

Komiteen for Bedre bebyggelse på Amager
Svanninge Alle 11
2770 Kastrup

29 1C 2009

Trafikstyrelsen
Gammel Mønt 4
1117 København K

Folketinget
Trafikudvalget
1220 København K

Folketinget
Miljø- og Planlægningsudvalget
1220 København K

Borgmesteren
Lolland Kommune
Jernbanegade 7
3930 Maribo

Høringssvar

Femern Bælt (herunder, udvidelse af jernbanestrækning på tværs over Amager)

Komiteen har set på Trafikstyrelsens udsendte høringsmateriale om planerne, at udbygge jernbanestrækning til Femern Bælt.

En del af forslaget i høringsudsendelsen, er udvidelse af banestrækningen Øresundsbanen, delvis tværs over Amager mellem Kastrup og Tårnby, langs de eksisterende spor.

Forslaget indgår i Femern Bælt, er udsendt som en del af høringen om Femern Bælt, er groft oversigtligt behandlet i det følgende, sammen med landanlægget.

VVM Pligtig og SMV pligtig

Udbygningen af banen, er VVM pligtig og SMV pligtig.

Vedtagelse af forslaget skal ske ved vedtagelse af anlægslov i Folketinget efter VVM og SMV.

Ikke fuldt udnyttet bane

Banen er endnu ikke fuldt udnyttet, men delvis.

Togpassagerer har berettet, at det nærmere er reglen end undtagelsen, at tog ikke kan overholde køreplanen, og i mange tilfælde er togaflysninger sket. Årsagen er bl.a. problemer på svensk side. Og at flere passagerer skal mases ind i tog med for få siddepladser.

Trafikstyrelsen har ikke gjort noget for at få tog med flere siddepladser (lange tog) i større stil, og må formodes at få problemer, når Citytunnelen på svensk side tages i brug (stationen Trianglen, har for korte perroner i forhold til perronlængde på ikke svensk side).

Jernbanestrækningen er en del belastet af kørsel til klargøringsanlægget til tog på Den kunstige Halvø, og det er ikke umiddelbart muligt at fjerne tog til klargøring, idet anlægget udgør en investering på 300 mio. kr., og anden placering ikke umiddelbart kan udpeges.

Mulighed for kollision mellem to modgående tog

Kørsel på jernbanestrækningen besværliggøres af, at tog i retning mod Sverige, som ikke har ærinde på stationen i Lufthavnen (underjordiske), umiddelbart før indføring til station, skal skære modgående spor i niveau, hvorfor tog skal standse (tager tid at få et tog igang, herunder tunge godstog, og belaster banen).

Samtidig er der mulighed for kollision.

Øresundsforbindelsen blev advaret mod udformningen ved anlæg af Øresundsbanen, og en niveaufri skæring foreslået.

Banetrafikken er således generet.

Terrorangreb

Ved terrorangreb vil en sprængning af f.eks. et kemitog ved skæringer i niveau, sættes de eneste jernbanespor mellem det resterende Europa og nordlige Skandinavien ud af drift i evt. uge, og samtidig mere eller mindre, sætte Skandinaviens største Lufthavn ud af spillet.

Trafikken mellem de to store byer i Øresundsregionen, vil blive voldsomt generet og Tårnbymotorvejen må forventes spærret.

Mindre risiko for kollision

Hvis der etableres en niveaufri skæring, vil banen kunne blive bedre udnyttet, og større sikkerhed vil være tillægsgevinst.

Det skønnes dog ikke umiddelbart, at den forbedrede udnyttelse vil være nok, til at imødegå den foreslåede udvidelse med spor ud for Lufthavnen, idet banen er belastet, hvorfor følgende foreslås.

Udvidelse af banen 1

På Den kunstige Ø Peberholm i Øresund etableres 2 nye spor langs de eksisterende spor på en længde af ca. 4 km (størst mulig længde) med sporforbindelser flere steder til de eksisterende 2 spor, hvorved det er muligt at køre godstog til siden, med henblik på at blive overhalet af hurtigkørende tog.

Takket være flere sporforbindelser på hele strækningen, vil det være muligt for et bagved hurtigt kørende godstog, i forhold til et langsomt foran kørende, at overhale det, via sporforbindelser.

Udvidelse på øen Amager 2

På strækningen efter banens i landføring på Amager ved Sorte Løbet, udbygges banen med 2 spor langs de eksisterende spor, og med flere sporforbindelser, hvorved langsomt kørende godstog kan køre til siden, for ikke at blokere for hurtigkørende tog.

Udbygningen kan ske til Ørestad.

Udvidelse af banen 3

Er der behov for yderligere udbygning, kan det ske, ved at bane ændres ud for Lufthavnen.

Godsbane bruges som ny station forbi Hilton hotel, og den eksisterende underjordiske station nedlægges. Kræver, at der etableres 2 nye spor langs de eksisterende to godsspor med sporforbindelser til godssporene, og at der anlægges 2 perroner mellem de 4 spor.

Forbindelse til Lufthavnen kræver, at metroens ovenover beliggende bro, forsynes med trapper og elevatorer med til perroner, og evt. udvides i bredden.

Forslaget medfører, at der skal ske ombygning og udvidelse af banens underføring

af motorvejen til 2 spor, og at motorvejens vejbaner incl. nødspor (2,5 m) (mindste samlet bredde 10,5 m mellem autoværn) flyttes nordpå, for at skaffe plads til banen.

Det skønnes, at flytning af motorvejen ikke vil kræve ekspropriationer i nævneværdigt omfang.

Det forudsættes, at spor udvides mindst forbi Netto (runde bygning) ved Strandvejen, hvilket vil sige, at sporenes længde (nye spor) er mindst 1 km.

Skal der ske udvidelse af motorvejen til 6 spor plus nødspor (2,5m) frem til Strandvejen, ved en nordlig flytning, vil det kræve ekspropriationer på strækningen mellem jernbanens underføring af motorvej og Strandvej, og at vejbanebredde forøges til 14 m.

Ved bygning af bane var man ikke opmærksom på de gener en 2 sporet bane til Lufthavnen bevirkede. Flere gange har tog ikke kunne køre fra stationen, efter de er gået i stå, og det har bevirket store gener.

Stationen i Lufthavnen i Zurich blev udført med også kun 2 spor, men det er siden blevet ændret, således at stationen har 4 spor (her nævnt som forslag).

Udbygning af banen 4

Bane kan yderligere udbygges via 2 ekstra spor langs eksisterende spor fra udkørslen af Lufthavnen.

Forslaget indebærer, at banen på en mindst 2 km lang strækning fra mindst før Netto og frem til overdækningens støttemur op mod Amager Landevej bliver 4 spor.

Hvis der anlægges en lokalstation ved banens underføring af Amager Landevej, vil det kræve mindst 1 perron (bedst med 2 perroner).

Udbygning af banen 5

Den tilbageblevne strækning vil stadig danne en forhindring for flere tog, hvorfor banen skal udvides til 4 spor tværs over Amager.

Det kræver, at mellem Ørestad og Tårnbyoverdækningens støttemur, skal den eksisterende bane udvides til 4 spor, hvilket der er plads til, idet kun 3 større ting vil kræve ombygning. Dels udvidelse af station Ørestad til 4 spor, og med to perroner. Banen er her forberedt til udbygning, i modsætning til udvidelse af bandedelen i overdækningen. Overdækningen, og flytning af højhus blok G Vinkelhusene. Hertil at banen, kunne føres under blok F, hvis ende ellers skal nedrives (mindre blok med ikke særligt mange lejligheder). Stationen Tårnby, udvides til 2 perroner, og 6 nedgange.

Hertil ombygning af diverse broer.

Udbygning af banen 6

Yderligere udvidelse kan kun skabes ved, at der fra KBH H etableres 4 spor. Hvilket vil sige, at Sydhavnsgadetunnelen udvides til 4 spor, hvilket vil være en meget kostbar løsning.

En langt billigere løsning, vil være, at sporene forlægges fra nuværende, og føres tværs over golfbanen Vest for Bella Centret og over/under havnen ved Nokken og direkte indføres til KBH H.

Banen afkortes med omkring 1 km. Omend kurven tvinger farten lidt ned.

Nuværende godsforbindelse via godsshunten bibeholdes og tilslutning til forlagte spor til KBH K sker ud for golfbanen, via niveaufri skræring.

Alternativ linieføring af København-Køge-Ringsted over Amager

En linieføring København-Køge-Ringsted via Avedøre Holme, vil mindske antallet af ekspropriationer og nedrivninger af ejendomme markant, og skabe baneforbindelse til Avedøre Holme, via linieføring over Amager langs Amagermotorvejen, og med tilslutning til enten Sydhavnsgadetunnelen eller via en bro/tunnel over/under havnen ved Nokken og direkte indføring til KBH H.

Sporforbindelser mellem øvrige sporanlæg og banen etableres ude af niveau, hvorved svenske godstog kan køre fra Ørestad, og direkte af den nye baneforbindelse til Køge-Ringsted udenom Ny Ellebjerg.

En station kan anlægges på Avedøre Holme.

Nedgravning og tunnellægning af banen i Valby behøves ikke.

Andre alternative linieføringer kan ske fra Avedøre Holme eller fra Amager til Køge Nord (dæmning).

Forslagene er fremlagt for Trafikstyrelsen, som har fravalgt forslaget, uden nogen videre forklaring, herunder ikke VVM behandlet, eller SMV behandlet forslagene.

Forslagene er tillige ikke omtalt i et fremlagt høringsmateriale, uagtet at det har store miljømæssige fordele, hvorfor befolkningen ikke har kunnet tage stilling til det.

I forbindelse med baneforslaget fra Trafikstyrelsen bemærkes, at det vil være et ultimativt krav, at der anlægges mindst 4 spor fra KBH H og til Ny Ellebjerg, hvis fremlagte høringsmateriale lægges til grund for linieføring København-Køge-Ringsted. Idet 2 spor reserveres til aflastning af spor mellem Hvidovre og KBH H (via Valby) og København-Køge-Ringsted spor skal føres til Ny Ellebjerg, hvor det er meningen, at spor skal udgå fra.

Miljøbeskyttelse

Miljøbeskyttelse mod banestøj vil være påkrævet også ikke mindst på Amager i lighed med andre steder.

Og det vil sige overdækning af baneanlægget på strækningen mindst 100 m før baneanlægget passerer Oliefabriksvej og mindst 100 m efter betonmurs afslutning øst for overdækningen.

Øvrige strækning øst for overdækningens afslutning og frem til Lufthavnen skal også miljøbeskyttes mod banestøj.

Samme skal øvrige strækninger på Amager.

Grundvandsbeskyttelse er nødvendig, herunder mod indvinding af yderligere grundvand for at tørholde baneanlægget.

For lille dimensioneret bane

Fra begyndelsen af planlægningen af Øresundsforbindelsen, har udgangspunktet været 2 jernbanespor over Øresund, men trafikken har nu et omfang, så banen er belastet, om ikke helt.

Spørgsmålet er i virkeligheden, om der fra begyndelsen burde være beregnet 4 jernbanespor mellem Lund-Malmø-København ?

Hvilket vil sige, at Øresundsbroen burde være bygget med 4 jernbanespor.

Øresundsbroen vil ikke kunne udvides med 2 spor til godstog. Broen vil formodentlig kolapse.

På svensk side udbygges banen til 4 spor mellem Lund-Malmø, og 4 spor fremføres tæt til Øresundsbroen.

Beboere i Tårnby gjore under anlæggets bygning Øresundsforbindelsen bekendt med, at der ville være mange tog, men anlægget blev bygget med kun 2 spor.

Planlægningen af fremtidig banetrafik, er Trafikstyrelsens opgave.

En udbygning af banen tværs over Amager med tilhørende overdækning, og nye spor over Øresund, vil være betydeligt billigere end forbindelse over H-H med 4 spor og ny bane langs motorvejen, og ringgodsbane. Ringgodsbane vil kunne bruge som ringbane for S-tog.

Om banens videre føring fra Ringsted og til Fehmern Bælt bemærkes.

Banen forudsættes med mindst 2 spor frem til Fehmen Bælt, og ikke stop umiddelbart nogle km fra kyst med 2 spor.

Banen er i virkeligheden planlagt underdimensioneret, og burde være planlagt udbygget med mindst fire spor fra umiddelbart syd for Guldborgsund frem til Næstved.

Fra kysten forudsættes mindst 4 spor planlægningsmæssigt med arealerhvervelse, hvoraf mindst 2 spor bygges frem til Guldborgsund, over, og videre.

Begrundelse er problematikken af belastningen af Øresundsbanen, som skal udvides 10 år efter anlæggelse.

Eksisterende klapbro over Guldborgsund udvides til 4 spor, og forberedes til 6, uden at bro skal udvides.

Privatbanens spor forudsættes ført over bro på egne 2 spor, så tog ikke skal holde og afvente tog fra og til Fehmern Bælt, f.eks. gennemkørende godstog.

Omkostningerne til anlæg af 4 spor vil være betydeligt mindre, hvis udvidelse i forhold til de allerede nu planlagte, sker samtidig.

Planlægningsmæssigt bør banen bygges til højst mulig fart.

Fra Næstved udbygges bane i retning mod Køge til 2 spor, hvorved langsomme godstog kan køre til København via ny bane til Køge, og ikke genere passagertrafikken via Næstved-Roskilde.

Herved opnås bedre forbindelse mellem Køge og Næstved.

Miljøbeskyttelse skal ske med højere prioritet end Trafikstyrelsen lægger op til i KBH-Køge-Ringsted, hvor sikring af byen Københavns vand, ikke sker ved banens passage over og ved indvindingsområde, hvor banen nedgraves 2 m ifg. miljøreddegørelse 5. Forurening har lettere ved at trænge ned til grundvandet.

Sikring er her bane bygget på en vandtæt konstruktion i beton, hvorved tabte kemikalier kan opsamles. Og banen ikke nedgraves.

Generelt har forslaget som Trafikstyrelsen har fremlagt den fejl, at det er for lille dimensioneret, og vil få år efter skulle udbygges med mia til følge, frem for ikke store beløb, hvis forudsigtelighed er planlagt.

F.eks. jernbanens tilslutning til land på Lolland kan kræve omfattende areal, hvis der skal bygges flere spor til hensætning af tog, f.eks. godstog, som skal ses efter inden/fra passage af Fehmern Bælt. Samme passagertog for uønsket passagerer.

Hertil lokal station. Mange nye passagerer må forventes at komme til, som på Øresundsbanen.

Udbygning af privatbane

For at alle fordele bliver tillagt udbygning af bane til Femern Bælt, bør privatbane fra Nakskov udbygges flere km frem til syd for sundet, og føres over med 2 spor.

En øremærket pulje kun til udbygning til 2 spor (på helst hele strækningen) på 200 mio. kr. vil kunne give adskillige km og miljøbeskyttelse.

Et ikke særlig brugt tiltag, et omvendt udbud, med rådgivning, vil kunne presse og give mest mulig.

Banens nye spor bør overvejes at være samme slags som Øresundsforbindelsen.

Banen vil kunne nævne fordele og ulemper.

En særlig ting kunne være forberedelse af banen til el.

Ved at lægge pres på politikere, lykkedes det beboere i Tårnby at få Regeringen til at bygge overdækning af motorvej og bane.

Til overdækningen bevilgedes fra en særlig pulje, 300 mio. kr.

Overdækningen og tilhørende jord til beplantning, blev udført inden for rammen.

En formodning om at samme vil kunne ske på Sydhavsørene, om udbygning af bane, er ikke udelukket.

Udbygning kræver VVM og SMV.

Udbygning kræver ikke anlægslov, men lokalplan.

Høringssvar

Styrelsen skal ikke udlægge høringssvar på net.

Folketingsudvalgene – udlægning på net.

Tilsvarende Lollands Kommune.

Med venlig hilsen

 Jørgen Christensen