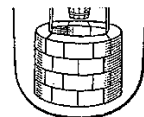


BRØNDBY KOMMUNE

Teknisk Forvaltning
Rådhuset
Park Allé 160,
Postboks 178
2605 Brøndby
Tlf. 43 28 28 28 - Telefax 43 28 24 50 Postgiro: 3 00 85 33
E-mail: teknik@brøndby.dk

Trafikudvalget
TRU alm. del - Bilag 47
Offentligt



Til medlemmer af Folketingets Trafikudvalg
Folketinget
Christiansborg
1240 København K

Borgmesteren

Skrivelser adresseres hertil, ikke til navngivne personer

Dato	Deres j. nr.	Vort j. nr.	Lokal tlf. nr.
15. oktober 2009		153-2008-56613	

København-Ringsted projektet

Kære medlemmer af Trafikudvalget,


Vedlagt fremsender vi kopi af Brøndby Kommunalbestyrelses brev af 15. oktober 2009 om udførelsen af København-Ringsted banen gennem Brøndby Kommune.

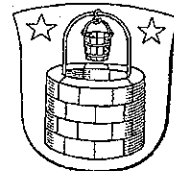
Det er desværre uundgåeligt, at projektet medfører væsentlige gener – og ingen fordele – for Brøndby. Men som Trafikstyrelsen har håndteret VVM-redegørelsen, finder vi, at generne for Brøndby bliver urimeligt og unødvendigt store, hvis VVM-redegørelsen lægges til grund for projektet.

Vi er også oprørte over, at Trafikstyrelsen planlægger at overskære stiforbindelser og kræve, at retableringen finansieres af Brøndby Kommune.

Vi opfordrer Trafikudvalget til at gribe ind og foranledige, dels at projektet tilrettes miljømæssigt, og dels at udgifter, som er en uundgåelig følge af projektet, afholdes af projektets økonomi og ikke af Brøndbys kasse.

Med venlig hilsen


Ib Terp
Borgmester

**KØPI**Transportminister Lars Barfoed
Transportministeriet
Frederiksholms Kanal 27
1220 København K**Kommunalbestyrelsen**

Skrivelser adresseres hertil, ikke til navngivne personer

Dato	Vort j. nr.	Brev nr.	Sagsbehandler	Lokal tlf. nr.
15. oktober 2009	153-2008-56613		PNS	2418

København-Ringsted projektet

Kære Lars Barfoed

Brøndby Kommune har modtaget den endelige VVM-redegørelse for København-Ringsted projektet. VVM-redegørelsen var i høring i efteråret 2008 og kommunen indsendte på det tidspunkt et hørings-svar. Vi har nu drøftet sagen, og den samlede kommunalbestyrelse kan desværre konstatere, at der er en række forhold, hvor vi ikke mener, at der er taget stilling til vores høringssvar, eller hvor vi ikke kan være tilfredse med Trafikstyrelsens håndtering af og svar på bemærkningerne.

Vi har bemærket at der er en række kommuner, som i medierne argumenterer for valg af 5. sporsløsningen. Vi vil dog stadig foretrække nybygningsløsningen, selvom begge løsninger vil medføre store negative konsekvenser, uden at det på nogen måde kommer kommunen og vores borgere til gavn. Når den nedgravede løsning desværre ikke er medtaget i VVM-undersøgelserne, er det væsentligt for os i Kommunalbestyrelsen, at der laves en række andre relativt mindre tiltag, som vil mindske de negative konsekvenser af projektet.

Linjeføringen i nybygningsløsningen

Vi undrer os over afvisningen i den endelige VVM-redegørelse af løsningsmuligheden nord om kolonihaverne til 225 mio. kr., mens der samtidig gives udtryk for en positiv indstilling til løsningsmuligheden nord om Vallensbæk sø til 200 mio.kr. på trods af, at Vejdirektoratet finder løsningen uhen-sigtsmæssig. Prisdifferensen mellem de to løsningsmuligheder må betragtes som en detalje i det store billede. Løsningen nord om kolonihaverne vil for det første fredeliggøre flere kolonihaver, og for det andet mindske omfanget af indgrebet i den grønne kile, og dermed mindske omfanget af de ubrugelige restarealer, som banen vil efterlade. Dertil kommer at der ikke skal ødelægges så meget af den fredskov, som i dag er vokset godt til.

Vi har også bemærket, at det som noget helt nyt fremgår af VVM-redegørelsen (hæfte 3, side 16 og 39), at banen – efter den er ført over Brøndbyvester Boulevard – fortsætter med at stige, og på det højeste sted ud for Midlergårdsvej vil ligge på en fem meter høj dæmning. Dette lyder som et meget voldsomt indgreb i landskabet, da den samlede højde på anlægget med køreledninger må blive omkring 11 meter højt. Vi undrer os dels over, at dette ikke har været en del af høringen, dels over at Trafikstyrel-



sen kan foreslå et så visuelt markant anlæg uden en eneste visualisering. Derudover kan det undre os, at banen tilsyneladende hen til Midlergårdsvej skal ligge højt (5 meter over terræn), mens den umiddelbart derefter skal anlægges i åben afgravning i en dybde på omkring 5 meter under terræn. Trafikstyrelsen nævner i én sætning at dette har visuelle konsekvenser, men gør i øvrigt ikke mere ud af problematikken. Udover den manglende omtale af de visuelle gener nævnes heller ikke de markante støjmæssige konsekvenser.

Fodboldbaner og hundetræningsbanen

Brøndby Kommune er i dag stort set fuldt udbygget, hvilket giver udfordringer med at finde erstatningsarealer til fodboldbaner og hundetræningsbanen. Der er kun den grønne kile tilbage, hvor kommunens handle- og anvendelsesmuligheder er stærkt reguleret af staten via Fingerplanen.

Nybygningsløsningen (grundløsningen) betyder, at der skal flyttes tre af kommunens fodboldbaner og en hundetræningsbane. Og den eneste mulige nye placering – som vi ser det – vil være syd herfor i den grønne kile. Det betyder, at der bliver meget langt fra stadionområdet, hvor klubhus mv. i dag er placeret, til de fodboldbaner der flyttes længere sydpå i den grønne kile. Der vil derfor opstå et behov for, at kunne placere øvrige funktioner i området fx klubhus eller andet med tilknytning til sportslige og rekreative aktiviteter. Det indebærer en ophævelse af Fingerplanens restriktioner i dele af området, hvilket forudsætter en lempeligere holdning hos de statslige planmyndigheder til, hvad der er muligt i den resterende grønne kile.

Der er heller ikke taget konkret stilling til retablering af fodboldbaner og hundetræningsbane – og vi ser et voldsomt tidsmæssigt pres for at bygge erstatningsbaner til fodboldklubben.

Gasledningen skal nemlig omlægges på fodboldbanerne - ca. 250 m øst for måle/regulatorstationen ved Brøndbyvester Boulevard - da banen her ligger dybt. Omlægningen skal foretages af Energinet.dk og vi har fået oplyst, at dette skal ske ca. 3. kvartal 2011. Konsekvensen af dette er, at anlæg af erstatningsbaner for de tre nordlige baner skal påbegyndes primo 2010 for at være klar til efteråret 2011.

Vi vil gerne høre transportministerens forslag til hvorledes dette tids- og finansieringsmæssige problem løses.

Ekspropriationer

Vi har bemærket, at den endelige VVM-redegørelse udlægger langt større områder til midlertidig ekspropriation end i høringsudgaven. Vi skal gøre opmærksom på, at en stor del af de udpegede områder i Brøndby er fredskov, hvilket ikke fremgår af VVM-redegørelsen. I den forbindelse vil vi gerne høre hvordan områderne efterlades når de midlertidige ekspropriationer ophører. Hvordan retablerer Trafikstyrelsen fx et område med fredskov, der er plantet for 35 år siden?

Placering af overskudsjord

Flere steder i den endelige VVM-redegørelse fremgår det, at der som konsekvens af baneforbindelsen vil være et behov for placering af overskudsjord. Der er bl.a. andet peget på at overskudsjord kan placeres i Bakkeskoven, den grønne kile og på arealer der kommer til at ligge mellem bane og motorvej.

Umiddelbart har vi svært ved at se, at vi som kommune skulle have interesse i gratis at stille kommunalt ejet jord til rådighed for placering af overskudsjord fra projektet. Grundet et overskud af ren jord fra diverse byggeprojekter, er det jo sådan, at vi som kommune har mulighed for at få nogle indtægter ved at modtage jord til fx støjvolde som tilmed beplantes og formes landskabeligt efter vores ønske.

Støjbeskyttelse

Kommunalbestyrelsen er af den opfattelse, at kolonihaver og rekreative områder i øvrigt bør støjbeskyttes mest muligt – de var der trods alt før den grønne kile blev udlagt til transportkorridor i forbindelse med Regionplan 1977. Regionplan 2005 anfører tillige ”Når der etableres nye veje og jernbaner i landzone, skal det så vidt muligt tilstræbes, at Miljøstyrelsens vejledende regler for støj kan overholdes

i eksisterende og i region- og kommuneplanlagte boligområder og *områder med anden støjfølsom anvendelse*".

Den grønne kile og Bakkeskoven mister 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. Vi savner også samtidig en angivelse af, hvorledes støjge-nerne samlet set bliver fra motorvej og jernbane i Brøndby Kommune.

Vi finder det også betænkeligt, at der kun er lavet en beregning af støjudbredelsen på 64 dB eller mere på strækningen ved den muslimske gravplads, da gravpladsen er støjfølsom anvendelse, der er underlagt et krav om at skulle holde sig på max 55 dB(A) i forhold til vejtrafikstøj.

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 retablere eksisterende og planlagte stiforbindelser. Det er kommunalbestyrelsen klart uenig i, da er vores opfattelse, at det er staten, der med baneprojektet er "skadevolder", og at udgifterne til retablering af stiforbindelser selvfølgelig må dækkes af baneprojektets økonomi.

Øvrige bemærkninger til Trafikstyrelsens behandling af høringsvar

Brøndby Kommune sendte i høringsfasen et omfattende og grundigt høringsnotat til VVM-redegørelsen. Når vi ser på behandlingen af kommunens kommentarer i Trafikstyrelsens høringsnotat fra april 2009 og i den endelige VVM-redegørelse, så kan vi desværre konstatere, at der er en række af vores kommentarer og spørgsmål, der slet ikke er taget stilling til. Ej heller er faktuelle fejl – som vi har gjort opmærksom på - rettet. Det finder vi selvfølgelig klart utilfredsstillende.

På vegne af Brøndby Kommunalbestyrelse


Ib Terp
Borgmester

Kopi sendt til medlemmerne af Folketingets Trafikudvalg