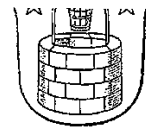


BRØNDBY KOMMUNE

Teknisk Forvaltning
Park Allé 160, Postboks 178
2605 Brøndby
Tlf. 4328 2828 Telefax 4328 2450
E-mail: teknik@brøndby.dk
Hjemmeside: www.brøndby.dk
Postgiro: 3 00 85 33



Trafikstyrelsen
info@trafikstyrelsen.dk
mnh@trafikstyrelsen.dk

Borgmesteren

Skrivelser adresseres hertil, ikke til navngivne personer

Dato	Vort j. nr.	Brev nr.	Sagsbehandler	Lokal tlf. nr.
22. januar 2010	153-2008-56613		PNS	2418

Høringsvar til forslag til lov om anlæg af en jernbanestrækning København-Ringsted over Køge

Brøndby Kommune har modtaget udkast til forslag til lov om anlæg af København-Ringsted forbindelsen, som er i høring frem til den 22. januar 2010.

Brøndby Kommune fremsendte den 20. januar 2010 et høringsvar til anlægsloven. Da vi har nogle supplerende bemærkninger er dette høringsvar af 22. januar 2010 således det endelige høringsvar. Trafikstyrelsen bedes se bort fra kommunens høringsvar af 20. januar 2010.

Brøndby Kommune har i forbindelse med høringen af forslag til VVM-redegørelsen i efteråret 2008 indsendt høringsvar, ligesom vi efterfølgende har skrevet til transportministeren i forbindelse med udsendelsen af den endelige VVM-redegørelse. Vi må konstatere, at de svar vi hidtil har fået fra transportministeren og fra Trafikstyrelsen, ikke er tilfredsstillende, ligesom vi heller ikke føler os beroliget.

Det er uundgåeligt, at det store anlægsprojekt får negative konsekvenser for de borgere og rekreative områder i Brøndby, som anlægget kommer tæt på – og ingen fordele. Det er dog stadig kommunens opfattelse, at generne bliver unødigt store, hvis VVM-redegørelsen – som det ser ud til – bliver lagt til grund for anlægsprojektet.

Vi tillader os derfor at henvise til tidligere breve til Trafikstyrelsen, transportministeren og til Folketingets trafikudvalg. Disse er stadig relevante i forbindelse med forslaget til anlægslov.

Helt overordnet har vi bemærket, at forslaget om anlægslov giver en række bemyndigelser til transportministeren. Det er mit håb, at transportministerens bemyndigelser bliver brugt til at vælge de løsninger, der mindsker de værste gener af København-Ringsted banen for Brøndby Kommunes borgere.

Linjeføring

Vi stiller os stadig uforstående overfor argumentationen dels for, at banen ikke kan føres nord om kolonihaverne i Brøndby Kommune, dels overfor argumentationen for at lægge banen på en høj dæmning efter Brøndbyvester Boulevard.



Brøndby Kommune
- brug os på nettet

Rådhusets kontorer har åbent for ekspedition - mandag til torsdag kl. 10-14, torsdag tillige kl. 15.30-17.30, fredag kl. 10-12.

Telefonekspedition - mandag til onsdag kl. 8.30-14.30, torsdag kl. 8.30-17.30, fredag kl. 8.30-12.00

At banen skulle "...sænkes kraftigt for at blive ført under motorvejsramperne til og fra Søndre Ringvej", som Trafikstyrelsen skriver i deres notat, ville kunne undgås, hvis banen blev ført under Brøndbyvester Boulevard i stedet for over, således at Brøndbyvester Boulevard, efter at den har passeret under Holbækmotorvejen, bliver løftet lidt, mens banen lægges i afgravning. Banen er alligevel projekteret til at ligge lavt ved M3 og Søndre Ringvej, hvor den skal passere under vejene. På denne måde kan man ligeledes undgå, at banen, efter at den er ført over Brøndbyvester Boulevard, vil ligge på en fem meter høj dæmning. Dette er et meget voldsomt indgreb i landskabet, da den samlede højde på anlægget med køreledninger må blive omkring 11 meter. Det bør i det mindste undersøges, om det er muligt at lade Brøndbyvester Boulevard gå under motorvejen som i dag, og derefter lade vejen stige lidt mod syd, således at den kan passere over banen. På denne måde kan banen blive liggende i afgravning på hele stykket mellem M3 og Søndre Ringvej, og dermed mindske de støjmæssige og visuelle konsekvenser af projektet.

Vi undrer os stadig over, at dette ikke har været en del af høringen, og over at Trafikstyrelsen kan foreslå et så visuelt markant anlæg uden en eneste visualisering. Vi undrer os ligeledes over, at det ikke et eneste sted i forslaget til anlægslov fremgår, at banen skal ligge på en fem meter høj dæmning i Brøndby, mens det er fundet værd at nævne, at banen på strækningen over Jersie Mose vil ligge "*et par meter over terræn*" (side 11-12 i forslag til anlægslov).

Trafikstyrelsen skriver i deres notat af 5. november 2009, at "*Udarbejdelsen af visualiseringer i projektet er sket ud fra en samlet vurdering af, hvor en ny bane vil medføre de mest markante ændringer i omgivelserne.*" Trafikstyrelsen skriver endvidere, at de i Brøndby "*...har valgt at fokusere på banens passage af Vestvolden og passagen forbi Brøndby Haveby, afdeling 3...*". At Trafikstyrelsen ikke vurderer et anlæg med en samlet højde på op til 11 meter som markant, er os fuldstændig ubegribeligt, da anlægget vil blive placeret i et område af den grønne kile, som i dag er et fladt slettelandskab, og hvor der er store rekreative interesser. Som tidligere nævnt er Vestvolden syd for Holbækmotorvejen i øvrigt beliggende i Hvidovre og ikke i Brøndby Kommune.

Trafikstyrelsens argument om, at banens trace ville skulle forlægges mod syd ind over hundetræningsanlægget, finder jeg ikke relevant, da hundetræningsbanen under alle omstændigheder skal flyttes som følge af nybygningsløsningen.

Trafikstyrelsen argumenterer også med, at der skal tages hensyn til nærliggende vandboringer. Men er det overhovedet undersøgt, om det er en udfordring, der kan løses? Derudover mener jeg ikke, at et argument om, at der skal bruges ekstra meget beton for at opveje vandtrykket, er et reelt argument, da det må være en detalje i det store samlede projekt. Disse merudgifter til en bedre løsning må betragtes som meget små set i lyset af den samlede anlægssum, samtidig med at der er et reelt hensyn at tage til de borgere, som i det daglige skal tåle den nye bane.

Miljø- og naturforhold

I forslaget til anlægslov fremgår følgende omkring afhjælpende foranstaltninger i forhold til de miljømæssige og naturmæssige konsekvenser af projektet: "*...at den nye jernbane med en række afhjælpende foranstaltninger kan anlægges uden væsentligt at påvirke naturområder og levesteder for dyr og planter.*" (side 15-16) samt at "*Afhjælpende foranstaltninger er i et vist omfang nødvendige og er derfor indarbejdet i den projekterede løsning*" (side 18-19). Ingen rekreative naturområder i Brøndby Kommune er nævnt i denne beskrivelse – hverken Bakkeskoven, Brøndbyskoven eller den grønne kile er nævnt - mens der fx er nævnt to parker i Københavns Kommune. Som det fremgår af forslaget er der ikke indarbejdet én eneste afhjælpende foranstaltning i forbindelse med banens forløb gennem Brøndby Kommune. Derimod har vi noteret os, at der lægges op til en overdækning af banen ved Kulbanevej, som medfører en merudgift på 350 mio. kr. (jf. forslag til anlægslov side 19 og 20). Det er vi da glade for på vegne af Københavns Kommune, men vi stiller os meget uforstående overfor, at de naturmæssige og rekreative værdier ved Kulbanevej skulle være større eller vigtigere end fx værdierne i den grønne kile.

Af forslaget til anlægslov fremgår det ligeledes, hvilke naturlokaliteter der er langs linjeføringen (side 4 i forslag til anlægslov med kort over naturlokaliteter). Brøndby Kommune har flere gange påpeget, at der mangler en angivelse af Bakkeskoven, der i dag er fuldt tilplantet med fredsskov. Denne angivelse er stadig fraværende.

Støj

Generelt er det Brøndby Kommunes opfattelse, at der gøres for lidt for at støjbeskytte de rekreative områder. Af forslaget til anlægslov fremgår det, at der vil blive udført støjdemping i forhold til en grænseværdi på 64 dB (side 17). Det vil betyde at den grønne kile og Bakkeskoven mister en stor del af sin værdi som rekreativt område på grund af støjen, og vi mener at disse områder skal sikres mod, at støjen fra jernbanen overstiger 59 dB, som er grænsen gældende for rekreative områder i det åbne land (jf. Miljøstyrelsens vejledning nr. 1/1997).

Med hensyn til området ved den muslimske gravplads finder vi det meget kritisabelt, at Trafikstyrelsen ikke mener, at der skal tages hensyn til gravfreden på trods af, at gravpladsen er støjfølsom anvendelse, der er underlagt et krav om at skulle holde sig på max 55 dB (A) i forhold til vejtrafikstøj, jf. Lokalplan 135. Trafikstyrelsen har kun vurderet ud fra en støjdbredelse på 64 dB eller mere. Jeg har svært ved at forstå, at man fra statens side vil krænke gravfreden på denne måde og dermed krænke alle de muslimer, som i fremtiden skal foretage begravelser med en stærkt forøget støjgene, og jeg betragter det som disrespekt for den muslimske befolkningsgruppe.

Fodboldbaner

Brøndby Kommune har en væsentlig interesse i at sikre muligheden for at retablere de tre fodboldbaner, der ødelægges af den ny baneforbindelse. Forslaget om anlægslov behandler desværre ikke dette spørgsmål.

Trafikstyrelsen har tidligere i et brev til os skrevet, at der vil blive givet økonomisk erstatning ved ekspropriation samt et beløb til reetablering af boldbaner, hvilket vi er glade for. Vi er dog stadig bekymrede for muligheden for rent praktisk at finde erstatningsarealer, hvorpå fodboldfaciliteterne kan placeres. Da kommunen stort set er udbygget vil der kun være mulighed for genplacering i den grønne kile, der er underlagt en række stramme restriktioner jf. Fingerplan 2007. En afledt effekt af, at banerne skal flyttes er, at de kommer til at ligge i en meget stor afstand fra det resterende stadionområde, hvor der i dag er klubhus, omklædningsfaciliteter, toiletter mv., hvilket betyder, at det vil være nødvendigt at skabe nogle nye faciliteter i nærheden af de flyttede fodboldbaner. Dette vil både betyde en betydelig merudgift, som bør afholdes af staten, ligesom der vil være en udfordring i forhold til bestemmelserne i Fingerplan 2007 med at få tilladelse til at placere fodboldbaner og ikke mindst faciliteter til omklædning mv. Det er således stadig vores forventning, at det må være anlægsmyndigheden, som har ansvaret for, at kommunen kan få de nødvendige statslige godkendelser til reetablering af baner og øvrige faciliteter i tilknytning til fodboldbanerne i den grønne kile.

Økonomi

Brøndby Kommune modtog i juni 2009 et brev fra Trafikstyrelsen, hvori Trafikstyrelsen gav udtryk for at Brøndby Kommune skulle betale 9,4 mio. kr. for at reetablere to eksisterende og planlagte stiforbindelser, hvilket vi selvfølgelig udtrykte vores utilfredshed med. Efterfølgende skrev Trafikstyrelsen i følgende deres notat af 5. november 2009 om stiforbindelsen under motorvejen fra Bakkeskoven til boligområdet ord for Kettevej i Hvidovre: *"Den nye jernbanes tracé langs med motorvejen vil hindre denne stiadgang, hvis ikke der blev etableret en stitunnel underjernbanen. Finansiering af tunnelen vil derfor ske i henhold til skadevolderprincippet og betales 100 pct. af staten."* Trafikstyrelsen henviser til at Lokalplan 136 for området som beskriver stiforbindelsen. Så den revurdering er vi selvfølgelig tilfredse med.

Men vi kan stadig ikke se logikken i, at Trafikstyrelsen fastholder, at det er kommunen, der skal betale 4,5 mio. kr. for en stitunnel under Brøndbyøstervej, da de mener, at stiforbindelsen kan foregå i niveau over den omprofilede Brøndbyøstervej. Vi har svært ved at se, at dette kan lade sig gøre, da vejen ligger på dæmning, med mindre at cyklister skal føres et stykke nordpå, mod færdselsretningen på

Brøndbyøstervej, før de kan føres over vejen og sydpå igen. Trafikstyrelsen angiver selv, at en "stunnel under Brøndbyøstervej giver et væsentligt forbedret stiforløb..." men nævner ikke at der også for dette område ligger en lokalplan (Lokalplan 135), som beskriver stiforbindelsen. En inkonsekvent argumentation fra Trafikstyrelsens side. Vi må således fastholde, at en stunnel under Brøndbyøstervej skal finansieres i henhold til skadevolderprincippet. Generelt savner vi, at skadevolderprincippet fremgår af anlægsloven, fx skrevet ind i lovens bemærkninger (side 33-38).

Jeg håber, at vores kommentarer giver transportministeren og Folketingets øvrige medlemmer anledning til eftertanke og en forståelse for, at staten må finde løsninger, der mindsker de værste gener af København-Ringsted banen for Brøndby Kommunes borgere. I denne forbindelse minder vi om, at vi har inviteret transportministeren til at besigtige området sammen med repræsentanter for Brøndby Kommune. Vi savner fortsat svar på denne invitation.

Med venlig hilsen


Ib Terp