



MF Hr. Flemming Damgaard Larsen
Folketinget, Christiansborg
1240 København K

Holeby, 2. november 2010

Femern Bælt forbindelsen

Jeg er ejer af Kjørstrup Gods ved Holeby på Lolland og retter henvendelse til Dem i rollen som formand for Trafikudvalget.

Folketinget vedtog i efteråret 2009 projekteringsloven for Femern Bælt forbindelsen efter mange års planlægning. Projekteringsloven er desværre vedtaget med særdeles begrænsende budgetrammer.

Dele af forbindelsen vil blive top-moderne (broen/tunellen), medens andre strækninger som for eksempel jernbanen over Storstrømsbroen vil forblive historiske, med en forventet levetid på blot nogle år. Til trods for at Femern Bælt vil have en levetid på mange generationer, planlægges specielt jernbaneforbindelsen med en begrænset investering som blot vil betyde en udvidelse af den nuværende linjeføring på udvalgte strækninger. Kommende generationer vil se tilbage på jernbaneforbindelsen over Femern Bælt som et eksempel på snæversyn og kortsigtethed.

En simpel udvidelse af den nuværende bane følger ikke princippet om at lægge støjende infrastruktur i en "korridor" gennem landskabet, og den tager ikke hensyn til behov og muligheder for regional udvikling i "provinsen" da jernbanen føres udenom de større byer. Specielt Lolland risikerer at forblive en "transport"-strækning, og jernbanen er på nogle områder i konflikt med flere målsætninger i udkastet til ny kommuneplan for Lolland som er i høringsfasen.

Den nuværende jernbanelinje skærer gennem Kjørstrup Gods ovenpå en 2 kilometer lang dæmning, hvor sporet løber 4 meter over terræn blot 150 meter fra den fredede hovedbygning og tæt ved en gammel dyrehave og andre fredninger. Dæmningen og banen blev anlagt i 50-erne. De planer vi har kundskab om indebærer, at banen udvides med ekstra spor, og trafikken, herunder med lange godstog, stiger betydeligt ligesom togenes hastighed forøges meget, hvilket vil medføre betydelige støjgener for godset og omgivelserne. Placeringen af et så voldsomt trafik anlæg vil også visuelt være helt uforeneligt med de fredede bygninger og kulturlandskabet rundt om.

I projekteringsloven hedder det, at der skal undersøges alternative linjeføringer. Det fremgår således, at en linjeføring langs den nuværende jernbanelinje kun er én mulighed.

Kjørstrup Gods har i et høringssvar som er vedlagt dette brev påvist flere alternative løsninger. Det har dog været besværligt at få Trafikstyrelsen og senere BaneDanmark til at besvare henvendelser og konkrete spørgsmål. Anmodninger om aktindsigt er ikke blevet besvaret indenfor tidsfristerne i loven. Når der endeligt er svaret, har svarene været lidet konkrete og med simple afvisninger uden nærmere begrundelse eller henvisning til konkrete analyser, resultater eller beregninger. Som eksempel, udvalgt fra en omfattende korrespondance, vedlægges kopi af mailkorrespondance mellem min advokat og BaneDanmark, hvori min advokat forgæves forsøger at få oplyst en begrundelse for BaneDanmarks afvisning af Kjørstrup Gods' forslag afgivet under høringsfasen. Tilsyneladende har BaneDanmark hverken baseret sin vurdering på beregninger af økonomien eller på et skøn. Jeg har heller ikke kunnet få oplyst, om og i givet fald hvilke alternative løsninger, som BaneDanmark er ved at undersøge. Det er efter min opfattelse i strid med projekteringsloven og de



bagvedliggende retligt bindende hensyn, hvis Banedanmark udelukkende fokuserer på en bestemt løsning, inden VVM-arbejdet er afsluttet.

Staten er i gang med at planlægge et projekt med store konsekvenser nationalt, regional og lokalt. Derfor er det problematisk, at den myndighed som er ansvarlig for planlægning, gennemførelse af undersøgelser og ekspropriation ikke virker reelt interesseret i at undersøge alternative muligheder, selv om projekteringsloven forpligter myndigheden til det. Efterhånden opstår der en fornemmelse af, at de ansvarlige myndigheder blot fodslæbende følger lovens procedure af formelle grunde, men reelt er uden vilje til eller ønske om at lytte til eller tage hensyn til forslag og indsigelser.

Denne skrivelse er således et nødråb. Jeg håber De vil overveje hvorledes Trafikudvalget kan præcisere overfor statens myndigheder, at de skal efterleve de love og frister som er gældende. Det indebærer blandt andet, at Banedanmark er forpligtet til at reelt undersøge alternative muligheder for linjeføringen. Banedanmark kan inden VVM-arbejdets afslutning og Folketingets vedtagelse af en anlægslov ikke egenhændig beslutte, at jernbanen ganske enkelt skal planlægges som en udvidelse af det eksisterende spor. Det er Folketinget, der på baggrund af projekteringsfasens undersøgelser skal beslutte den endelige linjeføring.

Videre håber jeg, at De vil overveje om Trafikudvalget skal diskutere at foreslå overfor Folketinget at budgetrammen for projektet udvides for at tillade projektering af løsninger som ikke vil øve vold mod natur og kultur, og som muliggør en forbindelse bygget med fremsynede nationale, regionale og lokale løsninger.

På dette grundlag beder jeg om et personligt møde med Dem for at redegøre nærmere for mine forslag og bekymringer. Jeg inviterer Dem også, gerne sammen med Trafikudvalget, til at besøge Kjærstrup Gods ved lejlighed for ved selvsyn at erfare de lokale forhold, herunder den lange/høje dæmning som jernbanen løber ovenpå gennem kulturlandskabet og fredningerne.

Med venlig hilsen,

Marie-Pierre Boel Andresen

Vedlæg: 1) Høringssvar fra Kjærstrup Gods
2) Eksempler på korrespondance med Banedanmark

Kærstrupvej 17
4960 Holeby
2078 5533 / mpba@kjaerstrupgods.dk

Kjærstrup Hovedgård og Femern Bælt forbindelse

Præsentation vedlagt høringssvar

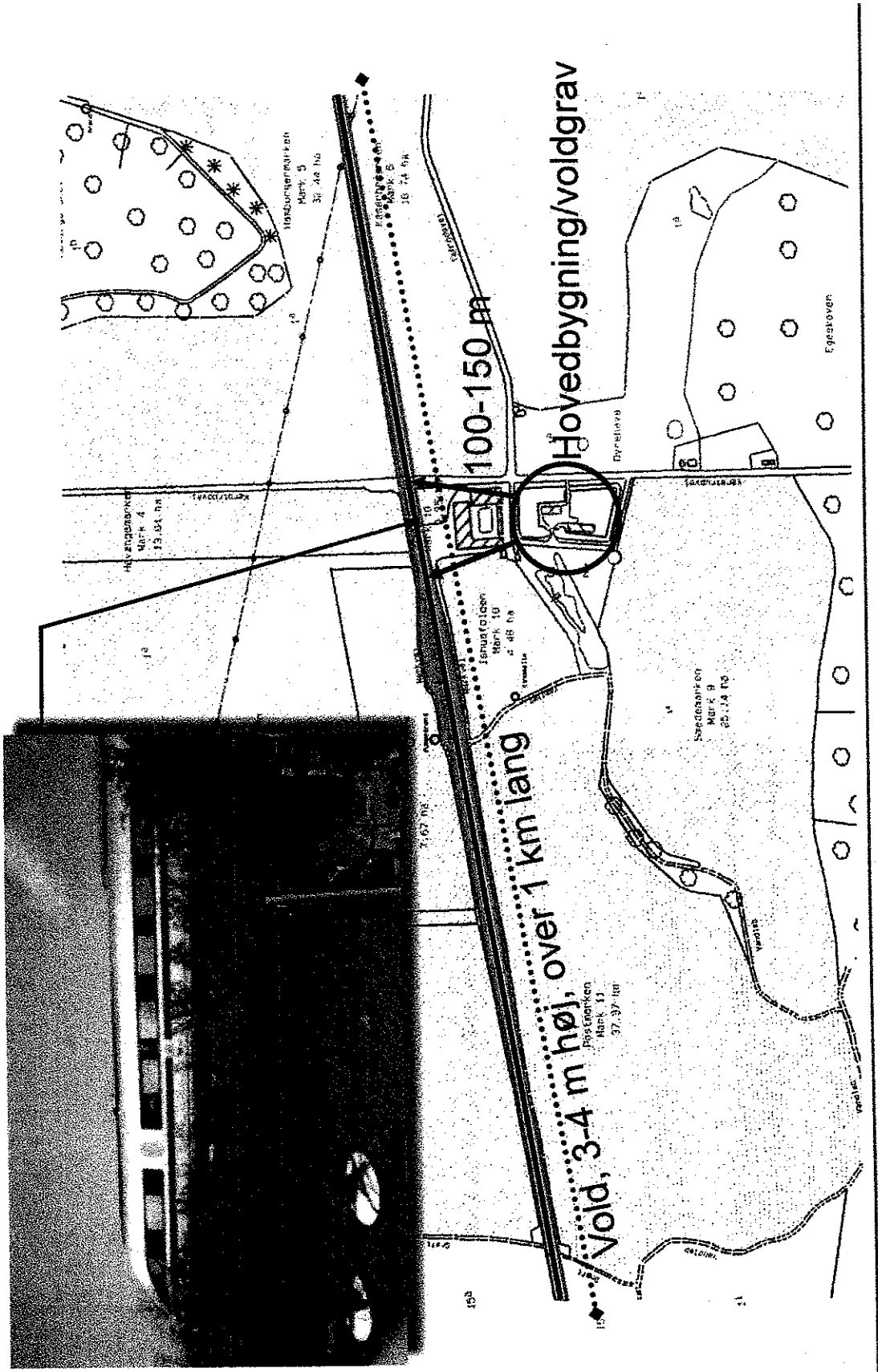
29 oktober 2009

Kjærstrup Hovedgård ved Holeby

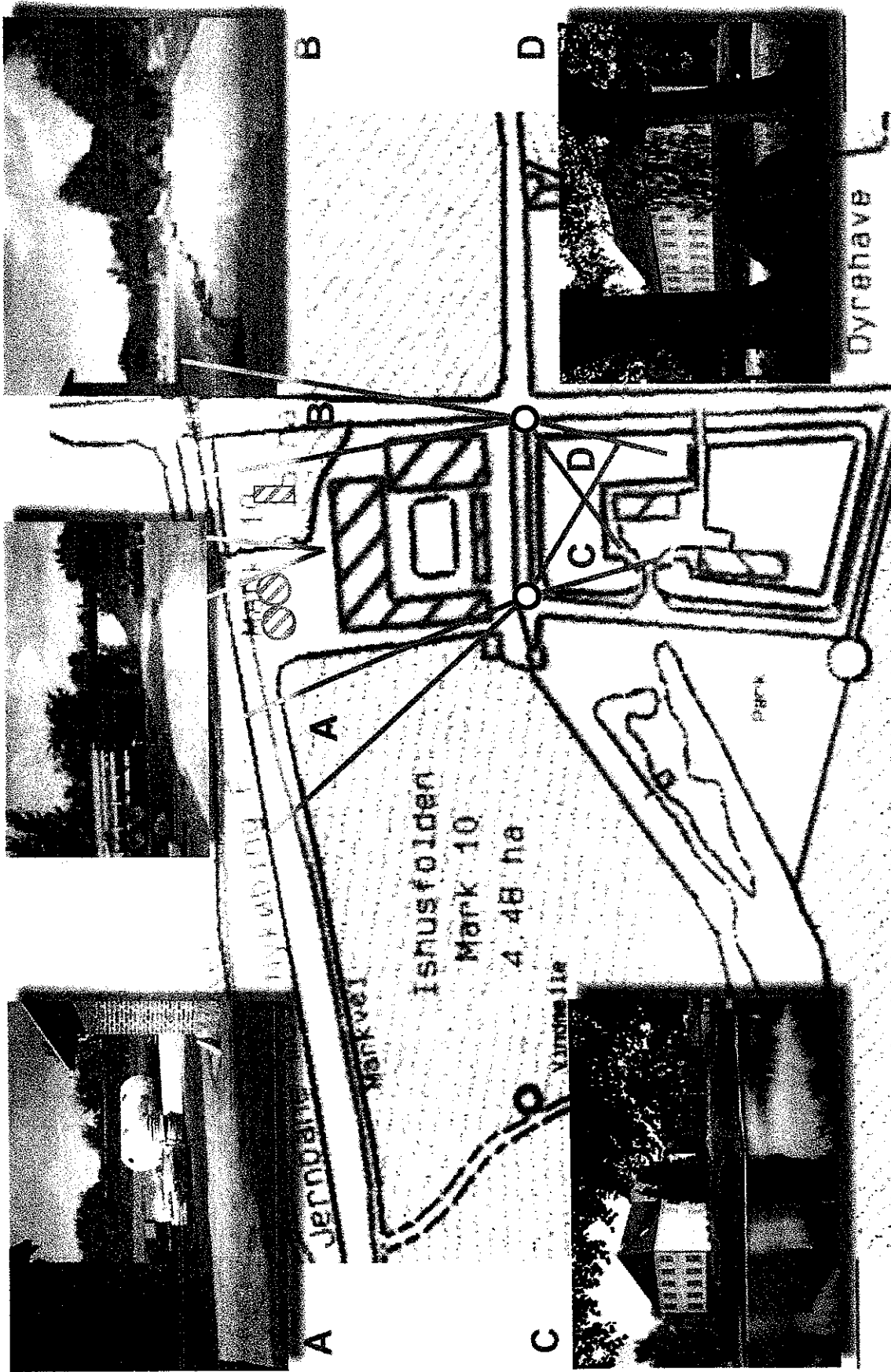


- Fredet hovedbygning/voldgrav
(kældere tilbage fra 1300-tallet)
- Omfattende landbrugsdrift med
5-6 ansatte (stor/vigtigt for Lolland)
- Gammelt kulturlandskab/haver
- Habitat for øst lollandske dådyr
- Jernbane gennem ejendommen
(begrænset trafik efter Storebælt)

Jernbanen løber på en høj vold gennem Kjørstrup

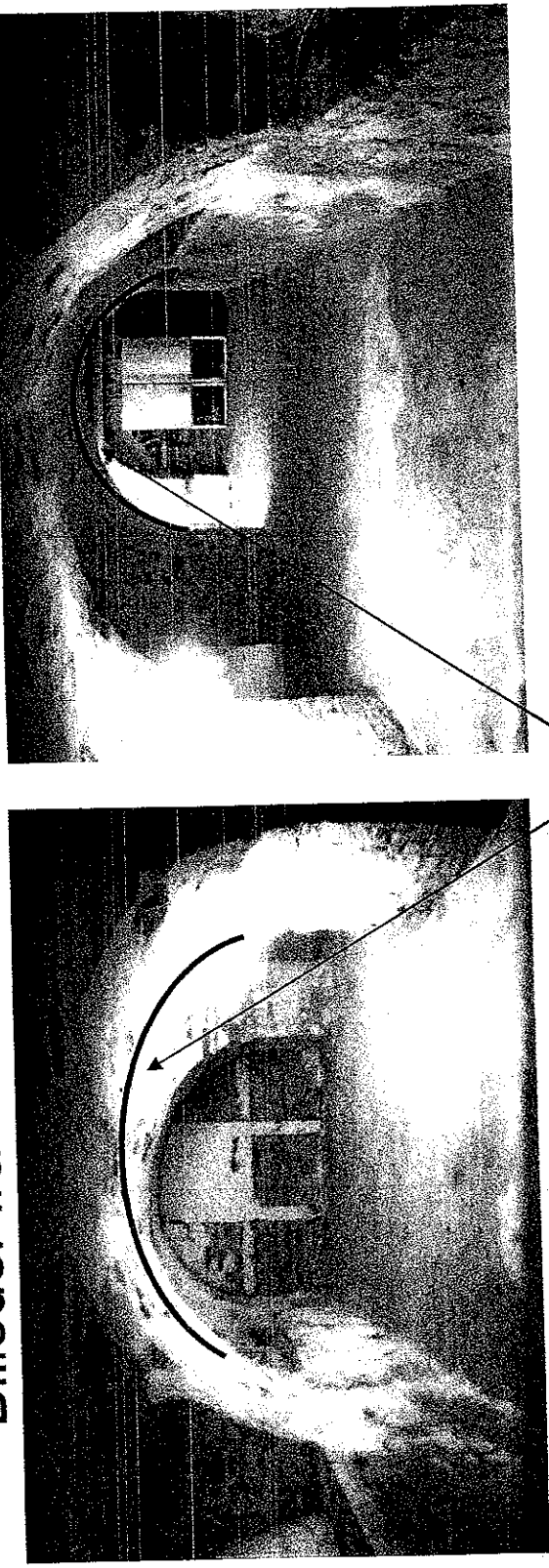


Volden ligger helt op til bygningerne på gården



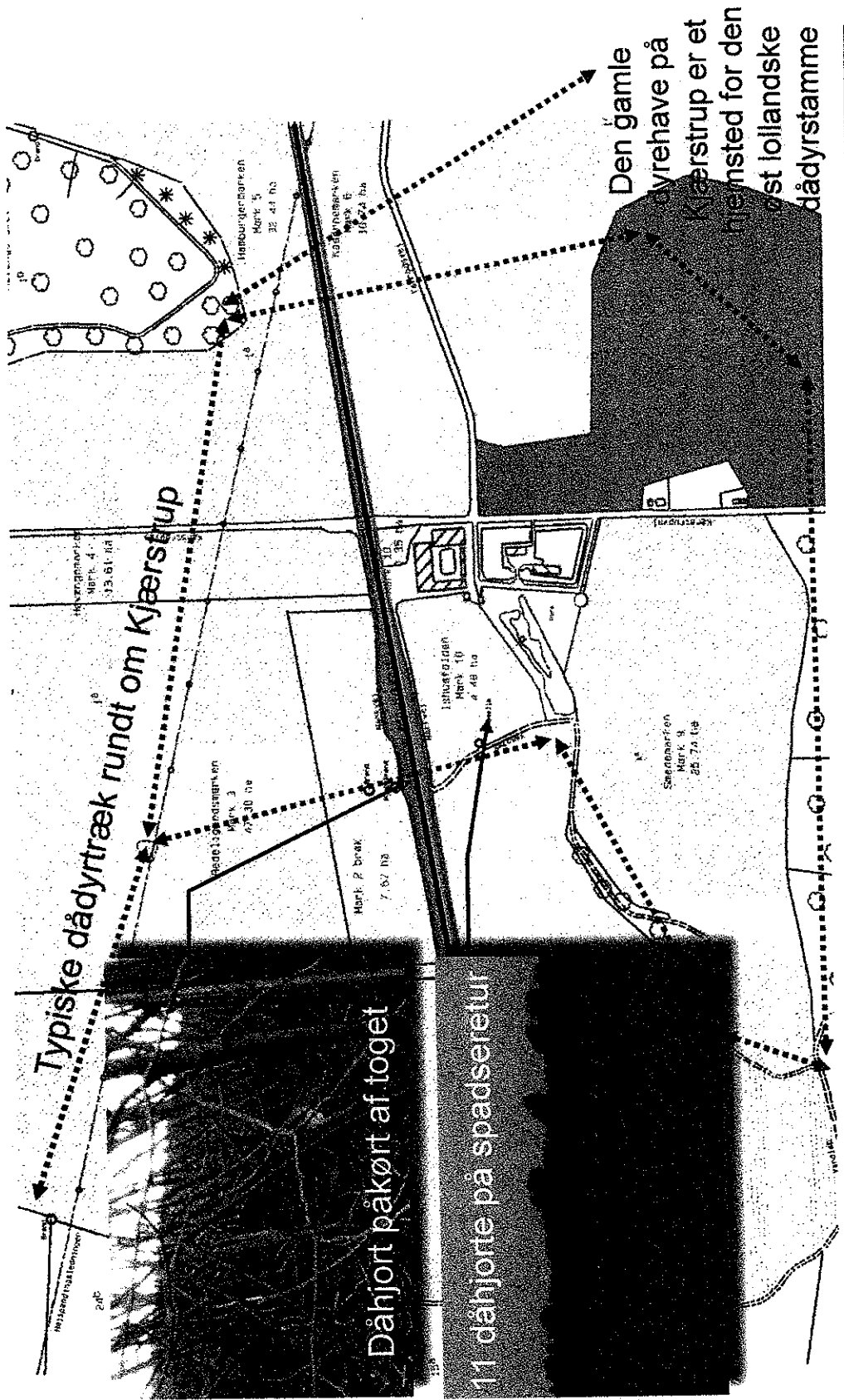
...vibrationer udgør en risiko for hovedbygningen...

Billeder fra middelalderkælderen under Kjærstrup



Indsynkende hvælvinger på grund af udskridende ydermur

...og banen udgør en trussel mod natur og dyreliv



Typiske dådyrtræk rundt om Kjørstrup

Dåhjort påkørt af toget
11 dåhjorte på spadseretur

Den gamle dyrehave på Kjørstrup er et hjemsted for den mest lollandske dådyrstamme

Kjærstrup har en ambitiøs plan for natur og dyreliv

Naturplan, 2005 - 2014



Hovedpunkter i naturplanen

- Plantning af læhegn
- Etablering af skovenge
- Rydning/etablering af vandhul
- Tilplantning af vandhul/remiser
- Tiltag har prioritet fra P1 til P5
- Prioritet 1 samt de fleste tiltag med prioritet 2 er gennemført

Konsekvenser ved udvidelse af nuværende tracé

- **Alvorlige støjplager for boliger, kontorer og værksteder**
 - Højere hastighed (bane designet for 200 km/t)
 - Hyppigere frekvens (togtrafik hele døgnet)
 - Længere og tungere tog (hovedforbindelse for godstrafik)
- **Risiko for fredet bygning og kulturlandskab**
 - Fredet hovedbygning plages af udskridende mure/indsynkende hvælvinger
 - Vibrationer fra jernbane, og anlægsarbejder kan medføre stor skade
 - Store/skæmmende anlæg vil ødelægge svært gammelt kulturlandskab
- **Komplikationer for landbrugsdriften**
 - Værksteder og kontorer kun ca. 50 meter fra jernbanetracéen (støj)
 - Parkering af maskiner og adkomst rundt om kornsiloer/halmfyr
 - Tab af højværdigt landbrugsareal gennem ekspropriation
- **Forøget trussel mod det lokale og regionale dyreliv**
 - Jernbanen dræber mange dyr som trækker mellem skovarealerne
 - Lidt hensigt i at gennemføre den etablerede naturplan for området

Krav til ny jernbanetracé og planprocessen

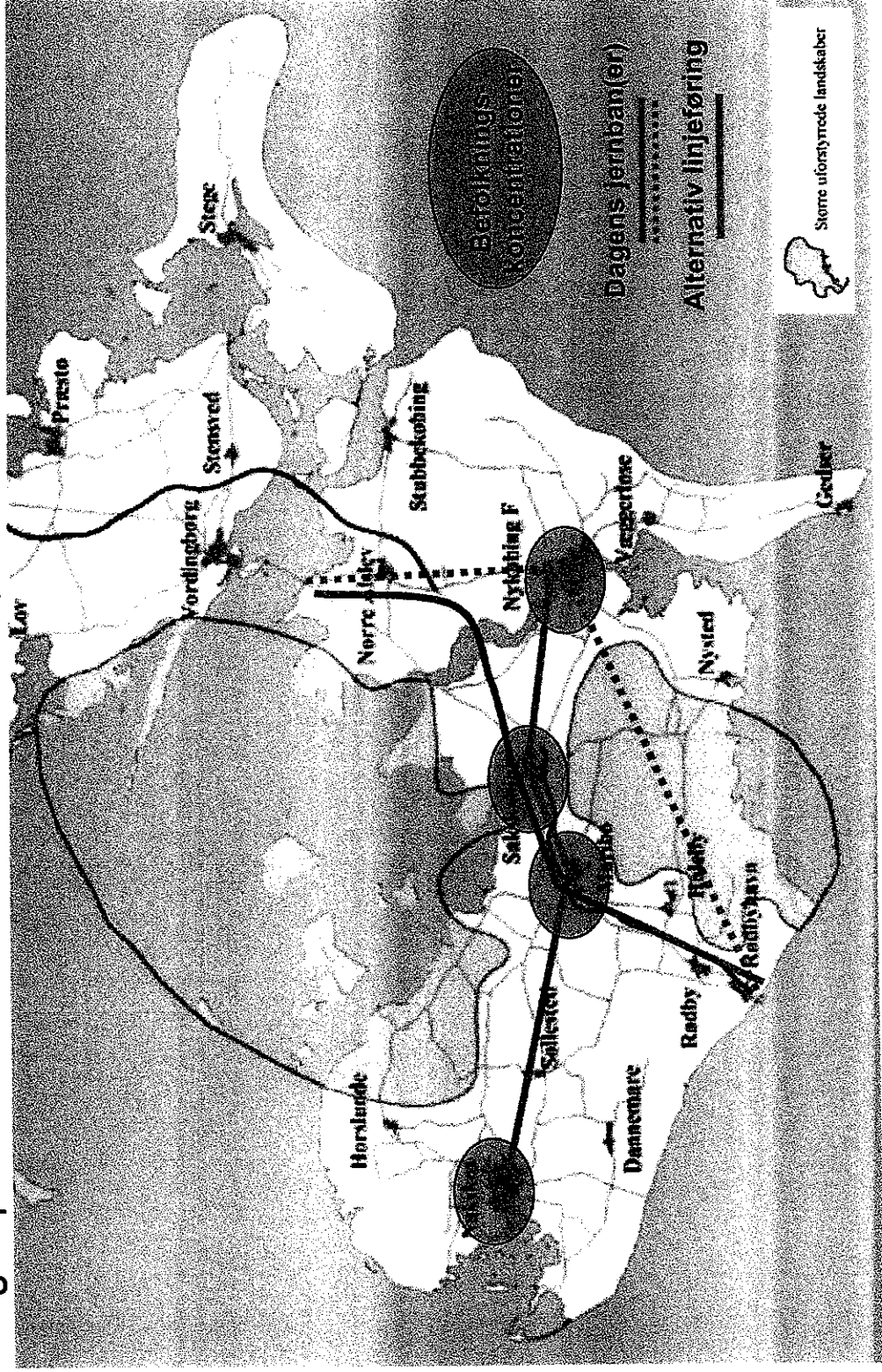
- Udvidelse af nuværende tracé gennem Kjærstrup til et højhastigheds dobbeltspor er en dårlig løsning
- Den bedste løsning er en helt ny tracé langs motorvejen over Lolland/Falster. Dette vil give en fremtidssikret løsning som også giver store regionale og miljømæssige gevinster.
- Alternativt bør tracéen udformes under hensyntagen til de lokale udfordringer rundt om Kjærstrup:
 - 1) Der vælges en ny lokal tracé i en tilgængelig "landskabskorridor" lidt nord for Kjærstrup som ikke medfører store afledte konsekvenser
 - 2) Jernbanelinjen "nedsænkes" og afskærmes gennem Kjærstrup således at støj- og andre plager reduceres mest muligt
 - 3) Etablering støjafskærmning på den eksisterende vold er kun en teoretisk mulighed, i praksis er den ineffektiv og uforholdsmæssigt dyr
- Disse 4 alternativer, og/eller kombinationer heraf, må analyseres grundigt som en del af planprocessen forud for projektering og bygning af Femern Bælt forbindelsen

Ny linjeføring over Lolland er den bedste løsning

- **Genbrug af nuværende tracé er kortsigtet, snæver-synet, og ikke nogen god løsning for region syd-Danmark**
 - Fastholder Lolland som "transportstrækning". En station ved Holeby ændrer ikke dette, siden der ikke er noget naturligt passagergrundlag.
 - Forudsætningen om fuldfinansiering via trafikindtægter begrænser mulighederne for at vælge bedre løsninger fra et samfundsøkonomisk og regionalt synspunkt. Det er ikke et rigtigt for en investering med måske 100 års levetid.
 - Man springer over hvor hegnet er lavest og "genbruger" en tracé som blev valgt for 50 år siden i en anden situation (bl.a. jernbane til Gedser, ingen motorvej) som uden et ensidigt fokus på at minimalisere investeringen ikke er optimal i dag.
- **En 100-års investering bør placeres således at den er fremtidssikret og gavner flest og mest mulig for regionen**
 - Nedkorte afstand/rejsetid mellem sydøst-Danmark og København
 - Effektiv regionudvikling som alternativ til øgende overførsler/tilskud
 - Fremtidssikret jernbane, lavere samlede investeringer over levetiden
- **Samtidigt kan en ny tracé give store miljøgevinster**
 - Koncentration af al støjende infrastruktur i den eksisterende motorvejskorridor over Lolland/Falster i tråd med moderne/international praksis
 - Uberørt natur mellem Maribo-søerne og Østersøen i tråd med den vedtagne Regionplan 2005 – 2017 for Storstrøms Amt.

...fremtidssikkert tracé med store miljøgevinster

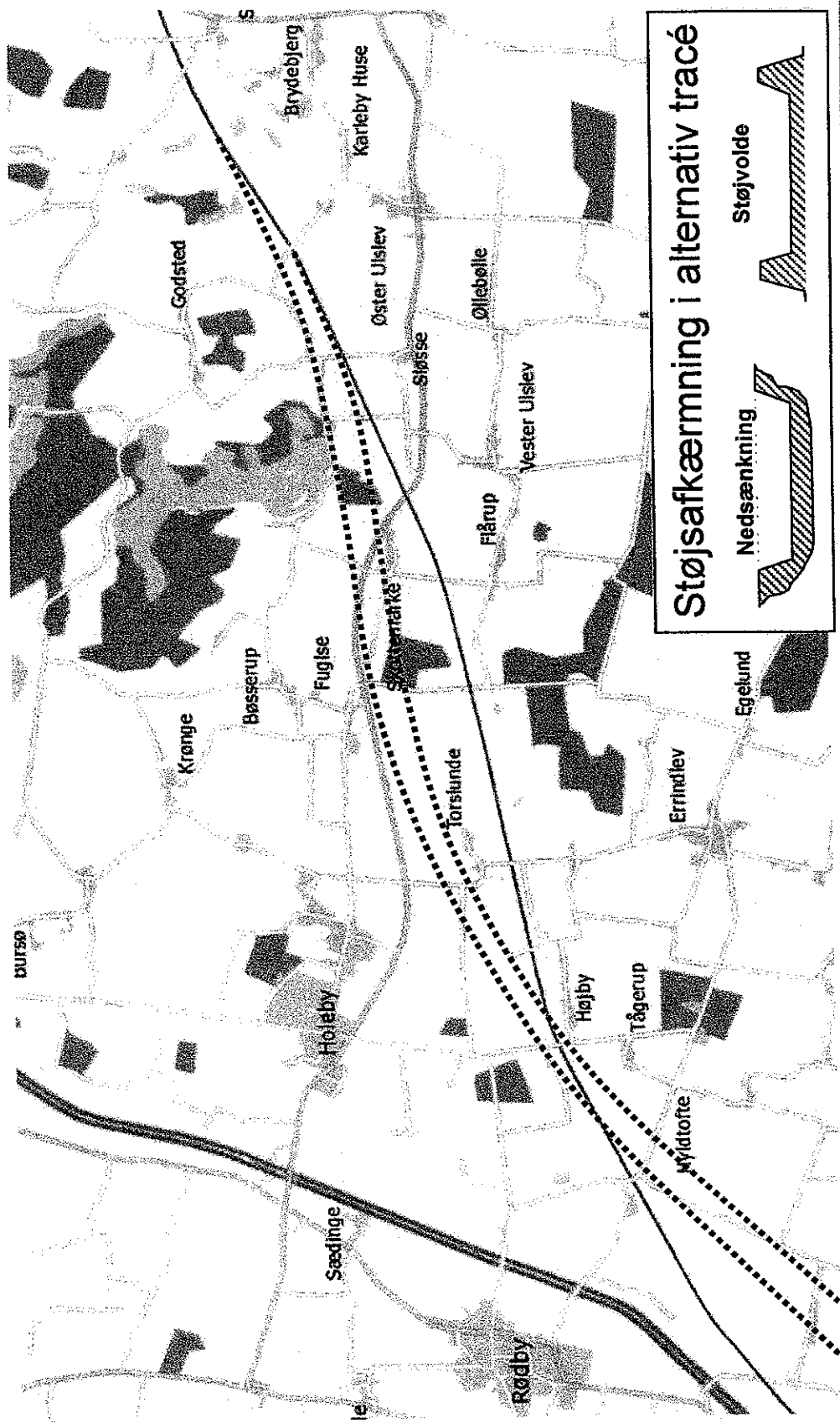
Regionplan for Storstrøm, 2005 – 2017 (større uforstyrrede landskaber)



Ny lokal tracé er en mulig løsning

- Volden gennem Kjærstrup skyldes at tracéen løber fra 10m koten til 2-3m koten på de ca. 2 km den gennemskærer ejendommen
- Den eksisterende tracé blev bygget i 50'erne, en tid uden reel miljølovgivning, hvor støj-/miljøhensyn var underordnet hvorledes man enklest krydser lokale veje
- Ved at flytte banen lidt nordover, på stækningen fra nord for Øster Ulslev til Højby kan man opnå en række fordele:
 - Tracéen vil løbe indenfor 10m koten næsten helt frem til Torslunde og derved muliggøre effektiv støjskærmning gennem nedsænkning i terræn
 - Alternativt bliver det muligt med enkel/billig opbygning af støjvolde langs med banen hvis den løber i plan med det omliggende terræn
 - Mulighed for nedsænkning/nedgravning af tracéen og forenkler udfordringen med at krydse eksisterende veje, og en ny tracé kan give 2-3 færre vejrydsninger
 - Reducerer behovet for jord/fyldmasser for at opbygge flere km vold, samt etablering af støjskærmning langs med volden
 - Undgår nuværende "slyng" på banen rundt om Bakkegård, og muliggør kurver med større radius (e.g. højere hastighed) end genbrug af eksisterende tracé
- **Det eksisterer en "landkabskorridor" nord for Kjærstrup for en ny linjeføring som ikke skaber væsentlige nye ulemper**

”Landskabskorridor” for en alternativ lokal tracé



Nedsænkning af nuværende tracé en dårlig løsning

- Hvis praktisk muligt, vil en nedsænkning eller støjvolde langs eksisterende tracé reducere støj, men ikke vibrationer fra banen
- Det er dermed kun en afbødende løsning som kræver store arbejder over en lang strækning af tracéen
 - Nedsænkning af tracéen fra Øster Ulslev forbi Skottemarke for at reducere tracéhøjden hvor på det punkt volden starter i dag
 - Udfladning af nuværende vold til 0-1m over terræn gennem Kjærstrup, og opbygning af støjvolde langs banen



- Samtidige vil løsningen være svært dyr uden at løse miljø og vibrationsproblemer, og give store udfordringer mht. krydsning af nuværende veje

Støjskærme er virkningsløse og reelt ingen løsning

- Det er veldokumenteret at støjskærme på toppen af en 4m høj vold have meget lidt støjreducerende effekt
 - Støjskærme ovenpå volden vil skæmme landskabet og løser ikke miljø og vibrationsudfordringerne
 - Samtidigt vil støjskærme troligt blive en ret dyr løsning
 - De må opsættes over en lang strækning for at give effekt
 - Hele volden må udvides i bredden for at give plads til afskærmningen
 - Støjskærme på volden er derfor i praksis ikke noget reelt alternativ for strækningen forbi Kjærstrup
-

Kjærstrup Hovedgård

Marie-Pierre Boel Andresen

+45 20 78 55 33

mpba@kjaerstrupgods.dk



BRUUN & HJEJLE
Bredgade 38
1260 København K
ATT.: Ulrik Lindow Sørensen

06.08.2010

Besvarelse af brev af 10. juni 2010 vedr. Femern Bælt – Danske jernbanelandanlæg

Trafikstyrelsen har modtaget brev af 10. juni 2010, som Bruun & Hjejle har sendt på vegne af Marie-Pierre Boel Andresen, vedrørende de danske jernbanelandanlæg til den faste Femern forbindelse.

I brevet stilles spørgsmål til Trafikstyrelsens udbudsbekendtgørelse og til Trafikstyrelsens høringsnotat.

Trafikstyrelsens anlægsafdeling, der var ansvarlig for den indledende projektering af baneprojektet, er pr. 1. maj 2010 overført til Banedanmark, der nu er ansvarlig for opgaven.

Vedr. Trafikstyrelsens udbudsbekendtgørelse

Lov om projektering af fast forbindelse over Femern Bælt med tilhørende landanlæg i Danmark fastlægger rammerne for Banedanmarks undersøgelse af at elektrificere jernbanestrækningen fra Ringsted til Rødby og udbygge strækningen fra Vordingborg til Storstrømsbroen og fra Orehoved til Rødbyhavn til dobbeltspor.

Af lovens bemærkninger fremgår:

"Den endelige linjeføring for den udbyggede jernbanestrækning fra Vordingborg til Rødby vil først blive endeligt fastlagt, når resultaterne af forundersøgelserne foreligger, blandt resultaterne af VVM-undersøgelserne. Én mulighed er, at de nye spor vil blive placeret ved siden af de eksisterende spor."

Af udbudsbekendtgørelse EUT/S S208 af 28/10/2009 fremgår af afsnit II.1.5:

"Projektet "Femern Bælt danske jernbanelandanlæg" består af følgende delelementer: Etablering af dobbeltspor af den eksisterende bane mellem Vordingborg og et punkt nordøst for Rødby Færge, hvor en ny bane grener fra mod den faste forbindelse over/under Femern bælt. Der etableres dog ikke dobbeltspor over Storstrømsbroen."

....

"Den anden kontrakt omfatter udarbejdelse af dispositions- og projektforslag inkl. alternativer for:

— Etablering af dobbelt spor og elektrificering fra Storstrømsbroens landfæste på Falster til et punkt nordøst for Rødby Færge, hvorfra en ny bane etableres frem til Femern Bælt forbindelsen (denne bane er ikke omfattet af denne kontrakt).”

Det er Banedanmarks opfattelse, at der ikke er uoverensstemmelser mellem loven, herunder kravene til gennemførelse af miljøkonsekvensvurderinger, og udbudsbe- kendtgørelsen, da opgaven i udbudsbekendtgørelsen er overordnet beskrevet og det fremgår, at der skal udarbejdes dispositions- og projektforslag inkl. alternativer. Ud- budsbekendtgørelsen begrænser således ikke de undersøgelser, der skal udføres.

Som oplyst i Trafikstyrelsens brev af 31. marts 2010 skal VVM-processen aftales mel- lem transportministeren og miljøministeren. For så vidt angår valget af de alternativer, der skal undersøges, danner projekteringsloven og Trafikstyrelsens høringsnotat over idéfasehøringen grundlag herfor. Linjeføring vil først blive endeligt fastlagt, når resul- taterne af forundersøgelserne foreligger.

Vedr. Trafikstyrelsens høringsnotat

Der er stillet en række spørgsmål til høringsnotatet. De besvares nedenfor.

1. ”Vil min klients alternative linjeføringsmuligheder indgå i det videre projekterin- sarbejde? Er det i bekræftende fald muligt på nuværende tidspunkt at oplyse om de metoder, der vil blive anvendt til at undersøge mulighederne foreslået af min klient?”

Svar:

I forbindelse med udarbejdelsen af høringsnotat for idéfasen er alle foreslåede alterna- tiver blevet vurderet. På den omhandlede strækning fandt Banedanmark ikke, at de forhold, din klient har rejst i sit hørings svar, kan opveje de forøgede omkostninger, der vil være forbundet med at flytte linjeføringen. Det gælder både i grundløsning 1, hvor hastigheden er 160 km/t og i grundløsning 2, hvor hastigheden er 200 km/t. Det sam- me ville være tilfældet, hvis der skulle projekteres en ny højhastighedsbane. Det er derfor besluttet ikke at arbejde videre med de af deres klient foreslåede alternative linjeføringsmuligheder.

2. ”Hvorfor lægges der tilsyneladende vægt på et alternativ kriterium, der tager ud- gangspunkt i ændret hastighed (op til 250 km/t) og ikke en ændret linjeføring?”

Svar:

Det fremgår af bemærkningerne til projekteringsloven, at ”aspekterne i en forhøjelse af hastigheden ud over 200 km/t vil også blive undersøgt”. På baggrund af bl.a. idéfa- sehøringen er det blevet besluttet, at der i denne undersøgelse arbejdes med en hastig- hed på op til 250 km/t.

Som det fremgår af høringsnotatet over idéfasehøringen undersøges der også alterna- tiv linjeføring for det ekstra spor på de dele af strækningen, hvor den forøgede hastig- hed kræver kurveudretninger og hvor lokale forhold i øvrigt kræver det. Desuden un- dersøges en ny linjeføring nord om Nykøbing Falster.

3. ”Har Trafikstyrelsen/Banedanmark besluttet, om man vil projektere en ny bane med hastigheder op til 250 km/t?”

Svar:

Banedanmark vil, jf. bemærkninger til projekteringsloven, i første omgang ikke projektere en ny højhastighedsbane men vurdere de gevinster, som en sådan bane kan give i form af flere rejsende, kortere rejsetid mv. Værdien af disse gevinster vil blive brugt i vurderingen af rentabiliteten af en ny højhastighedsbane. Hvis der skal projekteres en ny højhastighedsbane, vil det ikke kunne gøres inden for den nuværende lovgivningsmæssige, økonomiske og tidsmæssige ramme.

4. "Er projektets finansieringsrammer ændret som følge af, at man har valgt at arbejde med en hastighed på op til 250 km/t som dimensionerende?"

Svar:

Da der som nævnt ikke skal projekteres en ny højhastighedsbane, er projektets finansieringsrammer ikke ændret.

5. "Den anføres i høringsnotatet side 26, at det under projekteringen vil blive fastlagt, på hvilken side af eksisterende spor det vil være mest hensigtsmæssigt at placere de nye spor – øst eller vest for. Hvilke afstande fra det eksisterende spor vil indgå i projekteringsarbejdet?"

Svar:

På den omhandlede strækning arbejdes der med en placering af det nye spor på syd/øst-siden af det eksisterende spor. Der arbejdes med en minimumsafstand på 4,25 m. fra spormidte til spormidte.

6. "Der anføres i høringsnotatet side 26, at den endelige linjeføring er afhængig af en række lokale betingelser, herunder en eventuel station på Lolland. Min klient ønsker at få uddybet, hvor på Lolland en eventuel station overvejes placeret. Min klient henviser til, at min klient i sit høringssvar af 29. oktober 2009 har påpeget, at det naturlige passagergrundlag findes i området Maribo/Sakskøbing."

Svar:

Banedanmark har efter idéfasehøringen i samarbejde med Lolland Kommune undersøgt forskellige stationsplaceringer for en eventuelt ny station på Lolland. Der arbejdes på denne baggrund videre med placeringer tæt på grænsefladen til den banestrækning, der etableres frem til Femern Bælt forbindelsen. Den endelige placering kan først afklares, når den faste forbindelses linjeføring er endeligt fastlagt.

7. "Den anføres i høringsnotatet på side 34, næstnederste afsnit, at der er "aftalt" grænseværdier med miljømyndighederne. Min klient beder om at få uddybet, hvad der menes med, at grænseværdierne er "aftalt"."

Svar:

Teksten i høringsnotatet henviser til, at der i projektet udarbejdes et grundlag for gennemførelse af støjberegninger i samarbejde med Miljøstyrelsen, se i øvrigt svaret på spørgsmål 8.

8. "Kan min klient, hvis linjeføringen endeligt placeres langs det eksisterende tracé, regne med en grænseværdi for støj på 66 dB, jf. høringsnotatet side 34, næstnederste afsnit? Er grænseværdien på 66 dB angivet pr. årsdøgn, og er der taget hensyn til øget

vægtning af støj i tidsrummene kl. 19-22 (tillæg 5 dB) og kl. 22-07 (tillæg 10 dB)? Er der desuden taget hensyn til, at Femern-projektet lægger op til, at der om natten kan køre mere end 2 godstog i timen pr. retning, jf. side 15 i høringsnotatet? Min klient anmoder om aktindsigt i de beregninger, som ligger til grund for de projekterede støjmålinger, herunder aktindsigt i de parametre og forudsætninger der ligger til grund for beregningerne samt oplysning om de metoder, der er anvendt."

Svar:

Siden udarbejdelsen af høringsnotatet har anvendelsen af grænseværdierne været drøftet i projektet. Det er på denne baggrund besluttet, at anvende en grænseværdi for støj på $L_{den} = 64$ dB, der svarer til grænseværdien for nye boligområder langs eksisterende baner. Den anvendte parameter L_{den} indeholder de omtalte tillæg for støj i aften- og nattetimer.

Det er endnu ikke endeligt fastlagt hvilken trafikmængde forstået som antal meter tog pr. døgn, der skal anvendes i støjberegningerne. Men udgangspunktet vil være, at den anvendte trafikmængde både tager højde for trafikens fordeling over døgnet og for en fremtidig vækst i specielt godstrafikken.

Vedrørende ønsket om aktindsigt i grundlaget "for de projekterede støjmålinger", kan vi oplyse, at der i projektet alene gennemføres støjberegninger, idet vi jo ikke kan måle på en fremtidig situation. Støjberegningerne gennemføres ved anvendelse af beregningsmetoden Nord2000, der er foreskrevet af Miljøstyrelsen.

Grundlaget og forudsætningerne for støjberegningerne udvikles løbende i forbindelse med gennemførelsen af projektet og vil blive offentliggjort sammen med resultatet af støjberegningerne i forbindelse med den offentlige høring i begyndelsen af 2011. Der er således indtil den offentlige høring tale om materiale under udarbejdelse, og der meddeles derfor afslag på anmodningen om aktindsigt indtil den offentlige høring, jf. love om aktindsigt i miljøoplysninger § 4.

Denne afgørelse kan indbringes for Transportministeriet, Frederiksholm Kanal 27, 1220 København K.

9. "Foreligger der oplysninger om (forventet) køreplan, herunder oplysninger om længden af tog og deres hastigheder på de forskellige tider af døgnet? I givet fald beder min klient om aktindsigt heri."

Svar:

Der foreligger ikke sådanne oplysninger.

10. "Det bedes oplyst, hvorledes min klients ejendom og arealerne omkring min klients ejendom, herunder fredsskoven Høvænge Skov, klassificeres i forhold til områdetyperne nævnt i Miljøstyrelsens tillæg til vejledning nr. 1/1997: Støj og vibrationer fra jernbaner (juli 2007)."

Svar:

Der er i projektet endnu ikke foretaget en klassificering af din klients ejendom og de omkringliggende arealer i forhold til de områdetyper, der fremgår af Miljøstyrelsens tillæg til vejledning 1/1997. Støjdæmpningen i projektet forventes - efter normal praksis - udført i forhold til boligområder og beboelse. I forbindelse med de videre under-

søgelse kortlægges og klassificeres derfor primært områder med beboelse, herunder institutioner, sommerhuse og kolonihaver. Den del af din klients ejendom, der anvendes til beboelse, må således forventes at blive klassificeret svarende til boligområder, og dermed være omfattet af den tilhørende grænseværdi.

11. "Hvilken nærmere tidshorizont tænkes der på, når det i høringsnotatet på side 34, nederste afsnit, anføres, at støjen fra godstog "i fremtiden" forventes reduceret?"

Svar:

Det er vanskeligt, at angive en nærmere tidshorizont for hvornår støjen fra godstog vil blive reduceret væsentligt. Reduktionen af støjen forudsætter, at en meget stor andel af samtlige godsvogne (500.000 – 600.000) på europæisk plan får udskiftet bremseklodser. Denne proces har været i gang i nogle år, men Banedanmark har ikke kendskab til en endelig frist for hvornår, udskiftningen skal være gennemført.

Brevet fremsendes både med e-post og med almindelig post.

Venlig hilsen

Iben Marcus-Møller

BRUUN & HJEJLE

Sendt med e-mail: imm@bane.dk

Banedanmark
Anlægsudvikling
Amerika Plads 15
2100 København Ø

Att.: Iben Marcus-Møller

Poul Heidmann

Partner

Ulrik Lindow Sørensen

Advokat

Tlf 33 34 52 01

uls@brunnhjejl.dk

12. august 2010

Femern Bælt - Danske jernbaneanlæg

Ref 3000079

Dok 818875

Jeg anerkender modtagelsen af Banedanmarks brev af 6. august 2010.

Banedanmark anfører som svar på spørgsmål 2,

”at de forhold, din klient har rejst i sit høringssvar, [ikke] kan opveje de forøgede omkostninger, der vil være forbundet med at flytte linjeføringen.”

Jeg beder hermed om aktindsigt i det grundlag, inklusiv økonomiske analyser, beregninger mv., der ligger til grund for Banedanmarks vurdering.

Jeg har endvidere med min klient drøftet dels min anmodning om aktindsigt af 10. juni 2010 i sager om rådgivning og indgåelse af rådgivningskontrakter, dels Banedanmarks oplysning om, at serverproblemer, således som jeg har forstået det, forhindrer aktindsigt.

Efterhånden som tiden går, bliver det mere og mere vanskeligt at begribe, at tekniske årsager fortsat umuliggør adgang til Banedanmarks journaler. Jeg er derfor nødsaget til at rykke kraftigt for, at der gives min klient adgang til aktindsigt. Såfremt dette ikke straks kan lade sig gøre i fuldt omfang, beder jeg om en uddybende og skriftlig begrundelse, herunder med stillingtagen til hvorfor akterne ikke kan fremskaffes via Trafikstyrelsens journaliseringssystem.

Nørregade 21 1165 København K

Advokatfirma Tlf 33 34 50 00 www.bruunhjejl.dk

BRUUN & HJEJLE

Det må vel endvidere være muligt at få indsigt i akter, som er modtaget eller oprettet i den periode, hvor der har været serverproblemer. Jeg går således ud fra, at journalisering i den omhandlede periode ikke har kunnet finde sted i de problemramte dele af systemet, og at man fra Banedanmarks side har fundet alternative og tilgængelige måder at håndtere akterne på.

Jeg imødeser Banedanmarks tilbagemelding.

Med venlig hilsen
Poul Heidmann



Ulrik Lindow Sørensen



Bruun & Hjejle
Nørregade 21
1165 København K
Att: Ulrik Lindow Sørensen

23.08.2010

Femern Bælt – Danske jernbanelandanlæg

Banedanmark har modtaget brev af 12. august 2010 fra Bruun & Hjejle vedr. Femern Bælt – Danske jernbanelandanlæg.

Du beder om aktindsigt i det grundlag, der ligger til grund for Banedanmarks vurdering af:

”at de forhold, din klient har rejst i sit høringssvar, [ikke] kan opveje de forøgede omkostninger, der vil være forbundet med at flytte linjeføringer.”

Banedanmarks vurdering af de alternativer, din klient fremkom med i idéfasehøringen, bygger på, at de omkostninger, der er forbundet med at flytte en længere banestrækning ikke vil kunne retfærdiggøres af ulemperne for en enkelt bolig/ejendom. Der er således ikke yderligere materiale vedrørende denne vurdering.

Du har desuden anmodet om aktindsigt i sager om rådgivning og indgåelse af rådgivningskontrakter i forbindelse med Femern-forbindelsen danske jernbaneanlæg. Du beder også om en aktfortegnelse.

Jeg vedlægger aktfortegnelsen for den relevante sag og de dokumenter, der umiddelbart vedrører tildeling af rådgivningskontrakten. Kontrakten er fremsendt tidligere.

Venlig hilsen

Iben Marcus-Møller
Specialkonsulent, cand.jur.

Fra: Ulrik Lindow Sørensen
Sendt: 2. september 2010 08:54
Til: 'imm@bane.dk'; 'lew@bane.dk'
Emne: Femern Bælt - Danske jernbaneanlæg

Kære Iben Marcus-Møller

Tak for brev af 23. august 2010.

Jeg forstår Banedanmark således, at min klients forslag til alternativer ikke er vurderet, da omkostningerne ved at flytte en banestrækning ifølge Banedanmark ikke kan retfærdiggøres af ulemperne for min klients ejendom alene.

Hertil skal jeg foreløbigt anføre:

Det eksisterende spor er hævet flere meter over terræn på en længere strækning, der bl.a. passerer min klients ejendom. Min klient har forstået, at når en jernbane er hævet over terræn, bliver det vanskeligt at foretage en effektiv støjafskærmning. Min klient har som et alternativ foreslået, at banestrækningen rykkes mod nord for derved at komme i niveau med det omkringliggende terræn. Formålet er at kunne sikre mere effektiv støjafskærmning, således at støjen ikke breder sig over store afstande til gene for mange ejendomme. Min klients forslag skal derfor ikke blot ses i forhold til de ulemper, som min klients ejendom udsættes for. Jeg henviser til side 3 i mit brev af 10. juni 2010 og til min klients høringssvar fra idéfasen sidste år. På denne baggrund opfordres Banedanmark til at genoverveje min klients forslag.

Jeg læser desuden Banedanmarks brev af 23. august 2010 således, at Banedanmarks vurdering bygger på en forventning til omkostningerne ved at flytte banestrækningen i forhold til de forventede omkostninger ved at anlægge et ekstra spor ved siden af det eksisterende spor. Er det korrekt forstået, at der ikke ligger beregninger til grund for Banedanmarks omkostningsforventninger?

Banedanmarks tilbagemelding imødeses.

Banedanmark bedes venligst notere, at jeg er bortrejst i perioden 3.-27. september med begrænset adgang til e-mail. Henvendelser i sagen kan rettes til advokat, partner Poul Heidmann (phe@brunhjeile.dk).

Med venlig hilsen
Ulrik Lindow Sørensen

Ulrik Lindow Sørensen Advokat Tlf. 33 34 52 01 Mob. 30 18 87 01 uls@brunhjeile.dk

BRUUN & HJEJLE

Nørregade 21 1165 København K

Tlf. 33 34 50 00 www.brunhjeile.dk