

Transportminister Lars Barfoed
Transportministeriet
Frederiksholms Kanal 27
1220 København K

Trafikstyrelsen
Gammel Mønt 4
1117 København K

Hvidovre Kommunes bemærkninger til Udkast til forslag til lov om anlæg af en jernbanestrækning København - Ringsted over Køge

Den 18. januar 2010 behandlede Hvidovre Kommunalbestyrelses økonomiudvalg Trafikstyrelsens udkast til ovennævnte lovforslag.

Først og fremmest skal vi gøre opmærksom på, at vi finder det helt uacceptabelt, at styrelsen sender et så vigtigt udkast i høring to dage før jul med en høringsfrist, der ikke tager højde for jule- og nytårsferien.

Basale problemer ved den valgte løsningsmodel og lovforslaget

Hvidovre Kommune mener, at det grundlæggende er en stor fejl og en discountløsning at gennemføre byggeriet af den valgte Nybygningsløsning, således som lovforslaget lægger op til.

For det første har Trafikstyrelsen i anledning af det tidligere forslag til tunnelført bane foretaget nogle arealreservationer, som stadig er tinglyst. Arealreservationen er beskrevet i styrelsens notat af oktober 2003.

Forslaget går ud på, at den nye bane føres i tunnel fra det eksisterende baneterræn videre i tunnel langs Kulbanevej/Vigerslevparken/Holbækmotorvejen, som forudsat i de arealreservationer, der er foretaget (tinglyst) på de respektive ejendomme.

Disse arealreservationer, har med rette givet folk forventning om en tunnelfremført jernbane. De har derfor i god tro købt fast ejendom i områderne langs banen med den forvisning, at banen ikke ville give hverken støjgener eller andre miljøgener, som dels vil få en negativ indvirkning på deres investering, dels vil forringe livskvaliteten. Disse borgere føler sig i dag vildledt.

Det er på tide at trafikministeren, regeringen og Folketinget tager borgerne livskvalitet og generelle sundhed alvorligt. Det har man kunnet før, f.eks. i Tårnby, da man overdækkede både jernbane og motorvejen ved krydsningen af Englandsvej. Og så gjorde man det delvist ved at bevillige 350 mio.kr. til den forhøjede overdækning ved Kulbanevej.



Kommunalbestyrelse
Økonomiudvalget
Hvidovrevej 278
2650 Hvidovre

Tlf. direkte: 3639 3001

Abningstider:
Mandag-onsdag: kl.09.00-14.30
Torsdag: kl.13.00-17.30
Fredag: kl.09.00-13.30

Brevnr.: 713789
Sagsnr.: 55016

21. januar 2010

Det er tankevækkende, at der i andre storbyområder etableres tunnelførte jernbaner for at mindske generne for beboerne i de pågældende områder, men ikke i København/Danmark. Man skal blot over på den anden side af Øresund til Malmø, hvor man er i gang med at etablere en 17 km lang jernbanetunnel ind til de centrale dele af byen. Denne tunnelførte jernbane er i 2005 sat til at koste godt 7 mia. DKK. Nybygningsløsningen er sat til ikke at koste mere end 10 mia.kr. (forhøjet med 0,35 mia.kr. til overdækningen ved Kulbanevej) for en strækning på ca. 60 km. Trafikstyrelsen har i Miljøredegørelsen vurderet, at Nybygningsløsningen, med tunnelført bane gennem Valby og Hvidovre vil koste 12,3 mia.kr.

Regeringen og partierne bag beslutningen om Nybygningsløsningen vægter tilsyneladende økonomi højere end borgernes livskvalitet og sundhed.

Men en tunnelføring af den nye jernbane er blevet forkastet med henvisning til, at den er for dyr. Hvidovre Kommune stiller et stort spørgsmålstegn ved, om det på lang sigt ikke vil være lige så billigt og i hvert fald en mere hensigtsmæssigt at vælge en tunnelført fremføring af jernbanen gennem de tættest bebyggede områder i Københavns og Hvidovre kommuner, da man således vil undgå fremtidige flaskehalse og fjerne støjgenerne og andre miljøbelastninger for beboerne på denne strækning samt undgå ekspropriationer og omlægning af mange ledninger og tekniske anlæg.

Godstog

For det andet mener Hvidovre Kommune, at Trafikstyrelsen/ Trafikministeren i udkastet til lovforslaget prøver at dække over generne fra den godsbanetrafik, der kan forventes at komme på strækningen.

I Miljøredegørelsen er der kun regnet med to godstog i timen i hver retning døgnet rundt, mens der i beslutningsgrundlaget åbnes for muligheden for, at der kan komme tre godstog i timen i hver retning døgnet rundt.

Alternativ løsningsmodel

Hvidovre Kommune har ved tidligere lejligheder, senest i brev af 11. september 2009 til Folketingets Trafikudvalg, foreslået at banen som minimum placeres i niveau med Holbækmotorvejen ("Smallere motorvej i Hvidovre") for derved at reducere antallet af boliger, der skal eksproprieres og minimering af miljøgenerne. Denne alternative løsning er også foreslået af flere af beboere langs banen. Senest har en borger - Thyge Lauritsen – sendt en udførlig gennemgang til trafikordførerne i Folketinget og Trafikudvalget, om de klare fordele der er ved løsningsmodellen "Smallere motorvej i Hvidovre".

Transportministeren har i et svar til Folketingets Trafikudvalg i september 2009 oplyst, at merprisen for "Smallere motorvej i Hvidovre" er ca. 40 mio.kr. Endvidere oplyser ministeren, "Da løsningen "Smallere motorvej i Hvidovre" ligger længere fra boligerne på Vigerslev Allé og Allingvej, vil de direkte gener som støj og vibrationer i anlægsperioden være mindre for beboerne, ...". Her til kommer de færre gener for de lokale borgere i den fremtidige driftssituation.

Såfremt Folketinget ikke vil finde de fornødne midler til den tunnelførte løsningsmodel, skal Hvidovre Kommune opfordre Folketinget ved behandling af anlægsloven at vælge løsningsmodellen "Smallere motorvej i Hvidovre", da merprisen må anses for at være helt marginal.

Derved vil man dels få færre indgreb i de eksisterende boliger, dels få nogle klare miljøforbedringer. Disse forbedringer vil være i form af mindre støj både om dagen og om natten, nu hvor der åbnes for tre godstog i time mod tidligere kun to godstog i timen. Denne mulighed vil i øvrigt også være med til at forringe livskvaliteten for beboerne langs banen.

Vejdirektoratets indsigelser mod denne løsningsmodel må vige til fordel for hensynet til livskvaliteten for beboerne.

Løsningen med den smallere motorvej åbner for muligheden for overdækning af både jernbane og motorvej, hvilket vil beløbe sig til en merudgift på 450 mio.kr. for strækningen Hvidovregade i øst til Ulstrupvej i vest (ca. 450 m).

Bemærkninger til selve udkastet til anlægsloven

1. På side 18, 3. afsnit, står der: "På en kort strækning i Hvidovre, hvor jernbanen passerer en andelsboligforening, monteres et vibrationsabsorberende fjedersystem under skinnerne ud fra de tre nærmest liggende boligblokke. Herved begrænses indgrebet i ejendommene."

Dette er ikke i overensstemmelse med det, Trafikstyrelsen skriver i "Miljøredegørelse – hæfte 6, september 2009". I den står der på side 29, øverst: "Ved Andelsboligforeningen Thorvalds Minde etableres en fjeder-konstruktion på en ca. 250 m strækning som en del af den projekterede løsning. Dette vil betyde, at ingen af de tilbageblevne boliger i foreningen vil være belastet med vibrationer over grænseværdien på 75 dB."

En strækning på ca. 250 m svarer til strækningen fra Hvidovregade til Hvidovrevej og omfatter samtlige 6 boligblokke på denne strækning.

Af materiale, som Trafikstyrelsen dels har udarbejdet til Andelsboligforeningen Thorvalds Minde, dels har udleveret til Teknisk Forvaltning fremgår det, at bygninger, der ligger tættere end 20 m fra midten af nærmeste spor, vil blive berørt af vibrationerne fra banen, og at grænseværdien på 75 dB vil blive overskredet.

Endvidere er konstruktionen af boligblokkene i Andelsboligforeningen Thorvalds Minde udført med træbjælkelag, der vil forstærke strukturen og rystelser i modsætning til stive betonkonstruktioner.

Samtlige 6 boligblokke vil komme til at ligge tættere end 20 m fra midten af nærmeste spor.

Hvidovre Kommune vil derfor kræve, at udmeldingen i "Miljøredegørelse – hæfte 6" om, at der etableres vibrationsabsorberende fjedersystem på hele strækningen mellem Hvidovregade og Hvidovrevej fastholdes, og at lovforslaget rettes, så det sikres, at der etableres vibrationsabsorberende fjedersystem på hele strækningen (250 m) fra Hvidovregade til Hvidovrevej.

2. På side 19, afsnit 8.2.3.1. forklares, hvorfor man har valgt den overdækkede løsningsmodel langs Kulbanevej. Der står bl.a., at "overdækningen vil bl.a. mindske barriereeffekterne og reducere støjgenerne i det tæt bebyggede kvarter."

Ovenstående rejser det helt klare og nærliggende spørgsmål, om dette ikke også gør sig gældende i Hvidovre Kommune langs Vigerslev Allé og Allingvej. På disse strækninger vil størstedelen af etageboligerne samt parcelhusene komme til at være lige så tæt på jernbanen, og i visse tilfælde tættere end det er tilfældet på Kulbanevej.

Derfor må der være lige så godt belæg for en overdækning af jernbanen gennem Hvidovre Kommune, som der er for overdækningen langs Kulbanevej, som i øvrigt bør etableres uden niveauforskel i forhold til i dag.

Vi vil derfor kræve, at forligspartierne bag beslutningen om Nybygningsløsningen forud for eller i forbindelse med vedtagelsen af anlægsloven finder de fornødne økonomiske midler, således at banen overdækkes på hele strækningen fra Retortvej/Kulbanevej og til Avedøre Havnevej for ikke at forskelsbehandle beboerne langs den tættest befolkede del af jernbanen.

Det har ved et tidligere og tilsvarende baneprojekt - jernbanen til Kastrup Lufthavn og Malmø - været muligt at finde de fornødne midler til overdækning af jernbane og motorvej i Tårnby, så hvorfor kan det ikke gøres igen?

Samlet ønskes en langsigtet samfundsmæssig holdbar løsning med en fuld tunnelføring gennem kommunen.

Hvis der ikke afsættes de 2 mia.kr. dette koster, bør jernbanen i det mindste lægges ned på motorvejen og der bør samtidig foretages en overdækning af både jernbane og motorvej hvor beboelser ligger tæt på.

Med venlig hilsen


Milton Graff Pedersen
borgmester


Finn Gerdes
formand Teknik- og Miljøudvalget

Kopi af dette brev er sendt til Folketingets trafikudvalg