivne grænseværdier, idet disse boliger vil være berettiget til støjbeskyttelse i henhold til gældende praksis.

I støjberegningerne for Nybygningsløsningen indgår kørsel med godstog på den eksisterende bane i et omfang, der skønnes at dække behovet for betjening af godsterminalen i Høje Taastrup.

Maksimalværdien angiver støjen fra det enkelte togs passage og tager ikke hensyn til antallet af tog hen over døgnet. Trafikstyrelsens beregninger viser imidlertid, at gennemsnitsværdien udløser støjdæmpning i større omfang end maksimalværdien, og det er baggrunden for, at konsekvensvurderingerne er baseret på gennemsnitsværdien.

Resultater af støjberegningerne

Gennemsnitsværdier og maksimumværdier

Sammenslutningen af Grundejerforeninger i Karlslunde (340F) spørger, hvorfor der ikke vises grænser for maksimal støjbelastning i stedet for gennemsnitsbelastning. Et langt godstog, der kommer tonsende forbi med et støjniveau på 84 dB, må da opleves langt værre end en gennemsnitsbelastning på 64 dB.

Valby Lokaludvalg (264K) påpeger, at gennemsnittet måske ikke er så slemt, men når toget kører forbi er det slemt. Og når der kører 15-17 tog forbi i timen, burde man regne på det.

En borger (341B) kan ikke se logikken i, at 64 dB rækker længere ud end 85 dB. I den korte periode, hvor toget buldrer forbi, må lyden da række længere ud end grænsen for de 64 dB?

En borger (375B) spørger, hvor langt man kommer ud fra jernbanen, hvis man sætter 64 dB som maksimalstøj i stedet for gennemsnitsstøj.

En borger mener, at gennemsnitsstøjen ikke kan bruges til noget som helst. Hvis et tog kører 4 m oppe og larmer 100 dB, mens et andet tog kører 4 m nede i jorden og larmer 0 dB, så er gennemsnittet 50 dB – langt under grænseværdien!

En borger (154B) undrer sig over den måde, støjen gøres op på. Timemiddelværdier og døgnmiddelværdier siger ikke folk noget – især ikke dem, der bor tæt på jernbanen.

En borger (440B) mener, at Trafikstyrelsen gør vold på resultaterne omkring de oplevede støjbelastninger. Der er grundlæggende forskel på gennemsnitsbelastninger og spidsbelastninger.

En borger (357B) spørger, om der er regler for, hvornår togene må køre, specielt når det gælder højhastighedstog og godstog om natten.

En borger (342B) foreslår, at der laves et kort, som viser i hvor bredt et bælte, at borgerne er belastet, når der kører et tog forbi. Det opleves vel allerede belastende ved lavere niveauer end de 85 dB?

Trafikstyrelsens kommentarer

Det skal slås fast, at projektets støjberegninger følger de forskrifter, der er fastlagt af Miljøstyrelsen. Se Trafikstyrelsens kommentarer tidligere under afsnittet De anvendte grænseværdier.

Trafikstyrelsen har vurderet omfanget af afhjælpende foranstaltninger på grundlag af en døgnmiddelværdi, der er et udtryk for den samlede støjbelastning fra alle forbikørende tog over et døgn. Men som det anføres i høringssvarene forekommer støjen i de perioder, hvor toget passerer. Miljøstyrelsen har på denne baggrund fastlagt to forskellige grænseværdier for henholdsvis maksimalstøjen (85 dB) og for støjens døgnmiddelværdi (64 dB). Da det er maksimalstøjen, der opleves af naboerne, er det vanskeligt direkte at sammenligne disse to størrelser. Beregningerne viser dog, at et støjniveau på 64 dB for døgnmiddelværdien vil forekomme i større afstand fra banen end et støjniveau på 85 dB for maksimalstøjen.

Ved angivelse af støjniveauer og i beregningerne anvendes en logaritmisk skala, hvilket indebærer, at man f.eks. ikke får den dobbelte værdi, hvis man lægger to lige store tal sammen. $2 + 2$ vil således ikke give 4. Gennemsnittet af 100 dB og 0 dB vil være 100 dB. Omvendt vil to støjkluder, der hver giver et bidrag på 50 dB, samlet resultere i et støjbidrag på 53 dB.

Der er ingen regler for, hvornår i løbet af døgnet, der må køre højhastighedstog og godstog. Eksempelvis ville en begrænsning øge transporttiden for godstransporter ned gennem Europa.

Støjramte boliger

De 9 kommuners fælles høringssvar (270K) påpeger, at selvom støjbelastningen blandt beboerne langs den eksisterende bane reduceres ved gennemførelse af Nybygningsløsningen, vil det samlede antal støjplagede boliger stige.

Brøndby Kommune (255K) savner en beskrivelse af støjkonsekvenserne ved Nybygningsløsningen, herunder visualiseringer af, hvordan der tænkes støjafskærmet.

Grundejerforeningen Skellet (228F) sætter spørgsmålstegn ved, om det er rigtigt at der vil være færre støjbelastede boliger ved Nybygningsløsningen. Dette resultat skyldes en tvivlsom beregningsmetode, som arbejder med gennemsnitsstøj i stedet for maksimalstøj (jf. foregående afsnit).

Solrød Strands Grundejerforening (263F) gør opmærksom på, at Nybygningsløsningen skaber ny støj i et område, hvor der aldrig tidligere har været jernbanestøj. Derfor foreslås det at etablere støjskærme langs Roskildebanen, som kan reducere både den eksisterende og den nye støj. Det vil koste en brøkdel af prisen for Nybygningsløsningen og samtidig være en miljømæssig gevinst for byområderne langs Roskildebanen.

Grundejerforeningen Højengen (27F) har haft opsat støjmåler, som har vist langt over 100 dB fra motorvejsstøjen. Dette niveau forventes at blive meget højere med 2 tog hvert 5. minut med en hastighed på 250 km/t.

Grundejerforeningen Trylleskoven (65F) fremhæver, at Nybygningsløsningen vil øge det i forvejen høje støjniveau. Beregningerne giver ingen mening i forhold til den oplevede støj, som allerede har nået smertegrænsen.

En borger (16B) mener, at det er en forkert påstand, at ca. 2.000 flere boliger berøres af støj i 5. sporsløsningen end i Nybygningsløsningen. Det fremgår ikke, at de berørte boliger ved gennemførelse af Nybygningsløsningen ikke har haft støjproblemer hidtil, hvorimod den langt overvejende del af de boliger, der berøres ved 5. sporsløsningen, allerede er berørt af støj fra den eksisterende bane. Set i det lys er Nybygningsløsningen faktisk til væsentlig gene for flere end 5. sporsløsningen. En anden borger spørger, hvor mange af de 3.500 støjbelastede boliger i 5. sporsløsningen, der allerede er støjbelastede i dag. Er de ikke det stort set alle sammen?

En borger (491B) undrer sig over, at 3.500 boliger, der i forvejen er støjplaget langs 5. sporsløsningen, skal medtages i beregningerne én gang mere, når de er støjplagede i forvejen.

En borger (501F) påpeger, at Nybygningsløsningen vil give i alt 4.750 støjplagede boliger, nemlig de allerede støjplagede 3.500 ved den eksisterende bane plus de 1.250, der bliver støjplagede ved den nye bane.

En borger (484B) mener, at gennemførelsen af 5. sporsløsningen med tilhørende støjbeskyttelse vil give lavere støjniveau på den eksisterende bane end i dag, og derfor må den samlet være en bedre løsning støjmæssigt end Nybygningsløsningen.

En borger (488B) forstår godt logikken i at flytte godstrafikken fra en bane, hvor mange bliver generet, men det er ikke OK at flytte den et sted hen, hvor andre bliver generet.

Trafikstyrelsens kommentarer

Hvis antallet af støjbelastede boliger vurderes i forhold til en grænseværdi på 64 dB, vil der ved gennemførelse af 5. sporsløsningen, herunder opsætning af støjskærme, være ca. 1.200 flere støjbelastede boliger end i dag. Sammenlignes med 0-Alternativet, hvor der vil ske en trafikstigning uden opsætning af støjskærme, vil en gennemførelse af 5. sporsløsningen medføre ca. 450 færre støjbelastede boliger.

Vurderes antallet af støjbelastede boliger i forhold til en grænseværdi på 66 dB, vil der ved gennemførelse af 5. sporsløsningen ligeledes være ca. 1.200 flere støjbelastede boliger end i dag. Sammenlignes med 0-Alternativet vil en gennemførelse af 5. sporsløsningen medføre ca. 500 færre støjbelastede boliger.

Stigningen i antallet af støjbelastede boliger i forhold til dagens situation skyldes dels den øgede trafik – især flere godstog – og dels, at det ekstra spor betyder, at afstanden til en række boliger syd for banen bliver mindre.

Reduktionen i forhold til 0-Alternativet skyldes, at der kun ved 5. sporsløsningen kan forventes gennemført supplerende støjdæmpende foranstaltninger.

Ved Nybygningsløsningen forventes i alt opsat ca. 4 km støjskærme. Trafikstyrelsen har kun enkelte steder visualiseret opsætningen af støjskærme. Støjskærmen er endnu ikke udviklet fuldt ud, men designet af skærmene fremgår af nogle af de visualiseringer, der indgår i høringsudgaven af Miljøredegørelsen. I det omfang visualiseringerne af projektforslaget omfatter strækninger, hvor der skal opsættes støjskærme, vil det foreliggende design indgå i visualiseringerne.

En gennemførelse af Nybygningsløsningen vil medføre en reduktion af støjniveauet for de støjbelastede boliger langs nuværende bane. Det skyldes, at en stor del af godstogstrafikken vil blive flyttet fra den nuværende bane til den nye bane. Samlet vil Nybygningsløsningen i alt betyde, at ca. 1.400 færre boliger end i dag vil blive støjbelastede ved en grænseværdi på 64 dB.

Vurderet i forhold til støjens maksimalværdi vil antallet af støjbelastede boliger langs den eksisterende bane i Nybygningsløsningen være stort set uændret, idet maksimalstøjen beregnes for det mest støjende tog på strækningen. Men antallet af godstog pr. døgn vil være væsentligt mindre end i 5. sporsløsningen. Det er dette forhold, der afspejles ved anvendelse af "gennemsnitsværdien".

Trafikstyrelsen vil i de videre undersøgelser undersøge omfanget af støjdæmpning ved grænseværdier på henholdsvis 64 dB og 66 dB for 5. sporsløsningen. Umiddelbart sker der ikke en videre bearbejdning af tilvalgsmuligheden Overdækning i Brøndbyøster mellem Rødovre Station og Vestvolden.

Støjniveauet fra et forbipasserende IC3 tog med en hastighed på 180 km/t er ca. 90 dB i 25 meters afstand. Det indebærer, at et forbipasserende tog i mange tilfælde vil kunne høres gennem støjen fra motorvejen.

I Trafikstyrelsens opgørelser af støjbelastede boliger tages udgangspunkt i de anvendte grænseværdier på henholdsvis 64 dB og 66 dB.

Ved anvendelse af en grænseværdi på 64 dB er antallet af støjbelastede boliger i Nybygningsløsningen opgjort til knap 2.000 boliger og i 5. sporsløsningen til ca. 4.800 boliger.

Generelt vil et infrastrukturprojekt i en størrelsesorden som København-Ringsted projektet medføre gener for de berørte befolkningsgrupper. Undersøgelserne har netop til formål at belyse omfanget af disse konsekvenser som grundlag for den politiske beslutningsproces.

Muligheder for støjbeskyttelse

Solrød Kommune (96K) mener, at den endelige Miljøredegørelse bør indeholde afhjælpeforanstaltninger i form af støjskærme, støjisolering og forebyggelse af støjgener med indførelse af nye, støjsvage diesellokomotiver og bremsesystemer.

Grundejerforeningen Højengen (27F) spørger, om Trafikstyrelsen vil gå ind og hjælpe, hvis støjen bliver værre end forventet.

En borger (398B) spørger, hvad der vil blive gjort for at Den grønne kile, som Nybygningsløsningen går igennem, ikke bliver helt spoleret af støj.

En borger (441B) gør opmærksom på, at støjvold kan være gode for dem, der bor tæt på volden, men at de skal være meget høje, hvis de skal dæmpe støjen længere væk.

Tre borgere (365B, 366B, 476B) påpeger, at facadeisolering jo ikke hjælper på støjen udendørs, ikke mindst hvis banen ligger højt.

En borger (348B) spørger, om der er mulighed for støjvold for en enkelt ejendom.

Haveforeningen Rosen (503F) beder om, at de berørte kolonihaver sidestilles med boligerne, hvad støj angår. Der bor familier i kolonihaverne i halvdelen af året.

Trafikstyrelsens kommentarer

I de videre undersøgelser vil det blive nærmere fastlagt i hvilket omfang, der skal gennemføres støjdæmpende foranstaltninger i de løsninger, der nærmere undersøges. Som udgangspunkt søges opnået en begrænsning af støjen ved kilden, eksempelvis ved sporopbygning, opretholdelse af en høj skinnekvalitet osv. Indførelsen af nye bremses på godsvogne er en proces, der allerede er i gang, men på nuværende tidspunkt er det vanskeligt at vurdere, hvornår den er gennemført for så stort et antal godsvogne, at der opnås en væsentlig reduktion af støjen. Det er korrekt, at facadeisolering ikke reducerer støjen på de udendørs arealer. Trafikstyrelsen undersøger dog muligheden for i de områder, hvor der er overskud af jord, at anvende den til landskabsbearbejdning eksempelvis i form af jordvolde, og herved samtidig opnå en dæmpning af støjen.

En støjvold giver størst effekt for dem, der bor tæt på, men vil have en mindre effekt for dem, der bor i større afstand. Der kan dog opstå et ændret lydbillede som følge af, at lave frekvenser kan blive tydeligere i større afstand fra jernbanen.

I Trafikstyrelsens undersøgelser indgår som udgangspunkt alene støjdæmpning i forhold til boligområder. Dette svarer til den praksis, der har været gældende inden for jernbaneområdet gennem en længere årrække.

Miljøredegørelse 2 - Ny Ellebjerg Station-Vestvolden

Københavns Kommune (253K) gør opmærksom på, at der hvad støj og vibrationer angår skal tages hensyn til bebyggelserne på F. L. Smidt grunden og den fremtidige bebyggelse nord for Torveporten og på Grønttorvsgrunden. Kommunen ønsker, at støjen i så høj grad som muligt dæmpes direkte ved kilden. Støjskærme og facadeisolering bør komme derefter.

Hvidovre Kommune (183K) finder, at Miljøredegørelse 11 ikke belyser støjkonsekvenserne i tilstrækkeligt omfang for stækningen fra kommunegrænsen mod øst, frem til Vojensvej nr. 27. Beboere og erhvervsdrivende kan kun se støjkonsekvenserne ved at gå ind på Trafikstyrelsens hjemmeside og se på det dynamiske kort.

Sammenslutningen af Grundejere i Hvidovre Kommune (191F) anbefaler, at der på strækningen med tæt bebyggelse fra Hvidovre Station til Avedøre Havnevej etableres vibrationsdæmpende sporkasser med henblik på at dæmpe rystelserne fra godstog og persontog med høj hastighed. Støjgener på denne strækning forebygges ved at lægge banen i tunnel.

Stolpevejens Grundejerforening (414F) oplyser, at de huse, der ligger op mod Banestien, allerede i dag har både støj og rystelser fra den eksisterende bane. Hvis Banestien skal rykkes længere mod syd, og husene kommer tættere på banen med det nye spor, bliver situationen vel endnu værre? Hvad sker der, hvis man laver højere støjskærme? Rammer støjen så dem, der bor længere væk?

En borger (415B) oplyser, at godstogene giver rystelser. Kan de beboere, der bor tæt på banelinjen, få tillæg til tre-lags vinduer?

Grønttorvet København (92V) gør opmærksom på, at der sideløbende med en eventuel etablering af 5. sporsløsningen vil ske en udbygning af Grønttorvsarealet til en bydel med blandede boliger, serviceerhverv og kultur. Da der planlægges etablering af byggeplads i T-området mellem ejendommene og den eksisterende bane med adgang via Frugtmarkedet, vil området i en længere periode være præget af støjbelastninger. Det forudses derfor, at disse anlægsarbejder vil være til stor gene for byggearbejderne på Grønttorvsarealet. Efter afslutningen af såvel anlægs- som byggearbejder vil begge baneløsningerne medføre væsentlige gener for den nye bydel i form af støj og vibrationer som følge af den øgede togtrafik.

Det er ikke muligt ud fra de udsendte miljøredegørelser at vurdere, hvor stor påvirkningen af de kommende boligbyggerier vil være, da disse ikke indgår i

støjberegningerne. Det fremgår derfor heller ikke, om der er planlagt opsætning af skærme til reducere af støjbelastningen på denne del af strækningen. Det må alt i alt vurderes at kvaliteten af både den kommende bolig- og erhvervsbebyggelse og af de lovpligtige friarealer vil blive forringet.

Derfor anmoder Grønttorvet København om yderligere oplysninger omkring de konkrete støj- og vibrationspåvirkninger i fremtiden. Der anmodes desuden om, at der ved anlæg af 5. sporsløsningen tages hensyn til den planlagte anvendelse af ejendommene og de deraf følgende skærpede krav og øgede udgifter til bl.a. en permanent støjafskærmning.

En borger (154B) i Hvidovre gør opmærksom på, at støjbelastningen med 5. sporsløsningen vil stige med yderligere 10 tog i hver retning, svarende til i alt 1 tog i minuttet inkl. S-tog. Det er allerede i dag umuligt at tale sammen udendørs, når der kører et godstog forbi. De opsatte støjskærme har kun ringe virkning for ejendomme ca. 100 m fra banelinjen. Det meste af støjen stammer fra udstødning og ventilatorer. Samtidig er der "huller" i støjvænet, f.eks. ved broen over Hvidovrevej, hvilket giver store problemer. Der er allerede nu brug for højere og bedre støjskærme, og med 5. sporsløsningen bliver generne endnu større.

Trafikstyrelsens kommentarer

I forbindelse med støjberegningerne tager Trafikstyrelsen udgangspunkt i den faktiske arealanvendelse langs eksisterende og eventuelle nye banestrækninger. Ved udlæg af nye støjfølsomme arealer langs eksisterende og mulige nye banestrækninger skal byggherren som et led i planlægningen bl.a. udarbejde dokumentation for, hvorledes Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier vil blive overholdt, jf. Tillæg til vejledning 1/1997: Støj og vibrationer fra jernbaner.

Trafikstyrelsen valgte at begrænse omfanget af oversigtskort med støjkurver i Miljøreddegørelse 11. Som udgangspunkt er medtaget kort fra de enkelte delstrækninger og desuden er udvalgt områder, hvor der forekommer flest støjbelastede boliger i nærheden af banen. Yderligere oplysninger om støjkonsekvenserne på de enkelte delstrækninger, kan som det anføres, ses digitalt via det dynamiske kort på Trafikstyrelsens hjemmeside.

Trafikstyrelsen har som grundlag for vurderingerne af omfanget af støjdæmpende foranstaltninger taget udgangspunkt i de nuværende områdeanvendelser langs banen. I forbindelse med udlæg af nye støjfølsomme arealer langs banen skal det dokumenteres, at de vejledende grænseværdier kan overholdes. Der henvises i denne forbindelse til Tillæg til vejledning nr. 1/1997: Støj og vibrationer fra jernbaner.

Trafikstyrelsen stiller endvidere gerne grundlaget for de gennemførte støjberegninger til rådighed for de undersøgelser, der skal gennemføres i forbindelse med en udbygning af Grønttorvsarealet og eventuelt andre banenære arealer.

Hovedformålet med støjundersøgelserne har været at afklare konsekvenserne og dermed omfanget af støjdæmpende foranstaltninger, bl.a. til brug for belysning af forskelle mellem tilvalgsmulighederne. I miljøreddegørelse 11 er der på denne baggrund vist eksempler på i hvilken afstand fra banen støjgrænserne på 64 dB og 66 dB er overskredet. Eksemplerne er udvalgt så de især omhandler områder med mange boliger. Supplerende oplysninger har været tilgængelige på Trafikstyrelsens dynamiske kort.

Normalt er det ved hastigheder over ca. 40 km/t hjul-skinne støjen, der er dominerende. Men i forbindelse med dieseltogs acceleration vil støjen fra udstødningen være dominerende. Effekten af en støjskærm vil i større afstand fra banen være beskeden, men støjniveauet vil her være relativt lavt som følge af afstanden til jernbanen.

Endelig kan det bemærkes, at "hullet" i støjskærmen ved broen over Hvidovrevej ud fra de indledende beregninger forventes at blive lukket i 5. sporsløsningen.

I det omfang beregningerne af vibrationsniveauet viser, at de vejledende grænseværdier overskrides, vil der blive etableret vibrationsdæmpning i forbindelse med opbygningen af sporet.

Miljøreddegørelse 3 – Vestvolden-Baldersbrønde

Glostrup Kommune (94K) påpeger, at Glostrup Bymidte, som ligger tæt ved jernbanen og i forvejen er hårdt belastet af støj, vil blive væsentligt berørt af 5. sporsløsningen.

Flere borgere (322B, 327B, 328B, 399B) føler sig allerede i dag plaget af støj og vil gerne vide, hvad der bliver gjort for at dæmpe støjen, især for etageboliger. En borger (327B) vil desuden gerne vide, hvordan der tages højde for vibrationer.

En borger (326B) spørger, hvordan man vil tackle støjen ved skolerne – især Nørregaardskolen.

Trafikstyrelsens kommentarer

Trafikstyrelsen arbejder med muligheden for at opsætte op til 4 m høje støjskærme. Herved kan der fås en vis støj dæmpning af boliger, der ligger højt i forhold til banen. For boliger, der ligger højere end 3. – 4. etage, må det dog forventes at støj dæmpningen fortsat udføres i form af facadeisolering med nye vinduer, og evt. støj dæmpning af ventilationsåbningerne.

I det omfang beregningerne af vibrationsniveauet viser, at de vejledende grænseværdier overskrides, vil der blive etableret vibrationsdæmpning i forbindelse med opbygningen af sporet.

Som udgangspunkt vil der i forbindelse med anlægsprojektet blive udført støj dæmpning i forhold til boligområder, men ikke til områder med skoler, institutioner o. lign. Undersøgelserne kortlægger dog de støjmæssige konsekvenser for områder med denne type institutioner.

VVM 4 – Vendesporsanlæg i Roskilde

Roskilde Kommune (252K) anbefaler, at et eventuelt vendesporsanlæg støj dæmpes ved etablering af en støjskærm på hele strækningen mellem Roskilde Station og vendesporsanlægget som vist i Miljøreddegørelse 4.

Friluftsrådet (245F) gør opmærksom på, at støjen fra holdende tog ved depotområdet i forbindelse med vendesporet bør reduceres mest muligt. Det gælder f.eks. tomgangsstøj fra motorer, transformatorer, kompressorer, som så vidt muligt bør undgås. I forbindelse med det nye spor kan der med fordel etableres støjværn langs banelinjen i områder, som benyttes til både organiseret og uorganiseret friluftsliv.

Trafikstyrelsens kommentarer

Trafikstyrelsens udgangspunkt er, at støj dæmpning foretages på de strækninger, hvor der udføres anlægsarbejder. Med denne afgrænsning søges opnået et administrerbart grundlag for gennemførelse af støj dæmpning i forbindelse med større anlægsprojekter. Støj dæmpning af strækninger udenfor projektstrækninger gennemføres i forbindelse med Banedanmarks Støjprojekt, hvor der i kriterierne for støj dæmpning bl.a. indgår en forventet vækst i trafikmængderne og udskiftning af ældre støjende materiel med nyt, mindre støjende.

Vendesporsanlægget vil alene blive benyttet af eldrevne tog. I den gennemførte beregning af støjen fra terminalaktiviteterne indgår støj fra bl.a. kompressorer. Trafikstyrelsen vil i de videre undersøgelser vurdere muligheden for en samlet løsning for støj dæmpning fra både vendesporsanlægget og støjen fra forbi kørende tog på Vestbanen og Lille Syd Banen i forhold til de omkringliggende støjfølsomme områder.

Miljøreddegørelse 5 - Ny Ellebjerg Station-Avedøre Havnevej

Københavns Kommune (253K) gør opmærksom på, at der er risiko for øget støjbelastning i området. Støjen vil både komme fra den gennemkørende togtrafik og fra Kulbanevej og Vigerslevvej, der hæves flere meter, hvorved støjen spredes over et større område. Kommunen ønsker, at støjen i videst muligt omfang dæmpes direkte ved kilden. Støjskærme og facadeisolering bør komme derefter. Københavns Kommune ser gerne, at den konkrete udformning af de støjdæpende foranstaltninger gennemføres i samarbejde med kommunen og de berørte beboere. Endelig ønsker kommunen dokumentation for, at den vejledende grænseværdi for maksimalniveauet kan overholdes ved alle boliger i kommunen.

Hvidovre Kommune (183K) finder ikke, at Miljøreddegørelse 11 i tilstrækkeligt omfang belyser støjkonsekvenserne hvad angår Nybygningsløsningen på strækningen Vigerslev Allé 378 og frem til Avedøre Havnevej. Beboere og erhvervsdrivende kan kun se støjkonsekvenserne ved at gå ind på Trafikstyrelsens hjemmeside og se på det dynamiske kort.

Miljøreddegørelsen angiver det samlede antal vibrationsramte, men ikke hvor de ligger. Placeringen af de boliger, der rammes af vibrationsgener, bør tydeligt fremgå af miljøreddegørelsen.

Sammenslutningen af Grundejere i Hvidovre Kommune (191F) foreslår, at strækningen fra Vigerslevparken til Avedøre Havnevej etableres med vibrationsdæpende sporkasser for at dæmpe rystelserne fra persontog med høj hastighed og store godstog.

Grundejerforeningen Baunebakken (71F) kræver, at der gennemføres samlede støjmålinger omfattende såvel jernbanen som motorvejen, da det er den samlede støjoplevelse, der er afgørende for beboerne langs banen. Grundejerforeningen kræver desuden en skriftlig garanti for yderligere sikring mod støj og vibrationer, såfremt det viser sig, at forudsætningerne om nye, lydsvage godstog ikke holder, samt hvis der indledes togdrift med højhastighedstog eller hvis togdriften intensiveres i forhold til de oplyste frekvenser.

Grundejerforeningen Klardam Øst (69F) udtrykker stor bekymring for vibrationerne fra de store godstog, der vil passere gennem området, og som kan påføre de nærliggende ejendomme sætningsskader.

Andelsboligforeningen Thorvalds Minde (68F) gør opmærksom på, at der ud over et umenneskeligt støjniveau i anlægsperioden også må påregnes et øget støjniveau i driftsperioden. Stigende trafik på motorvejen og på Vigerslev Allé, som oven i købet skal hæves, vil sammen med den nye bane øge støjniveauet i såvel boligerne, som på ejendommens udendørs arealer. Særlige støjgener forventes ved tunnelindgangen/udgangen ved Hvidovregade. Selv med facadeisolering vil ejendommen være en af de mest udsatte – også når det gælder vibrationsgener og strukturlyd. De rekreative arealer bliver stærkt forringede for både børn og voksne.

Andelsboligforeningens bygninger kan også blive udsat for vibrationsskader i driftsfasen. Bebyggelsen har allerede lidt under vibrationer fra motorvejen og fra Vigerslev Allé, og med omlægning af det meste af godstogstrafikken til den nye bane, vil risikoen for vibrationsskader øges.

Andelsboligforeningerne Hvidovrevang og Solkrogen (269F) ønsker en støjskærm hele vejen hen til tunnelens åbning ud for Hvidovregade, hvis Nybygningsløsningen vælges.

Flere borgere i ovenstående andelsboligforening (38B, 41B)) er bekymrede for at blive stavnsbundet i deres lejligheder tæt ved banen og samtidig skulle leve med støj fra en motorvej, en togbane og en buslinje med stoppested på begge sider af ejendommen.

Grønttorvet København A/S (92V) gør opmærksom på, at Nybygningsløsningen vil medføre støj- og vibrationsgener for den nye bydel, som udvikles på grønttorvsarealerne sideløbende med banens etablering. De nye boligejendomme, der vil indgå i det påtænkte projekt, formodes ikke at være medtaget i Trafikstyrelsens støjberegninger, og det fremgår ikke af miljøredegørelsen, hvor stor en støjpåvirkning, der kan forventes af Grønttorvet København A/S's ejendomme i området. Derfor anmoder Grønttorvet København A/S om yderligere oplysninger omkring de konkrete støj- og vibrationspåvirkninger i fremtiden. Det henstilles også, at der i Nybygningsløsningen tages hensyn til eksisterende og fremtidige ejendomme i området i form af skærpede krav og øgede udgifter til bl.a. permanent støjafskærmning.

To borgere (451B, 452B) vil gerne vide, hvad det betyder, når der kommer støj fra både bane og motorvej. En borger (408B), der bor lige op til motorvejen på Allingvej spørger, om man har udregnet det samlede støjniveau.

To borgere (42B 448B) spørger til vilkårene for at få facadeisolering, og en repræsentant for andelsboligforeningerne Hvidovrevang og Solkrogen (269F) spørger, om man kan få støjafskærmning for sin altan, hvis den vender ud imod banen.

En borger (430B) efterlyser informationer om vibrationer langs Allingvej. Kan det skade husene i driftsfasen?

En borger (433B) spørger, om fjernelse af beplantningen langs Allingvej også vil give øget støj fra motorvejen.

Trafikstyrelsens kommentarer

Trafikstyrelsen vil i de videre undersøgelser beregne støjbelastningen fra grundløsningen og fra de krydsende veje. Resultaterne af disse beregninger vil udgøre grundlaget for fastlæggelse af omfanget af støjdæmning i området. Den konkrete udformning af de støjdæmpende foranstaltninger forventes drøftet nærmere med Københavns Kommune i forlængelse af det indledende møde, som er afholdt i februar.

Som udgangspunkt for gennemførelsen af støjdæmning anvendes en grænseværdi for det døgn gennemsnitlige støjniveau, L_{den} på 64 dB. De gennemførte vurderinger viser, at denne værdi er mest restriktiv i forhold til omfanget af støjdæmpende foranstaltninger.

Hovedformålet med støjundersøgelserne har været at afklare konsekvenserne og dermed omfanget af støjdæmpende foranstaltninger, bl.a. til brug for belysning af forskelle mellem tilvalgsmulighederne. I miljøredegørelse 11 er der på denne baggrund vist eksempler på i hvilken afstand fra banen støjgrænserne på 64 dB og 66 dB er overskredet. Eksemplerne er udvalgt så de især omhandler områder med mange boliger. Supplerende oplysninger er tilgængelige på Trafikstyrelsens dynamiske kort.

I den nuværende fase af projektet er der foretaget beregninger af vibrationsbelastningen ved anvendelse af generelle forudsætninger. Der er således ikke taget højde for jordbundsforholdene på de enkelte lokaliteter. Trafikstyrelsen har på denne baggrund valgt, kun at angive antallet af boliger på delstrækninger, der svarer til opdelingen af de tekniske undersøgelser.

De vibrationsniveauer, der er beregnet, er sammenholdt med grænseværdierne for komfortgener. Resultaterne af beregningerne viser, at den øgede vibrationsbelastning af boliger langs banen kan imødegås ved vibrationsdæmpning af sporene med eksempelvis ballastmætter og vibrationsdæmpende skinnebefæstelse. Endvidere skal det bemærkes, at der er et meget stort spring fra de beregnede niveauer for vibrationer, der kan mærkes til vibrationer, der giver bygningsskader.

I de videre undersøgelser vil det blive nærmere vurderet om der på flere delstrækninger skal foretages supplerende beregninger af det samlede støjniveau fra bane og motorvej.

Grundlaget for de gennemførte støjberegninger er baseret på en lang række forudsætninger, som er dokumenteret i notatet Støj og vibrationer – grundlagsnotat. Notatet kan ses på Trafikstyrelsens hjemmeside. Hvis det – mod forventning – skulle vise sig, at disse forudsætninger ikke er korrekte eller at der fremkommer ny viden om støj fra jernbaner, vil dette selvfølgelig blive inddraget i de endelige, detaljerede støjberegninger, som gennemføres i en senere fase af projektet.

Som det er beskrevet i miljøredegørelsen, vil et anlægsprojekt af dette omfang medføre gener i anlægsperioden. Generne vil blive søgt imødegået bl.a. ved en hensigtsmæssig planlægning af arbejdet, men i det omfang, der fortsat vil være gener vil naboerne blive orienteret løbende om forventet tid og varighed.

Støjniveauet fra en eventuel ny bane ved Thorvalds Minde vil være begrænset, idet banen føres i tunnel på den pågældende strækning. Desuden vil støjen fra togenes passage af tunnelmundinger blive begrænset ved en hensigtsmæssig udformning af tunnelmundingerne.

Resultaterne af støjberegningerne for delstrækningen viser, at støjniveauet ved nærmeste boliger ligger under den anvendte grænseværdi på $L_{den} = 64$ dB, idet banen er nedgravet på den pågældende strækning. Der er således ikke basis for opsætning af støjskærme på strækningen..

Trafikstyrelsen har som grundlag for vurderingerne af omfanget af støjdæmpende foranstaltninger taget udgangspunkt i de nuværende områdeanvendelser langs banen. I forbindelse med udlæg af nye støjfølsomme arealer langs banen skal det dokumenteres, at de vejledende grænseværdier kan overholdes. Der henvises i denne forbindelse til Tillæg til vejledning nr. 1/1997: Støj og vibrationer fra jernbaner.

Trafikstyrelsen stiller endvidere gerne grundlaget for de gennemførte støjberegninger til rådighed for de undersøgelser, der skal gennemføres i forbindelse med en udbygning af Grønttorvsarealet og eventuelt andre banenære arealer.

Støjbilledet er forskelligt for henholdsvis en bane og en motorvej. Støjen fra jernbanen opleves i relativt korte perioder, hvorimod støjen fra motorvejen er mere konstant. Når det samlede støjniveau skal vurderes, sker det imidlertid på baggrund af det gennemsnitlige støjniveau over et døgn, et såkaldt årsmiddeldøgn.

Der er fastlagt en række kriterier for hvornår, der gennemføres støjafskærmning. I disse kriterier indgår grænseværdien for støj, som er 64 dB, antallet af støjbelastede boliger og størrelsen af denne støjbelastning. Hvis en facadeisolering mest hensigtsmæssigt kan udføres som støjafskærmning af en altan, kan det være en mulighed.

Normalt vil en beplantning ikke have væsentlig betydning for reduktion af støj, så en fjernelse af beplantningen langs Allingvej vil ikke have betydning for det samlede støjniveau. Men i det omfang, der er mulighed for genbeplantning, forventes dette gennemført i forbindelse med projektet.

Miljøredegørelse 6 - Avedøre Havnevej-Baldersbæk, I shøj

Avedøresletten

Hvidovre Kommune (183K) finder ikke, at støjkonsekvenserne på strækningen mellem Avedøre Havnevej og Vestvolden er tilstrækkeligt belyst. Kommunen stiller desuden krav om, at der anvendes skærpede støjgrænser for de rekreative områder og erhvervsområderne. I den forbindelse skal det sikres, at

støjafskærmningen af motorvejen ved underføringen af banen som minimum ikke forringes.

Kommunen stiller krav om, at mest muligt af den eksisterende støjvold reetableres, eller at der etableres anden støjafskærmning, således at støjen fra motorvejen som minimum ikke øges på Avedøresletten. Støjafskærmningen skal udformes under hensyntagen til fortidsmindet Vestvolden og Avedøresletten i et tæt samarbejde med Hvidovre Kommune og de berørte styrelser for at sikre den bedste løsning for brugerne i området.

Quark Centret på Avedøresletten (241V) foreslår tilsvarende, at der i tilvalgsmulighed Tæt ved Motorvejen etableres et støjværn, der forlænger den nuværende støjvold op til Voldstien langs motorvejen. Den skal skærme for den ekstra støj, der kommer fra jernbanegraven og fra den ekstra frakørselsvej fra Ringmotorvejen. Den skal etableres inden anlægsarbejdet går i gang, så den også skærmer for støjen.

Også Grundejerforeningen Skellet (228F) ønsker en bedre støjbeskyttelse vest for Avedøre Havnevej over Avedøresletten. Hvis banen ikke kan overdækkes, må der udføres stærkt støjafskærmende foranstaltninger, så støjen minimeres.

Trafikstyrelsens kommentarer

Hovedformålet med støjundersøgelserne har været at afklare konsekvenserne og dermed omfanget af støjdæmpende foranstaltninger, bl.a. til brug for belysning af forskelle mellem tilvalgsmulighederne. I Miljøredegørelse 11 er der på denne baggrund vist eksempler på i hvilken afstand fra banen, støjgrænserne på 64 dB og 66 dB er overskredet. Eksemplerne er udvalgt, så de især omhandler områder med mange boliger. Supplerende oplysninger er tilgængelige på Trafikstyrelsens dynamiske kort.

Vedrørende støj dæmpning følger Trafikstyrelsen den praksis, der har været anvendt i Støjprojektet gennem de seneste godt 20 år. Denne praksis omfatter alene gennemførelse af støj dæmpning i boligområder. Ved underføringen af en eventuel ny bane under motorvejen vil udgangspunktet være, at det nuværende niveau for støj dæmpning opretholdes nord og syd for banen. Det kan eksempelvis ske ved, at tunnelmundingen udformes, så støjvolden bevares eller ved at føre støjvolden langs med banen. Der er væsentlige visuelle og kulturhistoriske interesser i området, og disse forhold vil indgå som forudsætninger i de videre undersøgelser. Udformningen af området vil ske efter nærmere drøftelser med Hvidovre og Brøndby Kommuner samt By- og Landskabsstyrelsen og Kulturarvsstyrelsen.

Brøndby Haveby

Brøndby Haveby, Afdeling 3 (45F) efterlyser en støj dæmpning ved Brøndbyhaverne og spørger, om der slet ikke er tænkt på det. Det er fint, at banen graves ned, men vi må også kræve, at der laves en støjvold, hvis banen absolut skal lægges ned gennem havebyerne.

Trafikstyrelsens kommentarer

Vedrørende støj dæmpning følger Trafikstyrelsen den praksis, der har været anvendt i Støjprojektet gennem de seneste godt 20 år. Denne praksis omfatter alene gennemførelse af støj dæmpning i boligområder. Men i det omfang, der er overskuds jord på strækningen, kan den anvendes til etablering af jordvolde, der samtidig vil kunne give en reduktion af støjen. Det forudsætter, at der er plads til jordvoldene. Der kan derfor opstå en situation, hvor der skal inddrages endnu flere haver for at få plads til eventuelle støjvolde.

Vallensbæk

Wallensbekbyes Laug (165F) opfordrer til – hvis politikerne absolut vil opføre sig irrationelt og gennemføre Nybygningsløsningen – at den overskuds jord, der forventes at komme, anvendes til effektive jordvolde igennem Vallensbæk, således at den samlede støj formindskes i forhold til det nuværende niveau. Jordvoldene

starter i dag ved Vallensbæk Torvevej, og de skal i realiteten bare forlænges forbi Vejlegårdsvej til vandskiklubben. Vallensbæk må have forrang til jorden alene på grund af kommunens lidenhed. Endelig opfordres der til, at banen forsænkes, lægges i tunnel eller på anden måde støjbegrænses mest muligt.

Et borgerindlæg (260B) fra Vallensbæk Nordmark anbefaler, at der på denne strækning af banen etableres en støjvold nord for motorvejen. En sådan støjvold kan reducere togstøjen – uanset hvilken linjeføring der vælges. Samtidig vil den kunne nedbringe støjen fra motorvejen.

En anden borger (479B) foreslår, at der ved tilvalgsmulighed Nord om Vallensbæk Sø bliver etableret støjvolde på den ene side af banen og på den anden side af motorvejen, så man måske kan reducere det samlede støjniveau.

Vallensbæk Menighedsråd (56F) er bekymret for støjpåvirkningen i Vallensbæk Kirke og udenfor på kirkegården. Det kan af etiske grunde være belastende for besøgende på kirkegården, når et godstog kører forbi. Den nuværende katastrofekirkegård forventes udlagt som almindelig kirkegård, når den nuværende kirkegård i løbet af 5-10 år må udvides. Dette forhold ønsker menighedsrådet belyst i Miljøredegørelsen. Generelt er det menighedsrådets håb, at der gøres mest muligt for, at den valgte løsning bliver støjmæssigt acceptabel for kirkegården.

En borger (504B) vil gerne vide noget mere om ryster, bl.a. af bekymring for kirken i Vallensbæk landsby. Den kommer ret tæt på banen.

Grundejerforeningen Egeparken (259F) gør opmærksom på, at begge alternativer nord og syd om Vallensbæk Sø forløber på høje dæmninger, heraf det ene på dæmning og bro i 10-12 meters højde over motorvejen. Det siger sig selv, at togene i denne højde vil give et støjinferno i flere kilometers omkreds – oveni den betydelige støj, der allerede nu kommer fra motorvejsudfletningen. På borgermødet kunne Trafikstyrelsen ikke fortælle, om der overhovedet skulle støjisoleres i denne højde, eller hvordan det i givet fald kunne gøres. Den videre politiske proces om støjkonsekvenserne vil ikke inddrage offentligheden, og det er ikke en acceptabel måde at håndtere VVM-processen på i forhold til borgerne.

En borger ((398B) påpeger ligeledes, at tilvalgsmuligheden Nord om Vallensbæk Sø giver støjmæssige problemer for bebyggelsen i det sydlige Taastrup, hvor den passerer forbi på en høj bro over motorvejen, hvor det er vanskeligt at støjskærme.

Trafikstyrelsens kommentarer

I det omfang, der er overskudsjord på strækningen, kan den anvendes til etablering af jordvolde, der samtidig vil kunne give en reduktion af støjen. Det forudsætter, at der er plads til jordvoldene, og i de videre undersøgelser foretages en nærmere vurdering af, hvor der vil fremkomme overskudsjord på strækningen.

De gennemførte støjberegninger viser, at støjbelastningen ved Vallensbæk Kirke er væsentligt under 64 dB ved grundløsningen. Tilvalgsmuligheden Nord om Vallensbæk Sø forløber i større afstand fra kirken og vil dermed have et lavere støjniveau end grundløsningen. Sidstnævnte løsning er den løsning, der er valgt at bearbejde videre med i de fortsatte undersøgelser.

Med de afstande, der er fra begge løsninger til Vallensbæk Kirke, vurderes der ikke at være risiko for bygningskader på kirken.

Kun tilvalgsmuligheden Nord om Vallensbæk Sø forløber på en dæmning og føres over motorvejsudfletningen på en bro. Af det foreliggende materiale på det dynamiske kort på Trafikstyrelsens hjemmeside fremgår, at der ikke etableres støjafskærmning på denne strækning. Desuden har Trafikstyrelsen i høringsfasen ikke offentliggjort en liste over støjbelastede boliger, idet hovedformålet har været at belyse omfanget af støjdæmpning i forhold til de anvendte kriterier. Støjregningerne vil efterfølgende blive opdateret i forhold til eventuelle justeringer af projektet. I forbindelse med anlægget af en eventuel ny bane vil der

blive foretaget endelige støjberegninger, der helt præcist fastlægger hvilke ejendomme, der vil være omfattet af afhjælpende foranstaltninger.

De foreliggende beregninger af støjen fra en bane, der føres hen over motorvejen vest for Vallensbæk Sø viser, at støjniveauet i bebyggelsen i det sydlige Taastrup vil være væsentligt under den anvendte grænseværdi på 66 dB. I det videre forløb vil det blive undersøgt, om der kan opnås en yderligere støjdæmpning ved en hensigtsmæssig udformning af brokonstruktionen.

Miljøreddegørelse 7 - Baldersbæk, Ishøj-Havbogårdsvej, Solrød

Generelt

Tre borgere (17B, 18B og 19B) protesterer over, at der anlægges endnu en støjforurenende transportvej i Køge Bugt området, som i forvejen et plaget af støj fra Danmarks største motorvej, S-tog hvert 5. minut og risikoen for øget flystøj, hvis Roskilde Lufthavn udvides. Forslaget til den nye bane er ifølge høringssvarene en usædvanlig grov tilsidesættelse af den almindelige opfattelse af retfærdighed og fairness over for områdets 100.000 beboere.

Grundejerforeningen Trylleskoven (65F) gør opmærksom på, at støj fra Nybygningsløsningen sammen med den eksisterende støj langt vil overskride Miljøstyrelsens vejledning nr. 3 1984 om støj i rekreative områder i åbent land på 50 dB og i bynære områder på 55 dB.

Trafikstyrelsens kommentarer

Vedrørende de anvendte grænseværdier kan Trafikstyrelsen henvise til Miljøstyrelsens Tillæg til vejledning nr. 1/1997: Støj og vibrationer fra jernbaner, hvor der er angivet vejledende grænseværdier til planlægningsbrug.

De anførte grænseværdier, der henvises til, omhandler støj fra virksomheder ligesom der anvendes en anden støjindikator end den, der i henhold til ovenstående vejledning fra Miljøstyrelsen anvendes i København – Ringsted projektet.

Ishøj

Ishøj Kommune (273K) gør opmærksom på, at grundløsningen med en dæmning i 2,5-4,5 meters højde vil betyde en helt utilstadelig synsmæssig og lydæssig barriere. Derfor bør grundløsningen suppleres med, at banen føres i grav længst muligt gennem Ishøj og under Ishøj Stationsvej.

En borger (220B) gør indsigelse imod det støjniveau, som banen vil give ved ejendommen Birkegård, Pilemøllevej 40, Ishøj. Middelstøjen vil være over 60 dB og maksimumstøjen over 70 dB. Disse værdier er i aften- og nattetimerne samt i weekenden uacceptable for en landbrugsejendom i det åbne landskab.

Trafikstyrelsens kommentarer

I det videre forløb arbejdes videre med tilvalgsmuligheden Nord om Vallensbæk Sø, som vil forløbe over terræn gennem Ishøj Kommune. Anlæg af banen i afgravning vil kun være mulig i grundløsningen, som ikke umiddelbart bearbejdes yderligere. Med linjeføringen nord om søen reduceres konflikterne i forhold til grundvandsinteresserne.

Vedrørende støjniveauet ved ejendommen Birkegård, Pilemøllevej 40, vil støjdæmpning ske i henhold til de for projektet fastlagte kriterier.

Greve

Greve Kommune (181K) er enig i, at støjniveauet langs motorvejen stort set vil være uændret, hvor banen løber langs med motorvejen. Der vil dog være risiko for mere og ændret støj om natten fra godstog. Den punktvisse støj fra tog opfattes anderledes end bilstøj, der er mere konstant. Kommunen anmoder Trafikstyrelsen om at sikre, at de støjmæssige konsekvenser for borgerne ved Bjælkevangen og Søhøj, hvor banen ligger tættere på boligerne end oprindeligt planlagt, begrænses mest muligt. I det åbne land vil banen betyde mere støj. Det er kommunens

generelle holdning, at ingen borger i Greve Kommune må udsættes for mere støj efter anlæggelse af banen, end borgeren på nuværende tidspunkt er udsat for.

Grundejerforeningen Kildegården (60F) gør opmærksom på, at den ligger tæt op ad motorvejen (ved Mosede Landevej). Der er allerede ulemper i form af motorvejsstøj, og foreningen ønsker ikke mere støj i området. Regnestykket, der når frem til, at støjbidraget fra banen vil være uden væsentlig betydning i forhold til motorvejsstøjen, er sikkert korrekt, men virkeligheden vil være en anden. Derfor er det beklageligt, at det ikke er tanken at støjdampe banen på denne strækning, selvom den flere steder lægges på høje dæmninger. Foreningens medlemmer vil gerne kunne nyde at være i haverne. Det er i forvejen svært især i vestenvind, som er den fremherskende vindretning.

En borger (347B) foreslår, at der opsættes en støjmur i forbindelse med viadukten ved Karlslunde Mosevej. Det er i dag et støjhul, som kan lukkes med en mur i forbindelse med etablering af en ny viadukt. Samme borger beder om skriftlig bekræftelse på, at den eksisterende støjvold ved Søhøj bliver liggende. Endelig spørger borgeren om muligheden for at koordinere det samlede støjbillede i området fra motorvej, lufthavn og bane, således at den nye bane betyder en 0-løsning, hvad støj angår.

En borger (350F) i Grundejerforeningen Prinsessebakken spørger, om den eksisterende 4-5 m høje jordvold kan dæmpe støjen yderligere ved at hæve den til dobbelt højde. En anden borger spørger, om det er muligt at få en enkelt støjvold.

En borger (346B) spørger, hvad en eventuel station i Greve vil betyde for støjniveauet.

Endelig spørger en borger (349B), om det er et tilfælde, at der er vist en støjskærm i Miljøredegørelse 7, side 28.

Trafikstyrelsens kommentarer

Der gennemføres støjdampende foranstaltninger i det omfang, støjen fra en ny jernbane vil overskride de fastlagte kriterier. Hvor anlæg af en ny bane vil berøre eksisterende støjvolde, vil projektet sikre, at der fortsat vil være samme støjdampende effekt i forhold til de nuværende støjkluder. I det omfang, der er overskudsjord på en given strækning vil muligheden for at etablere jordvolde med støjdampende effekt i forhold til boligområder blive vurderet nærmere.

Støjbilledet er forskelligt for henholdsvis en bane og en motorvej. Støjen fra jernbanen opleves i relativt korte perioder, hvorimod støjen fra motorvejen er mere konstant. Når det samlede støjniveau skal vurderes, sker det imidlertid på baggrund af det gennemsnitlige støjniveau over et døgn, - et årsmiddeldøgn. I det omfang støjen fra jernbanen i sig selv overskrider den fastlagte grænseværdi, gennemføres ligeledes støjdampende. Der vil dog stadig forekomme støj i forbindelse med den enkelte togpassage.

Det modtagne forslag om støjmur ved viadukten ved Karlslunde Mosevej vil blive vurderet nærmere i de videre undersøgelser. Ved Søhøj er Trafikstyrelsen opmærksom på, at det nuværende niveau for støjbeskyttelse skal opretholdes efter etablering af en eventuel ny bane.

Trafikstyrelsen har som udgangspunkt beregnet, at støjbidraget fra en ny jernbane ikke vil øge det samlede støjbidrag fra bane og motorvej. En dæmpning af det samlede støjniveau vil derfor kun kunne opnås ved dæmpning langs motorvejen, hvilket ligger uden for København-Ringsted projektets rammer. Det er ligeledes antaget, at banen ikke vil bidrage til en forøgelse af det samlede støjniveau i støjkonsekvenszonen omkring lufthavnen.

En forøgelse af højden på en eksisterende jordvold vil give en øget støjdampende i forhold til en eksisterende støjklude. Effekten i forhold til en ny bane afhænger bl.a. af afstanden til banen.

En station i Greve vil medføre et marginalt mindre støjniveau i forhold til en situation uden station. Den begrænsede effekt hænger sammen med, at der stadig vil være et stort antal gennemkørende tog, der kører forbi med høj hastighed.

Visualiseringerne er lavet på et tidspunkt i processen, hvor støjberegningerne ikke var færdige. Ved en fejl blev den nævnte visualisering ikke ændret, da de endelige resultater af støjberegningerne forelå. Man kan derfor ikke regne med, at der opsættes støjskærm på den viste strækning i Miljøredegørelse 7, side 28.

Solrød

Solrød Kommune (96K) anbefaler, at der i videst muligt omfang støjdæmpes og afskærms af hensyn til oplevelsen af kommunens landskabsområder.

Solrød Kommune (96K) er ikke enig i Trafikstyrelsens vurdering af, at der ikke er grundlag for en støjafskærmning i forhold til de 16 boliger, som kommer til at ligge over 64 dB støjgrænsen. Det er kommunens opfattelse, at Trafikstyrelsen har pligt til at bekoste en støjforanstaltning af boligerne og en nedbringelse af udendørsstøjen til et acceptabelt niveau.

En borger (5B) påpeger, at især et stigende antal godstog på den nye bane i forbindelse med åbning af Femern-forbindelsen vil ramme den nordøstlige del af Solrød Kommune i området ved krydsning af Cementvej og Tåstrupvejen hårdt.

Nogle borgere (36B, 39B, 40B, 173B, 393B) gør opmærksom på, at der allerede er store støjproblemer i Solrød, og at det er blevet værre og værre inden for de seneste 10 år. Især de mange godstog vækker bekymring. At banen hæves 8 m op i luften tæt forbi et boligområde, gør det endnu mere uforståeligt.

Trafikstyrelsens kommentarer

Som udgangspunkt for gennemførelsen af støjdæmning anvendes en grænseværdi for det døgn gennemsnitlige støjniveau - L_{den} - på 64 dB. I det omfang støjberegningerne viser, at denne grænseværdi bliver overskredet, gennemføres støjdæmpende foranstaltninger i form af støjskærme og/eller facadeisolering. Hvorvidt der på en strækning vil blive opsat støjskærme afhænger af antallet af støjbelastede boliger samt støjniveauet ved de enkelte ejendomme.

I det videre forløb undersøges også en løsning, der sænkes i forhold til den fremlagte grundløsning og føres under Tåstrupvej. Det er Trafikstyrelsens vurdering, at den nye løsning vil reducere støjniveauet i forhold til grundløsningen.

Miljøredegørelse 8 – Havbogårdsvej, Solrød-Salbyvej, Ejby

Køge Kommune (182K) anmoder om, at banen på strækningen forbi Vemmedrup-Bjæverskov etableres i samme niveau som motorvejen, og at der etableres en støjvold – helst på sydsiden af motorvejen mellem motorvejen og byen. Kommunen foreslår desuden, at der gennemføres en samlet planlægning for anvendelsen af overskudsjord til støjvolde, samt at denne planlægning også omfatter muligheden for at dæmpe motorvejsstøjen.

Lille Salby Landsbylaug (243F) påpeger, at lange strækninger langs linjeføringen i forvejen er stærkt plaget af trafikstøj og derfor ikke kan tåle yderligere støjpåvirkning. Derfor er det vigtigt, at den videre projektering indeholder de fornødne, støjdæmpende foranstaltninger i form af bl.a. støjvolde. Foreningen ser også gerne, at motorvejene forsynes med støjdæmpende vejbelægning som kompensation for den øgede lastbiltrafik. Det foreslås, at sådanne foranstaltninger koordineres med behovet i forbindelse med en eventuel kombiterminal.

Ølsemagle Landsbylaug (55F) protesterer imod, at banen placeres på en op til 12 m høj dæmning. Borgerne i Ølsemagle udtrykker stor bekymring for de øgede støjgener i et område, der i forvejen er stærkt støjplaget fra motorvej og S-bane. Borgerne henstiller derfor, at der findes et mere støjsvagt alternativ.

Ølsemagle Menighedsråd (157M) påpeger, at hverdagen for beboerne i Ølsemagle bliver et sandt støjhelvede, hvis banen etableres på en 8 m høj dæmning uden nogen form for støjafskærmning.

Flere borgere (51B, 64B, 89B, 172B) kræver - såfremt banen ikke kan føres i tunnel eller graves ned - at der etableres en støjvold mellem landsbyerne og banen. To borgere foreslår desuden, at støjvolden beplantes, og én af disse ønsker desuden, at der foretages facadeisolering på stuehuset (Ølsemaglevej 59), der vender front ud mod banen.

En borger i Store Salby (204B) gør opmærksom på, at lydforholdene i området i perioder er præget af megen mosekonebryg, dis, morgentåge og i det hele taget fugtig luft. Det betyder, at lyden transporteres langt hurtigere og længere end normal luft. Det betyder, at larm fra jernbanen breder sig over et større område, end man skulle forvente. Derfor kan standardberegninger over lydgener ikke bruges i praksis, hvilket der bør tages højde for.

En række hørings svar påpeger, at støjniveauet vil blive helt uacceptabelt, hvis banen føres på en dæmning forbi landsbyerne. Det gælder bl.a. en række enslydende borgerindlæg. Alle disse hørings svar er refereret i kapitlet om Miljøreddegørelse 8 Havbogårdsvej, Solrød – Salbyvej, Ølby.

Trafikstyrelsens kommentarer

I de videre undersøgelser indgår vurderinger af muligheden for at reducere jordoverskuddet i forbindelse med anlægsarbejderne. Men i det omfang der vil være et jordoverskud på eller i nærheden af den aktuelle strækning, vil muligheden for en etablering af jordvolde under hensyntagen til landskabelige og støj mæssige forhold blive vurderet nærmere.

Vedrørende støj dæmpende vejbelægning henvises til Vejdirektoratet.

Banens placering ved Ølby er underlagt en række bindinger som krydsning af Lille Syd Banen, Lyngvej og tilkørselsramperne til motorvejen. Det vurderes derfor at være vanskeligt at gennemføre væsentlige ændringer af banens længdeprofil, altså forløbet i forhold til terrænet. Efter udarbejdelsen af høringsudgaven af Miljøreddegørelsen er der dog kommet et nyt regelgrundlag, som gør det muligt at anvende større stigninger på banen end hidtil anvendt. Det vil kunne medføre mindre justeringer af længdeprofilet.

Det skal anføres, at de gennemførte støj beregninger viser, at støj belastningen fra en ny bane ikke vil overstige grænseværdien på 64 dB i Ølsemagle. Desuden vil banens placering på dæmning i et vist omfang reducere støjen fra motorvejen.

Forslaget om etablering af en jordvold mellem Ølby og banen vil blive nærmere vurderet i forbindelse med placering af eventuel overskuds jord.

Facadeisolering af ejendommen Ølsemaglevej 59 vil blive udført, såfremt de fastlagte kriterier herfor er opfyldt.

*Trafikstyrelsen anvender den nyeste, og dermed mest avancerede beregningsmetode, betegnet *NORD 2000*, til støj beregningerne. Metoden er foreskrevet af Miljøstyrelsen. I beregningsmetoden indgår meteorologiske data, herunder vindretning, luftfugtighed og temperatur. Der er således i et vist omfang taget hensyn til vejrforholdene. I hvilket omfang dette dækker særlige lokale forhold, er ikke vurderet.*

Miljøreddegørelse 9 - Salbyvej, Ejby-Kværkeby Stationsby

Køge Kommune (182K) fremhæver, at den nye bane vil medføre store mængder overskuds jord. Kommunen foreslår, at denne jord anvendes til anlæg af støj volde, og at der gennemføres en samlet plan, som også omfatter mulighederne for at dæmpe støjen fra motorvejene.

Bjæverskov Nærmiljø (175F) ønsker, at banens støjniveau mindskes mellem Ejbyvej og Regnemarksværket. Det skal ske ved at holde banens niveau mindst 2 m under motorvejens niveau. Den opgravede jord skal benyttes til at etablere et støjdæmpende voldanlæg på sydsiden af motorvejen, således at bane og motorvej tilsammen støjdæmpes igennem de mest befolkningstætte områder. Det forudsættes, at der allerede ligger arealreservationer på baggrund af den tidligere planlagte linjeføring af banen syd for motorvejen. Samme synspunkt har to borgere (305B, 312B).

Hertil udtaler en borger (313B), at der også bliver støjgener på nordsiden af motorvejen. Derfor må al overskudsgrunden ikke kun gå til sydsiden.

En borger (196B) ønsker, at der ved etablering af Nybygningsløsningen også tages hensyn til en eventuel kommende kombiterminal. Det kan ske ved, at der etableres støjvolde syd for motorvejen på strækningen fra sammenfletningen af Syd- og Vestmotorvejen til vest for Bjæverskov. Samme borger ønsker også, at der etableres støjdæmpende vejbelægning på motorvejene som kompensation for støj i forbindelse med en øget lastbiltrafik.

Virksomheden Leopold Rullegræs (32F) foreslår, at banen rykkes tættere på motorvejen for at mindske støjen for boligerne på Enghavevej.

En borger (91B) på Enghavevej gør opmærksom på, at tre ejendomme i området lige inden for 64 dB støjgrænsen og flere ejendomme lige uden for denne grænse. Selv om der foretages facadeisolering af de ejendomme, som ligger inden for 64 dB, vil alle disse ejendomme stadig få støjgener. Derfor kræves det, at den overskudsgrunden, som fremkommer, når banen føres under Vestre Ringvej, anvendes til en støjvold, som minimum skal løbe på strækningen 100 øst for Kulerupvej 15 og som minimum frem til underførslen ved Vestre Ringvej. Volden skal være så høj, at støjen ledes ud over bebyggelsen. Det vil også mindske det udendørs støjniveau.

En borger (308B) spørger, om accelerationer og nedbremsninger i forbindelse med Køge Nord Station vil kunne høres i Bjæverskov.

Trafikstyrelsens kommentarer

Generelt søges banen placeret i terræn på strækningen, bl.a. af hensyn til krydsning af vandløb. I de videre undersøgelser indgår vurderinger af muligheden for at reducere jordoverskuddet i forbindelse med anlægsarbejderne. Men i det omfang, der vil være et jordoverskud på eller i nærheden af den aktuelle strækning, vil muligheden for en etablering af jordvolde under hensyntagen til landskabelige og støjæssige forhold blive vurderet nærmere.

Vedrørende støjsvag vejbelægning på motorvejen henvises til Vejdirektoratet.

Som følge af krav fra Vejdirektoratet tilstræbes det at holde en afstand mellem centerlinjen på en ny bane og centerlinjen på motorvejen på 60 m. Desuden føres en ny jernbane af økonomiske hensyn uden om rampeanlæggene til motorvejen. Disse forhold begrænser muligheden for at placere banen nærmere motorvejen.

Normalt vil nedbremsning og acceleration indebære, at støjen fra tog begrænses, idet den væsentligste kilde til støj ved en hastighed på mere end ca. 40 km/t er hjul/skinnestøj. Med afstanden fra Bjæverskov til en Køge Nord Station vil togenes hastighed på dette sted normalt være så stor, at hjul/skinnestøjen er dominerende.

Miljøredegørelse 10 Kværkeby Stationsby-Ringsted Station

Ringsted Kommune (250K) ønsker støjafskærmning i området nær bygrænsen af hensyn til den planlagte byudvikling af området.

Fjællebro-Kværkebyegnens Borgerforening ønsker, at der opsættes støjskærme ind mod bebyggelsen i Fjællebro – både øst og vest for Køgevej – ved Bedstedvej og ved de to udfletningsspor – vest for Bedsted og ud for Adamshøj.

En borger fra Adamshøj (33B) gør opmærksom på, at banen kommer 60 m tættere på hovedbygningen med væsentligt mere støj til følge. Derfor anmodes om, at der anvendes overskudsjord til etablering af en støjvold mellem hovedbygningen og banen. En støjvold vil hverken påvirke udsynet til gården eller forringe det åbne landskab, da den eksisterende jernbanebro på Adamshøjvej, beplantningen i haven og den beplantede vold øst for Adamshøjvej allerede forhindrer dette udsyn i dag.

En borger (12B) på Køgevej i Ringsted giver udtryk for bekymring for en stor støjpåvirkning og et grimt udsyn til en høj bane lige uden for døren.

En borger (475B) spørger, om man kan risikere at få støjskærme sat op i sin baghave.

Trafikstyrelsens kommentarer

Trafikstyrelsen har som grundlag for vurderingerne af omfanget af støjdæmpende foranstaltninger taget udgangspunkt i de nuværende områdeanvendelser langs banen. I forbindelse med udlæg af nye støjfølsomme arealer langs banen skal ejeren/bygherren dokumentere, at de vejledende grænseværdier kan overholdes. Der henvises i denne forbindelse til Tillæg til vejledning nr. 1/1997: Støj og vibrationer fra jernbaner.

Som udgangspunkt for gennemførelsen af støjdamning, anvendes en grænseværdi for det døgn gennemsnitlige støjniveau, L_{den} på 64 dB. I det omfang støjberegninger viser, at denne grænseværdi bliver overskredet, gennemføres støjdæmpende foranstaltninger i form af støjskærme og/eller facadeisolering.

I de videre undersøgelser undersøges en løsning, hvor de nye spor placeres nærmere ved de eksisterende spor. Afstanden til Adamshøj vil således blive større end i det forslag, der blev fremlagt i høringsudgaven af Miljøredegørelsen. Men i det omfang, der vil være et jordoverskud på eller i nærheden af den aktuelle strækning ved Adamshøj, vil muligheden for en etablering af jordvolde under hensyntagen til landskabelige og støjmæssige forhold blive vurderet nærmere.

Den bedste placering af støjskærmene er normalt så tæt på sporene som muligt, dvs. 4,4 meter fra spormidte. Hvorvidt det bliver nødvendigt at stille støjskærme op i private haver afhænger af afstanden til skel på de enkelte lokaliteter. I Miljøredegørelsen er behovet for inddragelse af arealer angivet. I det omfang, der inddrages private arealer vil de blive eksproprieret og udbetalt erstatning.

Bilag

Liste over afgivne, skriftlige hørings svar

Nogle personer har både afgivet skriftligt hørings svar og mundtlig bemærkning på borgermøderne, men er kun registreret på denne liste over skriftlige hørings svar.

Hver person har fået ét nummer. Efter nummeret er angivet kategori: B= Borger, F= Forening, K = Kommune, M= Myndighed, V= Virksomhed.

- 1B Robert Jørgensen
- 2B Georg Christiansen
- 3B Anette Nielsen
- 4V Harry Hansen
- 5B Frede Jensen
- 6B Hans-Erik Andersen
- 7B Anne Marie Petersen
- 8B Niels Christiansen
- 9B Helle Nielsen
- 10B Christian Rosenlund
- 11B Thomas Larsen
- 12B Benedikte Petersen
- 13B Torben Langmark Christensen
- 14B Kjeld Christophersen
- 16B Benny Buchtrup
- 17B Ann Mari Bode
- 18B Mikael Christensen
- 19B Birgitte Morsing Laisen
- 20B Finn Andersen
- 21F Poul Stærkær, Brevdueforeningen 0.200 "Niels Juel"
- 22F Tyge Birk, Østsjællandss Pendlerklub
- 23B Lone og Kaj Jensen

24V Per Hauge, Vandværket Lyngen

25F Jørn Bek Laursen

27F Per Schultz, Grundejerforeningen Højengen

28F Jørgen Petersen, Grundejerforeningen Byholmene

29F Dansk Jernbaneforbund

30B Henning Therkelsen

31B Hanne Michelsen

32V Leopold Rullegræs

33B Carl B. Thøgersen

34B Bent Eriksson

35B Hans Petersen

36B Katja Arnoldi

37F Otto Christophersen

38B Sabrina Jensen

39B Steen Havlund

40B Rasmus Hjelholt

41B Jeanette Carlsen

42B Janniie Jørgensen

43V Flemming Fevre Jensen

44B Lillian Santin

45F Jens Ditmar Hansen, H/F Brøndby Haveby, Afdeling 3

46B Anne Studsgaard

47B Thomas Nielsen

48F Jørgen Korsgård Larsen

49V Flemming Andersen, VEKS

50K Lis Tribler, Slagelse Kommune

51B Kirsten Christensen

52V Johannes Sloth, Trafikselskabet Movia

54B Eduard Bjurner

55F Anne Marie H. Jensen, Ølsemagle Landsbylaug

56F Eli Hagerup, Vallensbæk Menighedsråd

57B Vagn Mølgård

58F Rene Ierst, H/F Brøndby Haveby, Afdeling 7

59B Preben Kinnerup Christensen

60F Jørgen Ougaard, Kildegården Grundejerforening

61B Tony Grønn

62V Steen Karlsen, Kværkeby Skole

63F Kjeld Ejdorf, Danmarks Naturfredningsforening, Solrød afdeling

64B Nikolaj Hanson

65F Else Bastrup, Grundejerforeningen Trylleskoven

66V Henrik Bech Jensen, Maxit A/S

67V Jens Bundgaard , Kuwait Petroleum (Danmark) A/S

68F Nina Pagh, Andelsboligforening Thorvalds Minde, Ejendomsadministrationen
Andelsbo

69F Preben Urban Petersen, Grundejerforeningen Klardam Øst

70B Jens Vinther-Jensen

71F Peter Knub, Grundejerforeningen Baunebakken

72K Poul Arne Nielsen, Stevns Kommune

73M Joost Nielsen, Region Hovedstaden

74B Jørgen Knudsen

75F Jette Thøgersen, Karlstrup Landsbylaug

76B Nicoline Bagge

77B Jette Sørensen

78B Mette og John Pedersen

79B Catherine Mørk

80B Mogens Sørensen

81B Lasse Hovengaard
82B Emmy Carstensen
83B Christence Jensen
84B Iben Hovmark
85B Henrik Hovmark
86B Margit Bagge
87B Bruno Bagge
88B Hans Chr. Jensen
89B Anne-Marie Helsøe Jensen
90B Larsen
91B Flemming Krog
92V Torben Flinch, Grønttorvet København
93B Erik Jurlander, Greve Vandværk A.M.B.A.
94K Søren Enemark, Glostrup Kommune
95M Kristian Ebbensgaard, Region Sjælland
96K Solrød Kommune
97V Hans Geschwendtner, Geschwendtner I/S
99B Leif og Anne Julie Lind
100B Emilie Caroline Lind
101B Merete Lind
102B Lis Simonsen
103B Jan Aarøe
104B Karen Aarøe
105B Jensen
106B Hans Jørgen Bøggild
107B Anna Jensen
108B Kim Rasmussen
109B Ellen Beuchert

110B Otto Korte Hansen
111B Britt Krejberg
112B Peter Meister
113B Ulla Meister
114B Bjørn og Tove Svendsen
115B Carsten Ringsmose
116B Anne Lykke Svendsen
117B Hanne V. Steen
118B Kim Blankensteiner
119B Helle Blankensteiner
120B Mie Hovmøller
121B Henning Hovmøller
122B Keith Riley
123B Kitte Paaske-Møller
124B Margrethe Ankergrøn
125B Kai Ankergrøn
126B Else Frølund
127B P Werner Poulsen
128B Sofie Mortensen
129B Karin Mortensen
130B Roland/Ruth Mortensen
132F Højelse Landsbylaug v/Formand Aage Lundager
133B Bente Kirkeby Møller
134B Dyrlæge Peter Poulsen
135B Michael Belt
136B Camilla Rasmussen
137B Rita Madsen
138B Annette Randers

- 139B Alice og Philip Carlé
- 140B Gitte Johnsen
- 141B Kurt Andersen
- 142B Jette Rybak
- 143B Helle Gadebusch Olsen
- 144B Lene Jensen
- 145B Sophie Kildetoft
- 146B Stephanie Berling Dalgaard
- 147B Merethe Dalgaard
- 148B Allan Berling Christiansen
- 149B Gitte Fisker
- 150B Henry-Lene Nielsen
- 151B Kenneth Paulsen
- 152F Peter Rytøft, Grundejerforeningen Mølletøften
- 153V Niels Møller, Hovedstadens lokalbaner A/S
- 154B Finn Andersen
- 155V Johnny Reestrup-Sørensen, Øresundsbro Konsortiet
- 156F Steen Rasmussen, Styregruppen for landsbyerne, Ølby, St. Salby, Ll. Salby, Højelse og Ølsemagle
- 157M Ølsemagle Menighedsråd, Ølsemagle Kirkekontor
- 158B Erling Sørensen
- 159B Robert Weiler Johnsen
- 160B Martin Skøttgaard Due
- 161B Lone Skøttgaard Due
- 162B Lars og Tina Nielsen
- 163F Finn Andersen, Kværkebyegnens Borgerforening
- 164M Henrik Jarl Hansen, Kulturarvsstyrelsen
- 165F Leif Roskilde, Wallensbekbyes Laug

166B Claus Preis

167V Hans Henrik Høg, I/S Vallensbæk Mose

168V Hovedstadsregionens Naturgas I/S

169V Sun Chemical A/S

170B Toni Thy Jensen

171B Michael Randers

172B Susanne Randers

173B Karen og Ulrik Christensen

174M Kim Søderlund, Skov- og Naturstyrelsen, Østsjælland

175F Lasse Buus, Bjæverskov Nærmiljø

176B Lykke Johansen

177F Lone Aalekjær, Søndergården og Karlslundes Rideklub

178B Ole Martin Christensen

179B Wolfgang Lohff

180K Michael Ziegler, Høje-Taastrup Kommune

181K Hans Barlach, Greve Kommune

182K Marie Stærke, Køge Kommune

183K Milton Graff Pedersen, Hvidovre Kommune

184B Jørgen Vesth-Hansen

185B Inger og Kjeld Storm Laursen

186B Finn Frogne

187B Lasse Kristensen Falden

188B Gert Holger Krogh Jensen

189F Per Henriksen, Brancheforeningen Dansk Kollektiv Trafik

190V A/S Dansk Shell

191F Flemming J. Mikkelsen, Sammenslutningen af Grundejerforeninger Hvidovre

192F Kjeld A. Larsen, Rådet for Bæredygtig Trafik

193M Velfærdsministeriet

194B Niels Christian E. von Voss

195B John Randers

196B Janne Jensen

197B Jesper Lundbæk

198B Jimmy Petursson

200F Peter Heller, DI

201K Finn Aaberg, Albertslund Kommune

202V Hans Schmidt, Dong Energy

203K Flemming Jensen, Lejre Kommune

204B Kim Brandstrup Mesterton

205B Tina og Sven Panduro Rossen

206B Poul Henriksen

207B Søren Harry Vergo

208B Stig Lending

209F Nora Skjernaa Hansen, Danmarks Naturfredningsforening

210M Vejdirektoratet

211V Rikke Tønnes, Søren Harry Vergo, Kroppedal Museum

213V Morten Mortensen, Greve Museum

214B Per Rosenberg Otzen

215F Per Otzen, Store Salby landsbylaug

216B Carl Pedersen

217B Margit og Torben Svendsen

218B Bo Milvang-Jensen

220B Torben Dahl

221B Birger Jacobsen

222B Per K. Rasmussen

223B Thyge Lauritsen

224B Majken og Peter Rytøft

225B Steen Thomassen

228F Flemming Jensen, Grundejerforeningen Skellet

230F Bo Jelved, Vejlaugget Munkekær

231F Erik Vinding, Socialdemokraterne i Valby

232B Tom Rasmussen

233B Ole Sørensen

234B Kate og Torben Salling

235B Briand Broskov Nielsen

237B Steen Rasmussen

239B Art og Karen Holgerson

240B Lene og Kenneth Petersen

241V Flemming S. Hansen, Hvidovre Pædagogisk Center

242V Peter Juel Jeppesen, Titan Lastvogne AS

243F Morten Nygaard, LI. Salby Landsbylaug

244M Sven Koefoed-Hansen, Miljøministeriet, By- og Landskabsstyrelsen

245F Friluftsrådet

246F Flemming Molin, Sammenslutningen af Grundejerforeninger i Karlslunde

247V Kerstin Gustavsson, Skånetrafikken

248K Christian Orsing, Helsingborgs Stad, Kommunestyrelsen

249K Kurt Hockerup, Vallensbæk Kommune

250K Niels Ulrich Hermansen, Ringsted Kommune

251K Rødovre Kommune

252K Poul Lindor Nielsen, Roskilde Kommune

253K Rebekka Auken Nymark, Københavns Kommune, Center for Byudvikling

254V Kai Folmer Nielsen, Sydporten ApS

255K Brøndby Kommune

257V Flemming Kristensen, DSB

259F Nils Olsen, Grundejerforeningen Egeparken

- 260B Camilla og Keld Schultz
- 261V Ole Christensen, Sund og Bælt, A/S Øresund
- 262M Lars Brümmer, Enheten för regional utveckling, Infrastrukturavdelingen
- 263F Hans Odder, Lars Nielsen, Solrød Strands Grundejerforening
- 264K Ejner Jensen, Valby lokaludvalg
- 265F Lars B Villadsen, Ishøj bylaug, Grundejerforeningen Landsbyen
- 266B Gert og Lea Mikkelsen
- 267B Steen Petersen
- 268K Randi Schmidt, Sjælland Syd, Faxe, Næstved og Vordingborg
- 269F Susan L. Holdt, A/B Hvidovrevang og A/B Solkrogen, På vegne af 72 beboere
- 270K Fælleshenvendelse fra 9 kommuner: Roskilde, Lejre, Høje Tåstrup, Solrød, Greve, Ishøj, Vallensbæk, Holbæk og Odsherred
- 272F Sv. Aage Clausen, Komiteen for bedre bebyggelse på Amager
- 273K Ole Bjørstorp, Ishøj Kommune
- 274B Jens Andersen

Liste over personer, der har givet mundtlige kommentarer på 12 borgermøder

Personer, der udover mundtlige kommentarer har afleveret skriftligt høringssvar, er registreret på ovenstående liste.

- 301B Niels Ole Nielsen
- 302B Bent Andersen
- 303B Morten Jacobsen
- 304B Jens Dørner
- 305B Tommy Andersen
- 306B Knud Nielsen
- 307B Per Nielsen
- 308B Erik Stenstrup
- 309B Lasse Buus

310B Axel Andersen
311B Gert Christensen
312B John Nielsen
313B NN
314B Lars Christensen
315B Flemming Brandt
316B Leopold Asmussen
317B NN, Spanagervej
318B Carsten Ehlers
319B Bjarne Sørensen
320B Kirsten Nørgaard
321B Hanne Bispenskov
322B Niels Kofoed
323B Jette Larsen
324B Karl Lyngbæk Pedersen
325B Erik Borsholt
326B Kate Nielsen
327B Jan Mazur
328B Jytte Sørensen
329F Peter Ellegaard Larsen
330B Mogens Frederiksen
331B Poul Erik Skov
332B Bodil Petersen
333B Jens Ryborg
334B Carsten Nielsen
335B Karl Petersen
336B Ejner Jørgensen
337B Finn Fogne

338B Heidi Jørgensen
339B Flemming Koue
340B Flemming Molin
341B Flemming Ravn
342B Jesper Brønnum
343B Merethe Andersen
344B NN
346B Henrik Gliese Pedersen
347B Søren Ferdinand
348B Anette Nielsen
349B Ole Christensen
350B Anders Petterson
351B Lars Lindskov
352B Ole Jørgensen
353B Birthe Frølund
355B Ove Petersen
356B Per Nørholm
357B Henrik Zorovi
358B Benny Christensen
359B Hanne Michelsen
360B Ove Nybjerg
361B Jørgen Knudsen
362B Morten Rasmussen
364B Lene Nielsen
365B Leif Andersen
366B Jan Pedersen
367B Hans Buch
368B Sten Petersen

369B Kurt Knudsen
370B Erik Hansen
371F Finn Andersen
375B Torben Svendsen
377B Bjurner
378B Ole Rathmann
379B Lotte Lillesøe
380B Emmerick Suhr
381B Ole Martin Christensen
382K Niels Hörup
383B John Petersen
384F Hans Odder
385B Ivar Haugaard
386B Per Rasmussen
387B Max Pilegaard
389F E. Liebst
390B Preben Larsen
391B Jette Lyhne-Kjærbye
393B Karin Christensen
395B Niels Torp
396B Bo Grønlund
397B Kjeld Espersen
398B Henriksen
399B Mia Bendtsen
400B Kjeld Jensen
402B Tonny
403B Tini Segers
404B Jens Schelde

405B Jannie Stark
406B Arne Jacobsen
407B Bent Høgh
408B Leif Vejgren
409B Inge Birke
414F Jan Jensen, Stolpevejens Grundejerforening
415B Jan Nielsen
416B Ole Ilskov
418F Steen Grode
419B Johannes Petersen
420B Anne Dorthe Brodersen
421B Kaj V. Hansen
422B Anni Larsen
423B Flemming Damgaard
424B Erik Kjærgaard
425B Mette Gjerskov
426B Finn Gerdes
427B Niels Warming
428B Søren Nørgaard
429B Erik Frølund Thomsen
430B Henry Søndergaard
431B Nicolai Klausen
432B Walther Larsen
433B Kurt Kjærgaard
434B Pernille Falcon
436B Birthe Nielsen
437B Bent Hansen
438B Kim Kielstrup

439B Carl Petersen
440B Bjarne Fritzbøger
441B John B. Jensen
443B NN
445B Ejner S. Hansen
446B Eila Hvidtfeldt
447B Dennis Gedegaard
448B Filip Dichman
449B Flemming Jensen
450B Morten Hoppensack
451B Tommy Bent Madsen
452B Jens Peter Andersen
471B Svend Erik Albrechtsen
475B Gurli Ørum
476B Berit Kryger Falden
478B Bent Skov
479B Søren Viborg
481B Vagn Kjær Hansen
482B Gerner Lassen
484 Paulo Glehn
485B Bodil Andersen
486B Poul Jørgensen
487B NN
488B Ulla Stefansen
489B Henrik Rasmussen
490B Nina Berrig
491B Else Nørgaard
492B Erik Sejr

493B Bent Byriansen
494B Jens Erik Dalskov
495F Knud Erik Andersen
496B Lars Jensen
497B Stig Jensen
498B Svend Deran
499B Gert Karl
500B Tove Bockner
501F Carl Petersen, H/F Brøndby Haveby, Afdeling 7
502B Christa Johansen
503F Per Larsen, H/F Brøndby Haveby, Afdeling Rosen
504B Poul Hansen



Høringsnotat om København-Ringsted projektet

Dette høringsnotat dokumenterer den gennemførte, offentlige høring om København-Ringsted projektet i perioden fra den 22. september til den 1. december 2008. I projektet fremlægges to løsninger: 5. sporsløsningen og Nybygningsløsningen. Som baggrund for høringen ligger en høringsudgave af Miljøredegørelsen samlet i 11 hæfter. Alle skriftlige henvendelser og mundtlige tilkendegivelser på de 12 afholdte borgermøder betragtes som høringssvar, og de er refereret og kommenteret af Trafikstyrelsen.

Trafikstyrelsen
National Rail Authority

Adelgade 13
DK 1304 København K
Telefon +45 7226 7000

info@trafikstyrelsen.dk
www.trafikstyrelsen.dk

København-Ringsted projektet
- høringsnotat
ISBN 978-87-91726-14-9