

Andragende til Folketingets Trafikudvalg fra Beboernetværket EN BEDRE BANE, 14. januar 2010

Introduktion

Vi er her i håb om at kunne påvirke jer til ved anlæggelsen af København-Ringsted-banen at lave en cut-and-cover-løsning på hele strækningen i de tæt bebyggede områder i Valby og Hvidovre fra Kulbanevej til Avedøre Havnevej, og altså ikke kun langs dele af Kulbanevej og en del af Vigerslev Allé og Allingvej.

Vi kalder os *En Bedre Bane* for at signalere at vi hilser banen velkommen, men mener at der findes en *bedre* løsning end den planlagte. Vi repræsenterer 10 boligforeninger langs den berørte strækning, i alt 1.515 husstande, og taler derudover til jer i dag på vegne af ca. 6.200 borgere der med deres underskrift har støttet kravet om at banen bør overdækkes. Vi repræsenterer både lejere, andelshavere og boligejere, herunder mange mennesker, der normalt ikke engagerer sig i lokale forhold eller politik generelt.

Vi er Anders Jacobsen, formand i andelsboligforeningen Store Vigerslevgaard i Valby; Christian Wittrock, bestyrelsesmedlem i andelsboligforeningen Thorvaldsminde ved Vigerslev Allé, og Nicolai Guido Klausen, der repræsenterer grundejerforeningen Baunebakkegård på Allingvej i Hvidovre.

Arealreservationen fra 2003

Vi vil først henlede jeres opmærksomhed på Arealreservationen til Nybygningsløsningen. En arealreservation som Folketinget vedtog d. 7. juni 2001 (Lov nr. 497) for at fjerne den usikkerhed der i årevis havde hersket i lokalområdet, specielt for boligejerne. Trafikstyrelsen udsendte på den baggrund d. 20. oktober 2003 et notat der i flg. styrelsen selv fortsat er gyldigt.

Notatet blev bl.a. udsendt til 300 grundejere og offentliggjort på styrelsens internetsider, og borgerne blev krystalklart stillet en tunnelloøsning i udsigt. Vi citerer fra notatet: "Fra Vigers-

lev Station føres banen i en tunnel langs Kulbanevej og gennem Vigerslevparken og videre herfra under og langs sydsiden af Holbækmotorvejen frem til Avedøre Havnevej, hvor banen stadig i en tunnel føres frem til Brøndbyøstervej.”

Selve de reserverede arealer berører kun relativt få ejendomme, men anlæggelsen af en ny jernbane til gods- og fjerntrafik har altså stor betydning for hele nærområdet. Arealreservationen er det grundlag hvorpå der er foretaget boligkøb i området, også på arealer der ikke direkte blev reserveret. Det er det grundlag hvorpå kommunerne har disponeret i området. Når det nu foreslås at anlægge jernbanen i åbent terræn på store dele af strækningen, er det en fundamental ændring af dette grundlag. Områdets beboere er blevet stillet en tunnelløsning i udsigt, og det er efter en sådan at de har disponeret.

Nu kan de så se frem til et klækkeligt værditab på deres ejendom. Langs Allingvej anslår ejendomsmæglere i området at der vil være tale om tab på ca. ½ million kr. på et gennemsnitligt parcelhus. I andelsboligforeningen Thorvaldsminde – der til nye andelshavere, som de skulle, har oplyst om den nye bane i tunnel på ”den anden side” af motorvejen – er lejlighederne i dag nærmest usælgelige, fordi den faktiske bane kommer 6-8 meter fra boligblokkene, endda efter at de er skåret over og delvist er eksproprieret.

Vi er udmærket klar over at det koster selvfølgelig ekstra at anlægge en cut-and-cover på hele strækningen, og en halv milliard er jo mange penge sidst på måneden. Men de besparelser staten opnår i anlægsfasen ved en bygge banen oven på jorden, slår igennem som værditab i lokalområdet, der formentlig samlet set langt overgår de statslige besparelser. Og ekstraudgiften til overdækningen skal jo ses i forhold til en meget lang afskrivningsperiode.

Støj, vibrationer og luftforurening

Vi vil også gerne benytte lejligheden til at bringe fokus på forureningsproblemer i vores tæt beboede områder. Allerede i dag kommer der en stor forurening fra Holbæk-motorvejen, og med et stort antal tog vil denne forurening blive betydeligt større. Dieseltog vil udsende et højt niveau af partikler direkte ud i det tæt beboede område fra Kulbanevej til Avedøre Havnevej. Og her er især svovlpartiklerne særlig sundhedsskadelige. Togene vil accelere-

re på vej ud af byen, hvilket vil udsende skyer af udstødningsgasser. På vej ind mod byen vil togene bremse op med bremsestøv til følge.

Ud over luftforureningen er der i dag et højt støjniveau fra motorvejen. Med den fremsatte løsningsmodel, vil denne støj blive øget signifikant i det område hvor der bor flest mennesker, fordi banen kommer til at løbe blotlagt i Vigerslevparken og ved Vigerslev Allé og Allingvej. Togene vil derved give en meget stor støjbelastning for mange mennesker. På vej ud af byen vil der komme bl.a. lavfrekvente lyde, og på vej ind mod byen vil togene udsende høje bremselyde. Netop de lavfrekvente og de højfrequente lyde er dokumenteret til at være mere skadelige end andre frekvenser, og det kan give alle beboere i området et forøget sygefravær pga. stress-relaterede sygdomme. De støjberegninger som er foretaget tager ikke højde for støjens frekvensspektrum. Støjdæmpningen er desuden beregnet ud fra de maksimale støjgrænser (64dB) og det planlagte antal tog. Det vil således ikke være muligt at benytte flere tog, ændre på sammensætningen af togtyper eller sende flere tog om aftenen/natten, uden at grænserne overskrides.

En tunnelføring over hele strækningen fra Kulbanevej til Avedøre Havnevej vil fuldstændig eliminere støj fra togene. Dette vil være en meget stor fordel for de mange beboere langs banen. Især med tanke på den store forøgelse af togtrafikken, som må forventes i forbindelse med åbningen af Femern-forbindelsen. Med en tunnel vil det også være muligt at begrænse luftforureningen fra togene i de tæt beboede områder, og evt. flytte den ud på den anden side af Avedøre Havnevej, hvor der ikke bor så mange mennesker. Derved risikeres der ikke problemer iht. EU direktiver (96/62 og 99/30), hvor myndighederne kan blive pålagt at skride ind overfor en forurening (jf. EF-domstolens dom C237/07).

Et andet problem er strukturlyde og rystelser fra tog og især godstog. Dette kan løses ved hjælp af et fjederdæmpningssystem af sporene. Oprindeligt var Thorvaldsminde blevet lovet, at et sådant system skulle benyttes over hele strækningen ved Thorvaldsminde, men i lovforslaget nævnes systemet nu kun for 3 af de 4 boligblokke. Det vil i praksis betyde at en ekspropriation af yderligere 9 lejligheder i Thorvaldsminde vil være påkrævet. Dette er ikke nævnt i lovforslaget. Samme problem gør sig gældende ved den bevaringsværdige Finneby, hvor 7 huse skal rives ned fordi man ikke ønsker at bruge fjederdæmpningssystemet her. Ej heller nævnes noget om boligerne Vigerslev Alle 396+400 som også ligger for tæt på banen ifm. rystelser.

Helhedsperspektiver for lokalområdet

Langt de fleste negative konsekvenser kan elimineres, og nogen steder kan etableringen af banen i en fuld cut-and-cover ligefrem bidrage positivt til lokalmiljøet. Flere af boldbanerne på Kulbanevej kan genetableres, hvis der anlægges en jernbane der stikker dybere. Hellere at der bliver spillet fodbold end brændt biler af... Lerknolden vil – ved en fuld nedgravning og overdækning af jernbanen – ikke få en kraftig barriere-effekt, der i høj grad vil reducere hele Vigerslevparkens værdi som et grønt område for løbere, hundeluffere, søndagsture og daglig transport for mange. En remodellering efter etableringen vil kunne øge værdien af Vigerslevparken.

På samme måde som Ørsted-parken i København i sin tid blev anlagt oven på jernbanen, kan der etableres parkarealer oven på overdækningen. En grøn sti, som den der passerer gennem Frederiksberg, vil kunne løbe fra Avedøre Havnevej til Grønttorvet, hvor Københavns Kommune har mange kreative planer. Et nyt grønt bælte til rekreative udfoldelser vil være med til at skabe glæde for naboerne – i stedet for modstand.

Det enorme tab af ejendomsværdi vil blive kraftigt reduceret, nogle vil måske ligefrem få en øget værdi, hvis overskudsjorden deponeres som støjvold mod motorvejen i modsætning til den planlagte løsning, hvor de støjdæpende tiltag er fjernet. Langt færre vil blive tvunget ud i økonomisk ruin grundet fald i ejendomsværdien. Særligt dem med SDO-lån er udsat, da deres lån skal holde sig inden for 80% af værdien gennem hele lånets løbetid. Kommunernes skatteprovenu vil ikke falde som resultat af faldende ejendomsværdi, enkelte steder vil der måske ligefrem være en stigning. Et mere attraktivt lokalmiljø med grønne områder kan forhindre at de ressourcestærke beboere vil fraflytte området. Vedligeholdelsen af jernbanen vil blive mindre, da elementerne ikke vil blive udsat for klimaet. Og ved f.eks. en total ekspropriation af Thorvaldsminde opstår der en mulighed for at anlægge en station under jorden på netop dette sted, hvor Vigerslev Allé har kapaciteten til at bære busserne der skal føde stationen. Desuden vil den ligge tæt nok på Hvidovre Hospital til, at den vil kunne understøtte den planlagte udvidelse af dette. Kunne man forstille sig etableringen af en metro-cityring i åbent landskab gennem Frederiksberg Have for at spare på anlægsomkostningerne? – Nej vel. Men det er sådan en løsning man har valgt i vores nærområde, bare med meget tungere og hurtigere tog.

Afslutning

Vi vil, så snart ministeren er klar til det, overrække ham de 6.200 underskrifter der støtter vores sag, og vi vil sammen med Valby Lokaludvalg fremsende udvalget en rådgiverrapport, der nærmere beskriver økonomi og visioner for en bedre bane. Vi beder om at I lytter til de forslag I vil modtage.

Hvad er det så vi beder om? – En dybere nedgravning langs Kulbanevej, så overdækningen kommer i niveau med terrænet, som beboerne blev stillet det i udsigt ved mødet i cirkestellet i september. En fortsættelse af cut-and-cover-anlægget gennem Vigerslevparken, så de rekreative områder bevares. En dybere nedgravning under Vigerslev Allé og en overdækning af banegraven langs Allingvej frem til Avedøre Havnevej.

Det er dét vi på vegne af over 6.000 borgere i banens nærområde beder jer om at gennemføre. Hvis I gør det, lever I op til den tunnelløsning som banens naboer blev stillet i udsigt i arealreservationen; I sikrer at man kan begrænse støj- og partikelforureningen; og I sikrer at der kan ske et reelt kvartersløft i Valby og Hvidovre. Det vil da ikke være så ringe endda.

Tak for jeres opmærksomhed.

Angående Nybaneløsningen.

Sammenslutningen af beboere langs Nybanen holdt møde d. 03-01-10, hvor vi bl.a. drøftede udkastet til forslag om Lov om anlæg af en jernbanestrækning København – Ringsted over Køge, med høringsfrist d. 22. januar 2010.

Ud fra høringslisten har vi bemærket at beboere, der ligger klods op af banen ikke berettiget til, at sende hørings svar. Det undrer os ganske meget, da netop beboere fra de berørte områder i henhold til forvaltningsloven, sædvanligvis har krav på et blive hørt. Hvidovre kommune er derimod berettiget. Vi vil derfor anmode om at Hvidovre kommune medtager Andelsboligforeningen Thorvaldsmindes ønsker og krav i det hørings svar, som kommunen indsender vedr. Ringstedbanen.

Vi har på de såkaldte "dialogmøder" med trafikstyrelsen, drøftet vores bekymring og skepsis til de gener vi vil få, både i anlægsperioden og ikke mindst i driften mht. vibrationer og strukturlyd. Det har været meget vanskeligt, at få Trafikstyrelsens beregninger og først på det sidste møde, vi holdt med Trafikstyrelsen, kom de frem med et forslag om en fjedreløsning, som en repræsentant for COWI fremviste. Dette blev fulgt op med et tilbud om at besigtige tilsvarende anlæg i Berlin, som dog kun meget vanskeligt kan sammenlignes med Thorvaldsmindes. Dette beror på konstruktionen af de omkringliggende bygninger, som er usammenlignelig.

I forslaget til anlægslov står der på side 18

På en kort strækning i Hvidovre, hvor jernbanen passerer en andelsboligforening, monteres et vibrationsabsorberende fjedersystem under skinnerne ud for de tre nærmest liggende boligblokke. Herved begrænses indgrebet i ejendommene.

Det er en direkte tilsidesættelse af Trafikstyrelsens /COWIs egne beregninger.

I den endelige Miljøreddegørelse – hæfte 6 (september 2009) skrives der på side 29 øverst: "Ved andelsboligforeningen Thorvaldsminde etableres der en fjedre - konstruktion på en ca. 250 m strækning som en del af den projekterede løsning. Det vil betyde, at ingen af de tilbageblevne boliger i foreningen vil blive belastet med vibrationer over grænseværdierne på 75 dB."

I Trafikstyrelsens udgivne notat om Thorvaldsminde (september 2009) står der på side 4, under punktet Vibrationer:

"Hvis banen anlægges uden vibrationsdæmpende foranstaltninger, vil vibrationsniveauet overstige den vejledende grænseværdi indtil 20 m fra midten af nærmeste spor."

Anlægges banen uden brug af et sådant fjedresystem over en strækning på 250m, vil det ikke være muligt at møde de gældende lovkrav omkring støj og vibrationer for alle Thorvaldsmindes boligblokke. Det vil betyde, at 48 lejligheder skal nedrives, og ni lejligheder skal ombygges. De 3 blokke IV, V og VI beliggende tættest på Hvidovrevej vil således også blive berørt af banen, så det også der bliver nødvendigt at ekspropriere lejligheder.

Medarbejder Jens Schelde fra Teknik- og Miljøafdelingen i Hvidovre kommune har deltaget i møderne. Han må have COWI's papirer over deres beregninger for vibrationer fra d. 24-04-09. I disse papirer på side 6 er der et skema over estimer uden dæmpning af spor. Det viser at samtlige A opgange i Thorvaldsminde befinder sig betydeligt mindre end 20 m fra nærmeste spor:

386A og 390A = 8 m. 392A = 12m. 394A = 10 m.

Skemaet viser også, at grænseværdierne for vibrationer overskrides ud for alle A- opgange, såfremt der ikke benyttes en løsning som fjedresystemet.

Trafikstyrelsen har selv lavet beregninger på vibrationer i etageejendomme i forbindelse med udbygningen af Nordvestbanen. (Trafikstyrelsens side over projekter. Fagnotat om vibrationer i drifffasen. Side 8, punkt 3. Metode til undersøgelse).

På grundlag af de undersøgelser, Lydteknisk Institut har foretaget, kan fremdrages

nogle generelle forhold:

- Bygninger med kælder har generelt et lavere vibrationsniveau end bygninger med gulv på jord.
- De laveste vibrationsniveauer er observeret på gulve af beton og tilsvarende stive konstruktioner, omkring 0 til 7 dB højere vibrationsniveau end i jorden udenfor.
- Gulve på træbjælkelag af traditionel konstruktion (60-90 cm mellem bjælkerne, frit spænd 3-4 meter) bevirker en betydelig forstærkning af vibrationsniveauet, typisk mellem 5 og 10 dB højere vibrationsniveau end i jorden udenfor. På gulve på træbjælkelag på 1. sal er der observeret op til 15 dB højere niveauer end i jorden.

Thorvaldsminde bygninger er konstrueret med træbjælkelag og har kun et mindre fundament. Bygninger er således ikke af en stiv konstruktion, og dermed vil bygninger i Thorvaldsminde forstærke stukturlyde og rystelser.

Skemaet fra COMI er beregningerne er lavet ud fra en fart på henholdsvis 140 km/t for passagertog og 108 km/t for godstog. I udkastet til anlægslov nævnes en max fart på 250 km/t. Betyder det at togene vil komme til, at køre hurtigere forbi os end i COWI's beregninger? Her tænker vi eks. på tog der kommer fra Sverige. Ved højere hastighed vil rystelser og strukturløde blive kraftigere end hvad Trafikstyrelsen har ladet indgå i deres beregninger. Derfor er det nødvendigt at fremsatte krav om nye beregninger, for vurdering om en fjedreløsning vil kunne give en tilstrækkelig dæmpning. Dette kan eventuelt sammenholdes med et krav en hastighedsregulering på den pågældende strækning.

I anlægsfasen

I udkast til anlægslov står der på side 26. Støj og vibrationer 8.3.1 står der:

Hvor anlægsarbejderne gennemføres i nærheden af beboelse, varsles der særskilt om støjende arbejde. I særlige tilfælde kan berørte naboer tilbydes midlertidigt ophold uden for egen adresse, f.eks. naboer til byggepladser, hvor soveværelset vender ud til byggepladsen og som derfor ikke kan få tilstrækkeligt nattero, naboer der har aften/natarbejde og som skal sove om dagen, eller naboer som har arbejdsplads hjemme og generes af støj og/eller vibrationer.

Thorvaldsminde ligger på tværs af anlægsarbejdet. Vi har derfor ingen værelser der vender væk fra støjen. Alle i beboelsen vil blive berørt.

Særligt støjende arbejde vil forekomme, når der eksempelvis visse steder foretages ramning af spunsvægge med rambuk. Disse gener vil normalt kun forekomme i begrænsede perioder for den enkelte nabo, idet arbejdsstedet løbende flyttes.

I papirer fra COWI (power point) er den kritiske afstand ca. 110 m ved rammet spuns for boliger.

Forgravet spuns er den mindst belastende - kritisk afstand ca. 21 m. Blok 4 befinder sig 3,05 m fra tunnelvæg/sekstanspæle.

(Se Trafikstyrelsens tegninger over projektet ved Thorvaldsminde).

Imidlertid betyder hensynet til opretholdelse af togtrafikken, at der også skal arbejdes i aften- og nattetimer. Sent arbejde vil primært forekomme, hvor den nye jernbane skal tilsluttes den eksisterende jernbane - ved Ny Ellebjerg, Ølsemagle, Fjællebro-Ringsted og hvor større broer over veje skal ombygges.

Kan i kræve at der skal foranstaltes særlig støjforanstaltninger?

På side 11 står der

På strækningen langs Holbækmotorvejen placeres jernbanen i en gravet tunnel, og et stykke af Vigerslev Allé bliver reableret oven på tunnelen.

I Trafikstyrelsens notat om Thorvaldsminde står der under Arbejdsgruppens arbejde:

Status i projektet er, at Vigerslev allé ved Hvidovregade vil være ca. 1,5 m over nuværende terræn, hvorefter den i vestlig retning falder til det nuværende niveau mellem blok 1 og 2. Desuden vil der ske mindre justeringer af vejens kurve.

Vi vil gerne gøre indsigelser mod at Vigerslev allé hæves over terræn.

- Det vil betyde at beboerne yderligere vil blive belastet af vejstøj
- at beboer i de nederste lejligheder vil få yderligere gener, når bilister kan kigge lige ind i deres lejligheder
- at Thorvaldsminde ikke vil kunne anvende udendørsarealerne uden betydelige støjgener.

Vi mener det er vigtigt at Hvidovre kommune opponerer imod dette, da I sikkert bare vil få et svar om at det er Hvidovre kommune der skal foranstalte støjafskærmning, idet det er en lokalvej. Dvs. en udgift til kommunen.

I udkastet side 17 står der om CO2 at udledning vil blive reduceret.

For Thorvaldsminde vil det betyde forøget forurening.

I forvejen er vi generet af støj og luftforurening fra motorvejen, som i dag overskrider grænseværdierne. Såfremt der er tale om en luftkanal ved Thorvaldsminde, vil det betyde at vi bliver yderligere belastet af sodpartikler og svovlpartikler fra dieseltogene, som de seneste undersøgelser viser er mere farlige end dieselpartikler fra bilparken. Dertil vil vi yderligere vil blive generet af luftforurening fra motorvejen, når den hvirvles op i forbindelse med tog, der henholdsvis kører ind og ud af tunnelen i høj fart.

Svovlpartikler er langt farligere end CO2.

Derfor må man rettelig kunne fremsætte et ultimativt krav om at alle dieseltog skal køre på svovlfri diesel og have monteret partikelfiltre. Dertil kommer at det skal være et krav at der foretages en analyse vedrørende luftforurening, for at klarlægge om bebyggelsen Thorvaldsminde vil blive uegnet som bolig.

Uddrag fra Thorvaldsmindes brev til trafikordfører: (se vedhæftet fil)

I de seneste dokumenter fra TS vedrørende anlægningen figurerer der pludselig en total ekspropriation mellem Vigerslev Alle 392 og 394 (blok 3 og 4). Helt op ad nr. 392 er der pludselig en lille firkant tegnet ind. På intet tidspunkt er en sådan ekspropriation blevet taget op på dialogmøderne eller på nogen måde behandlet. Vi er kun blevet informeret om ekspropriation af lejligheder og en eventuel nedrivning af dele af foreningens bygninger. Det er måske også noget der ikke skal oplyses, hvis der ikke bliver stillet de rigtige spørgsmål? Vi overvejer, om det kan være udluftningskanaler, der skal lede luft ud fra tunnelen, luft som måske er forurennet eller på anden måde indebærer lugt, støvgener eller forurening. Vi finder det en uacceptabel opførsel over for borgerne, når vigtige oplysninger udelades.

Alt i alt indikerer ovenstående argumenter, at Nybanen er projekteret alt, alt for tæt på Thorvaldsminde.

Har Teknik- og Miljøafdelingen ikke de henviste papirer angående målinger m.m. kommer vi gerne forbi med relevant materialer.

Vi har ikke peget på en overdækning af motorvej, fordi vi igennem dialogmøderne og i Høringsvaret gentagende gange fået at vide, at det intet har med dette projekt at gøre. Derfor har vi sammen med grundejerforeningerne på Allingevej, andelsboligforeninger, lejerboliger, Valby Lokaludvalg og Enhedslisten forsøgt, at påvirke politikerne på Christiansborg til en overdækning af jernbanen, tæt på beboelse. Vi kan henvise til hjemmesiden <http://enbedrebane.dk>.

Vi er i færd med at rejse økonomiske midler sammen med Valby Lokaludvalg til ekstern faglig bistand fra Sverige. Der er møde på Valby Kulturhus onsdag d. 6-01-10 kl. 16.00 i lokaludvalgets lokaler på 1 sal.

Vi har drøftet argumenter der vil komme til at berøre hele Hvidovre kommune.

- Øget luftforurening og støjbelastning, vil give flere helbredsrelaterede sygdomme = øget sundhedsudgifter
- Faldende ejendomsvurdering = faldende skattegrundlag. Eks. har en grundejer fået at vide af en ejendomsmægler at huset vil blive vurderet 500.000 lavere pga. jernbanen, uden hensyntagen til de generelt faldende boligpriser.
- Thorvaldsminde ved pt. ikke hvilken indflydelse projektet vil komme til at koste os, men pt. er folk stavnsbundne. De kan ikke sælge. Derfor betyder det også noget for Hvidovre kommune, at der ikke sker en løbende udskiftning af beboersammensætningen og tilgang til kommunens ejerboliger fra Thorvaldsminde.

Med venlig hilsen

Bestyrelsen Thorvaldsminde

Adelgade 13
1304 Kbh. K
Telefon 7226 7000
Fax 7226 7070
areal@trafikstyrelsen.dk
www.trafikstyrelsen.dk

Notat om baggrunden for og betydningen af arealreservation til en eventuel ny jernbane mellem København og Ringsted over Køge

Notat
Journal 314-1
Oktober 2003

Hvad er baggrunden for arealreservationerne?

Jernbanen mellem København og Ringsted er den mest trafikerede jernbanestrækning i Danmark. Da kapaciteten på strækningen udnyttes i meget stor grad, giver det begrænsninger for den videre udvikling af jernbanetrafikken. I 1997 vedtog Folketinget derfor i lov nr. 343 af 20. maj 1997 om projektering af jernbaneanlæg København - Ringsted, at en større udbygning af strækningen skulle undersøges nærmere.

I perioden 1997 - 1999 blev der gennemført undersøgelser for anlæg af en ny jernbane med tre forskellige mulige placeringer i brede tracéer på strækningen København - Ringsted. Det drejer sig om Udbygningsløsningen, Nybygningsløsningen og den såkaldte Kombinationsløsning. Desuden blev der i 1998 afholdt to offentlige høringer om projektet.

Den eksisterende jernbane kan med visse forbedringer klare jernbanetrafikken i de kommende år. Men med den økonomiske vækst, der er i samfundet, og med det øgede behov, der bliver for effektiv kollektiv transport og for transport af gods, kan det på et senere tidspunkt blive aktuelt at bygge en ny jernbane.

Hvorfor foretages arealreservationerne?

Arealreservationerne foretages for at sikre en større langsigtet udviklingsmulighed for jernbanetrafikken i fremtiden.

I projekteringsloven fra 1997 blev der som nævnt reserveret arealer i tre brede tracéer til en eventuel ny jernbane i området mellem København og Ringsted. Dette gav anledning til usikkerhed for mange lodsejere, beboere og virksomheder i Hovedstadsområdet. Desuden har det vanskeliggjort kommunernes planlægning.

Folketinget besluttede derfor i lov nr. 497 af 7. juni 2001 om ændring af lov om projektering af jernbaneanlæg København-Ringsted, at arealreservationerne skulle indskrænkes, for at så få som muligt bliver pålagt arealreservationer.

Hvem har besluttet linjeføringen?

Folketinget har besluttet, at linjeføringen for en eventuel ny jernbane skal gå mellem København og Ringsted over Køge. Beslutningen bygger på de undersøgelser, der blev foretaget i perioden 1997 - 1999, samt de bemærkninger, der indkom i forbindelse med de to offentlige høringer om projektet i 1998.

Det er Banestyrelsen, der har udarbejdet planerne for arealreservationerne for en ny jernbane. Trafikstyrelsen for jernbane og færger, som er blevet oprettet den 1. juli 2003, har fået overdraget sagsbehandlingen i forbindelse med projektet.

Er der fortsat reserveret arealer til et 5. spor?

I projekteringsloven er det også besluttet at opretholde reservationen for et 5. hovedspor på sydsiden af Vestbanen på strækningen mellem Valby, hvor Øresundsbanen grener fra, og Høje Taastrup.

Et 5. hovedspor kan på den største del af strækningen anlægges på de nuværende banearealer. Reservationen berører derfor kun ganske få lodsejere.

Hvor stort er det reserverede areal ?

Det areal, der reserveres, er forsøgt begrænset mest muligt, så det svarer til, hvad det nye baneanlæg vil fylde i marken.

Der reserveres et areal, der er tilstrækkelig bredt til anlæg af en 61,8 km lang dobbeltsporet elektrificeret jernbane, som er projekteret til en strækningshastighed på 250 km i timen. Det betyder, at banen skal anlægges med store kurver og meget små stigninger.

Det udlagte tracé spænder fra en bredde på ca. 12 m, hvor banen skal nedgraves med spunsvægge, over en bredde på ca. 38 m, hvor banen skal anlægges i åbent land med skråninger og støjvolde, til en bredde på ca. 70 m, hvor der skal være plads til stationsanlæg, overhalingsstationer og udfletningsanlæg. Bredden af det areal, der er nødvendigt til anlægget, er på hele strækningen tillagt 10%.

Desuden er der reserveret arealer med mulighed for anlæg af to stationer. En station i Ishøj ved Ishøj Stationsvej og en station i Køge, Køge Nord station, der bygges som en omstigningsstation mellem lokalbanen Lille Syd (Roskilde - Køge - Næstved), S-tog på Køge Bugt Banen og den nye jernbane mellem København og Ringsted. Køge Nord station anlægges ca. 500 m nord for S-banestationen Ølby på det sted, hvor de tre baner løber sammen, nord for Lyngvej, hvor Lyngvejens Stadion ligger i dag.

Hvor skal den nye bane ligge?

Arealreservationerne for det nye baneanlæg følger i hovedsagen linjeføringen for Nybygningsløsningens hovedforslag.

Fra Københavns Hovedbanegård forløber tracéet langs Godsforbindelsesbanen frem til Ny Ellebjerg station, der anlægges som endestation for Ringbanen. Fra Ny Ellebjerg station og frem til den nye Vigerslev station på Ringbanen følger tracéet Øresundsbanen og Ringbanen.

Fra Vigerslev station føres banen i en tunnel langs Kulbanevej og gennem Vigerslevparken og videre herfra under og langs sydsiden af Holbækmotorvejen frem til Avedøre Havnevej, hvor banen stadig i en tunnel føres frem til Brøndbyøstervej. Herfra føres den i en dyb banegrav frem til stibroen for Voldgaden og Motorring 3. Banen føres under Motorring 3 i en dybtliggende tunnel, der fortsætter frem til Brøndbyøster Boulevard. Herfra føres den videre i en dyb banegrav, i tunnel under Søndre Ringvej og videre forsænket i terræn frem til Vallensbæk Sø, som passeres på en opfyldning i terræn.

Fra Vallensbæk Sø føres banen i tunnel under Motorring 4 og herfra mod syd med en linjeføring i terræn vest for Vejleåvej og industriområderne mellem denne og Køge Bugt Motorvejen. En ny station kan placeres i området omkring Ishøj Stationsvej. Fra Greve Centervej, som føres over banen, forløber tracéet tæt på - og langs vestsiden af Køge Bugt Motorvejen i terræn helt frem til Skensved Å, hvor banen i tunnel føres under Køge Bugt Motorvejen for herefter at forløbe i terræn på østsiden af vejen frem til skæringen med Sydbanen (Lille Syd), hvor den planlagte nye station Køge Nord placeres. Fra Køge Nord følger tracéet Køge Bugt Motorvejen på øst- og sydsiden frem til udfletningsanlægget for Sydmotorvejen, som banen føres under i tunnel.

Fra udfletningsanlægget forløber tracéet i hovedsagen forsænket i terræn på sydsiden af Vestmotorvejen forbi Vemmedrup og Bjæverskov og frem til indfletning i Vestbanen ved Adamshøj øst for Kvær-

keby Stationsby. Banens nordlige spor føres over Vestbanens spor og forløber herfra på nordsiden af Vestbanen frem til Ringsted station. Det sydlige spor forløber langs sydsiden af Vestbanen frem til stationen.

Hvor mange ejendomme berøres?

Arealreservationerne berører ca. 309 ejendomme, heraf 81 parcelhuse og andre boligejendomme, 100 landbrugsejendomme, 61 erhvervsvirksomheder og 67 andre ejendomme, som f.eks. statsligt og kommunalt ejede ejendomme udlagt som vej- og parkarealer m.v.

Trafikstyrelsen vurderer, at i alt 44 ejendomme med tilsammen 58 boliger vil blive berørt i så væsentlig grad, at staten vil skulle overtage hele ejendommen, såfremt det besluttes at anlægge den nye jernbane. Hertil kommer totalekspropriation af et mindre antal landbrugsejendomme og erhvervsvirksomheder.

Det anses desuden for nødvendigt at nedlægge i alt 140 kolonihaver og 55 nyttehaver fordelt på 8 havekolonier.

Hvornår bliver jernbanen anlagt?

Der er ikke truffet beslutning om at anlægge den nye jernbane mellem København og Ringsted. Det reserverede areal skal således kun anvendes, hvis Folketinget på et tidspunkt vedtager en anlægslov for et nyt jernbaneanlæg og afsætter midler til anlægget.

Det fremgår af forarbejderne til projekteringsloven, at der ikke på kortere sigt er mulighed for at realisere de betydelige investeringer til et nyt jernbaneanlæg. Det er derfor vedtaget i loven, at det er mest hensigtsmæssigt at indskrænke arealreservationerne til et omfang, som er tilstrækkeligt til at sikre en større langsigtet udvikling i jernbanetrafikken i fremtiden.

Er placeringen af jernbanen endelig?

Anlæg af en ny dobbeltsporet jernbane mellem København over Køge til Ringsted er et dyrt projekt. Den daværende regering indstillede derfor projektet indtil videre. Den nuværende regering har heller ikke truffet beslutning om at fremme projektet.

Det er derfor heller ikke endelig afklaret, om der skal anlægges en helt ny bane, eller om der skal gøres brug af muligheden for at udbygge den eksisterende jernbane mellem Hvidovre og Høje Taastrup med et 5. spor på sydsiden af jernbanen.

Projekteringsloven har fastlagt den overordnede linjeføring for en ny jernbane mellem København og Ringsted over Køge. Banestyrelsen har ud fra bl.a. tekniske hensyn udarbejdet den detaljerede linjeføring. Placeringen, som den fremgår af det offentliggjorte materiale, fastlægger et bælte af arealer med tilstrækkelig bredde til, at der kan anlægges en ny jernbane mellem København og Ringsted over Køge.

For at begrænse indgrebene i arealanvendelsen mest muligt - herunder de restriktioner, der lægges på kommunernes anvendelse af arealerne, er arealbehovet til en ny bane København - Køge - Ringsted begrænset til det, anlægget fylder i marken + 10%.

Beslattes det politisk, at der skal arbejdes videre med en udvidelse af jernbanen, skal der foretages yderligere undersøgelser. Der skal udarbejdes en VVM-redegørelse for anlægget, det vil sige, at der foretages en vurdering af anlæggets virkninger på miljøet. Redegørelsen vil blive sendt i offentlig høring. De nærmere undersøgelser i forbindelse med miljøredegørelsen kan medføre, at der sker justeringer af linjeføringen.

Vedtager Folketinget efterfølgende en anlægslov for projektet, vil jernbaneanlægget blive realiseret, og staten vil skulle ekspropriere de reserverede arealer til baneanlægget.

I forbindelse med ekspropriationernes gennemførelse vil ekspropriationsmyndigheden foretage en samlet prøvelse af projektet, og der vil i denne forbindelse ligeledes kunne ske justeringer af linjeføringen.

Hvor længe gælder arealreservationen?

Projekteringsloven angiver ikke, hvor længe arealreservationerne skal gælde. Af hensyn til de berørte ejere og brugere har Trafikministeriet besluttet at fastsætte en tidsbegrænsning for arealreservationerne. Det er besluttet at reservationerne i første omgang gælder for en periode af 10 år. Inden udløbet af perioden vil Trafikministeriet vurdere, om reservationerne skal forlænges i yderligere en periode, hvis det ikke er blevet besluttet at anlægge jernbanen.

Hvad betyder arealreservationen for rådigheden over ejendommen?

Arealreservationen har ingen betydning for brugen af og rådigheden over ejendommen. Det vil sige, at man fortsat kan udnytte sin ejendom, som man hidtil har gjort. I princippet svarer arealreservationen

til den reservation, der foretages i forbindelse med lokalplanlægning. Dette betyder, at der ikke sker nogen ændringer i den hidtidige anvendelse af en ejendom, men arealreservationen kan få betydning ved et ønske om en ændret anvendelse.

Reservationerne betyder, at der er lagt begrænsninger på adgangen til at foretage større byggeri eller andre dispositioner, som væsentligt vil vanskeliggøre eller fordyre senere anlæg af jernbanen.

Får man erstatning?

Der gives ikke erstatning for arealreservationen. Der ændres ikke på ejendomsretten til arealet/ejendommen og heller ikke på den mulighed, der er, for at fortsætte den anvendelse, der hidtil har været.

Projekteringsloven giver visse muligheder for at afbøde eventuelle uønskede følger af arealreservationerne, idet der også forud for den endelige beslutning om anlæg af jernbanen er mulighed for i visse tilfælde at ekspropriere.

I disse tilfælde fastsættes overtagelsesprisen i henhold til lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom. Grundejere har ikke et egentligt retskrav på at få en ejendom overtaget.

Læs nærmere nedenfor under afsnittene:

- Hvad hvis man ønsker at foretage bygnings- eller anvendelsesmæssige ændringer på ejendommen?
- Hvad hvis ejendommen skal sælges?

Hvad hvis man ønsker at foretage bygnings- eller anvendelsesmæssige ændringer på ejendommen?

Der er forskel på, hvordan almindelige boligejere, ejere af erhvervs-ejendomme og ejere af landbrugsejendomme skal forholde sig, såfremt der ønskes foretaget ændringer i benyttelsen af ejendommen.

For alle ejendomstyper gælder, at Lov nr. 343 af 20. maj 1997 om projektering af jernbaneanlæg København – Ringsted med senere ændring i lov nr. 497 af 7. juni 2001 giver mulighed for, at en ejendom - også forud for en endelig beslutning om at anlægge bane-strækningen - vil kunne overtages af staten.

Trafikstyrelsen kan således, jf. projekteringslovens § 2, stk. 1, beslutte, at der skal eksproprieres, hvis der ønskes udført bebyggelse

eller andre foranstaltninger, der skønnes at ville vanskeliggøre eller væsentligt fordyre en senere gennemførelse af baneanlægget.

Notat
Journal 314-1
Oktober 2003

Almindelige ejerboliger

Hvis der skal foretages bygningsmæssige ændringer på ejendommen, skal ejendommens ejer forholde sig som hidtil.

By- og Boligministeriets Bygningsreglement for småhuse af 15. september 1998 regulerer fortsat, hvilke byggearbejder kommunen skal give byggetilladelse til, før de kan udføres på ejendomme. Byggearbejder, der efter reglementets pkt. 1.5 kan udføres uden byggetilladelse, men som skal anmeldes til kommunen inden udførelsen, eller som efter reglementets pkt. 1.7, hverken kræver byggetilladelse eller anmeldelse, kan som hidtil udføres uden byggetilladelse.

Kræver en bygningsændring byggetilladelse, skal der som hidtil ansøges hos kommunen.

I sager, der kræver byggetilladelse, vil kommunen på grund af arealreservationen skulle indhente Trafikstyrelsens accept af, at byggetilladelsen gives. Trafikstyrelsen vil som hovedregel give tilladelse til de ønskede bygningsmæssige ændringer. I enkelte tilfælde vil byggetilladelsen ikke kunne gives, dette gælder såfremt Trafikstyrelsen skønner, at den ønskede bygningsmæssige ændring vil vanskeliggøre eller væsentlig fordyre gennemførelsen af baneprojektet.

Erhvervsejendomme

Ejere af erhvervsejendomme skal med hensyn til ønsker om at foretage bygningsmæssige ændringer forholde sig som hidtil, det vil sige, at man skal søge om en eventuel byggetilladelse hos kommunen. Kommunen vil på grund af arealreservationen skulle indhente Trafikstyrelsens accept af, at byggetilladelsen gives.

Trafikstyrelsen kan nægte, at den ansøgte byggetilladelse gives, såfremt Trafikstyrelsen skønner, at den ønskede bygningsmæssige ændring vil vanskeliggøre eller væsentlig fordyre gennemførelsen af baneprojektet.

Landbrugsejendomme

Notat
Journal 314-1
Oktober 2003

Ethvert ønske om at foretage ændringer i anvendelsen af bestående bebyggelse eller ubebyggede arealer på en landbrugsejendom - også ændringer, der efter Planlovens §§ 36-38 kan foretages uden tilladelse fra kommunen, skal forelægges Trafikstyrelsen til godkendelse.

Hvis der ønskes foretaget anvendelses- eller bygningsmæssige ændringer på en landbrugsejendom, der kræver tilladelse fra kommunen, ansøges som hidtil hos kommunen, der på grund af arealreservationen vil skulle indhente Trafikstyrelsens accept af, at en eventuel tilladelse gives.

Hvad hvis ejendommen skal sælges?

Hvis man ønsker at sælge sin ejendom, sættes boligen til salg som sædvanlig, f.eks. hos en ejendomsmægler.

Arealreservationen bør i princippet ikke påvirke salgsprisen, idet ejendommen ved en eventuel senere ekspropriation erstattes fuldt ud. Det kan ikke udelukkes, at der kan opstå situationer, hvor det er vanskeligt at afhænde en ejendom på grund af uvisheden om, hvornår den eventuelt vil blive eksproprieret.

Såfremt det viser sig, at det på grund af arealreservationerne ikke er muligt at sælge en ejendom, giver projekteringsloven mulighed for, at staten forud for den endelige beslutning om anlæg af jernbanen på visse betingelser kan erhverve denne, hvis den skønnes at blive berørt i væsentligt omfang.

For at Trafikstyrelsen kan imødekomme en anmodning om forlods overtagelse, er det også et krav, at der foreligger særlige personlige grunde, som f.eks. sygdom, alder, familiemæssige eller andre sociale forhold, der begrundes, at ejendommen skal sælges.

Kravet om, at ejendommen skønnes at ville blive berørt i væsentligt omfang, indebærer, at der i hvert enkelt tilfælde må foretages en vurdering af projektets betydning for den pågældende ejendom. Udgangspunktet er, at projektet skal omfatte en så stor del af ejendommen, at staten med stor sandsynlighed under alle omstændigheder ville skulle overtage ejendommen eventuelt ved ekspropriation for at kunne realisere projektet.

Det er i øvrigt en betingelse, at projektet hindrer salg af ejendommen på normale vilkår, hvilket ejeren f.eks. kan dokumentere ved erklæring fra en ejendomsmægler.

Notat
Journal 314-1
Oktober 2003

Overtagelsesprisen fastsættes af en ekspropriationskommission nedsat i henhold til lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom. Grundejere har ikke et egentligt retskrav på at få en ejendom overtaget.

Kan man optage lån i ejendommen eller omprioritere?

Arealreservationen ændrer ikke på ejendommens værdi. Arealreservationen bør derfor ikke være til hinder for, at man som grundejer kan optage lån i eller omprioritere sin ejendom på sædvanlige vilkår.

Såfremt anlægget besluttet, og der derfor foretages ekspropriation til anlægget, vil der blive givet fuld erstatning for det eksproprierede, hvorfor en evt. fremtidig ekspropriation af hele eller dele af ejendommen ikke ændrer på værdien af den sikkerhedsstillelse, der er givet i ejendommen for eventuelle lån.

Trafikstyrelsen har sendt orienteringsmateriale om arealreservationerne til realkreditinstitutterne og brancheorganisationen for ejendomsmæglere.

Hvor kan man få flere oplysninger?

Det er Trafikstyrelsen, der skal behandle spørgsmål, der vedrører arealreservationerne. Styrelsen står til rådighed med en række medarbejdere, der kan besvare både tekniske og juridiske spørgsmål om arealreservationerne. Medarbejderne kan kontaktes på telefon:

| | |
|-------------------------|------------------|
| Gunna Hofdahl | tlf. 72 26 70 17 |
| Niels Hermind | tlf. 72 26 70 33 |
| Ann-Merete Holse | tlf. 72 26 70 27 |
| Aase-Marie Christiansen | tlf. 72 26 70 03 |

Man kan også skrive til Trafikstyrelsen, Adelgade 13, 1304 København K eller til e-mail: areal@trafikstyrelsen.dk.

Der er desuden oplysninger om arealreservationerne på Trafikstyrelsens hjemmeside www.trafikstyrelsen.dk

Hvor kan man klage over Trafikstyrelsens afgørelser?

Trafikstyrelsens afgørelser i sager om arealreservationerne kan indbringes for Trafikministeriet, Frederiksholms Kanal 27 F, 1220 København K, telefon nr. 33 92 33 55 e-mail trm@trm.dk.

Notat
Journal 314-1
Oktober 2003