

14. Københavns Kommunes høringssvar på Trafikstyrelsens "Miljøreddegørelse for København-Ringsted" (2008-26862)

Trafikstyrelsen har udarbejdet "Miljøreddegørelse for København-Ringsted projektet". Denne indstilling vedrører kommunens høringssvar til Trafikstyrelsen.

INDSTILLING OG Beslutning

Teknik- og Miljøforvaltningen og Økonomiforvaltningen indstiller, at Økonomiudvalget og Teknik- og Miljøudvalget overfor Borgerrepræsentationen anbefaler,

1. at høringssvaret (bilag 1) godkendes og sendes til Trafikstyrelsen

Problemstilling

Kapaciteten har gennem flere år været opbrugt på regional- og InterCitystrækningen mellem København-Ringsted. Kapacitetsproblemet betyder bl.a., at der ikke kan gennemføres udvidelser af trafikken i myldretiden. Et flertal i Folketinget har derfor iværksat en VVM-lignende miljøreddegørelse for projektet. Miljøreddegørelsen skal i 2009 danne grundlag for politisk beslutning om, hvorvidt baneudvidelsen skal foregå via Roskilde eller Køge.

Løsning

Miljøreddegørelsen behandler både den såkaldte 5. sporløsning, der kører via Roskilde, og nybygningsløsningen, som kører via Køge (se: Bilag 2 side 2 og 3). Førstnævnte har kun begrænsede konsekvenser for det lokale miljø i Københavns Kommune. Høringssvaret vil derfor primært forholde sig til nybygningsløsningen.

Nybygningsløsningen koster 9 -11 mia. kr., mens 5. sporsløsningen koster 4 – 6.4 mia. kr. Differencen mellem det høje og det lave skøn for de to løsninger dækker primært omkostninger til miljøforbedringer, som kan vedtages i forbindelse med den politiske beslutning om den endelige løsning. Københavns Kommune støtter nybygningsløsningen, fordi den giver det største løft af både den regionale, nationale og internationale passagertrafik. Derudover giver den tilstrækkelig kapacitet til den forventede vækst i godstrafikken, der forventes i forbindelse med åbningen af Femern-forbindelsen.

Borgerrepræsentationen besluttede d. 1. juni 2006, at København Kommune ønsker, at den nye banestrækning "*...enten bliver nedgravet og overdækket eller bygges i form af en boret tunnel*".

København-Ringsted projektet har store støjæssige, æstetiske og rekreative konsekvenser for et større boligområde omkring Kulbanevej i Vigerslev (se: Bilag 2). Trafikstyrelsen har lavet to løsninger for nybygningsløsningens forløb ud af Københavns Kommune. Løsningerne kaldes "Grundløsningen" og "Alternativ løsning".

Grundløsningen: Banen løber på en dæmning over Retortvej, inden den dykker ned i en åben banegrav, der løber i det grønne bælte langs Kulbanevej. Den krydser under Vigerslevvej, der hæves 3-4 meter, og forløber herefter i en åben banegrav gennem Vigerslevparken. I Vigerslevparken

krydser den Harrestrup Å, der udgør grænsen til Hvidovre Kommune (se: Bilag 2 side 6 og 8-12).

Alternativ løsning: Banen løber under Retortvej, og føres i en højtliggende tunnel gennem det grønne bælte langs Kulbanevej. Overkanten på den højtliggende tunnel vil være 2-3 meter over det omkringliggende terræn. Den krydser under Vigerslevvej, der hæves 3-4 meter, og forløber herefter i en åben banegrav gennem Vigerslevparken. I Vigerlevparken krydser den Harrestrup Å, der udgør grænsen til Hvidovre Kommune (se: Bilag 2 side 7, 10, 11, 13 og 14)).

Høringssvaret påpeger, at udformningen af nybygningsløsningens grundløsning, og dele af den alternative løsning, er stærkt problematisk af følgende grunde:

- Begge løsninger gennemskærer rekreative områder i et tæt bebygget, og socialt belastet, område. I den sammenhæng er grundløsningen, der indeholder både dæmning og åben banegrav, fuldstændigt uacceptabel for Københavns Kommune.
- Der er risiko for øget støjbelastning i området. Støjen vil både komme fra den gennemkørende togtrafik, men også fra Kulbanevej og Vigerslevvej, der hæves flere meter, hvorved støjen spredes over et større område.
- Både nybygningens grund- og alternative løsning indeholder to krydsninger af spor i niveau. Det reducerer jernbanens funktionalitet, og øger risikoen for forsinkelser i togtrafikken.

Københavns Kommune ønsker en tunnelloøsning, som enten er boret eller overdækket. Det betyder, at Trafikstyrelsen skal tage udgangspunkt i den alternative løsning, men med følgende ændringer:

- Tunnellen skal placeres, så overkanten flugter med det omkringliggende terræn. Det gælder både gennem de grønne områder ved Kulbanevej og gennem Vigerslevparken.
- De grønne områder ved Kulbanevej bør, efter anlæg af tunnellen, bearbejdes terrænmæssigt, så de kan anvendes rekreativt af områdets beboere.

Derudover bør banens krydsninger være niveaufrie. Af hensyn til de omkringliggende boliger, samt udviklingsområdet ved Grønttorvet, bør krydsningerne laves som fly-under. Endelig indeholder miljøredøgørelsen også et idekatalog for terminalforhold ved København. Idekataloget beskriver forskellige løsninger på håndtering af den manglende kapacitet på Københavns Hovedbanegård.

Høringssvaret forholder sig ikke specifikt til de forskellige løsningsforslag, men understreger behovet for at blive involveret direkte i det videre arbejde. Kommunen opfordrer til, at Trafikstyrelsen, i det kommende arbejde, behandler en bredere vifte af løsninger, inklusiv en udvidelse af kapaciteten mellem Hovedbanegården, Nørreport og Østerport.

Til orientering skal det nævnes, at der i arbejdet med kommunens høringssvar har været tæt og løbende kontakt til Valby Lokaludvalg.

Lokaludvalget har udarbejdet eget høringssvar, som indholdsmæssigt svarer til kommunens

høringssvar. Lokaludvalgets høringssvar er vedlagt som bilag til denne indstilling (bilag 3), og vil blive sendt til Trafikstyrelsen sammen med kommunens høringssvar. Lokaludvalget har, ifølge kommissoriet for Lokaludvalg, ret til at udtale sig til eksterne myndigheder i sager, hvor Københavns Kommune har ret til at udtale sig, og som er af særlig betydning for bydelen. Eksempler herpå er f.eks. trafikplanlægning og større infrastrukturprojekter.

Økonomi

Høringssvaret har ingen økonomiske konsekvenser.

Videre proces

Indstillingen behandles af Teknik- og Miljøudvalget d. 26. november 2008, Økonomiudvalget d. 9. december 2008 og af Borgerrepræsentationen i januar 2009. Da der er svarfrist d. 1. december 2008, afsendes høringssvaret efter Teknik- og Miljøudvalgets behandling med forbehold for Økonomiudvalgets og Borgerrepræsentationens godkendelse.

Claus Juhl

Hjalte Aaberg

bilag

[Bilag 1: Høringssvar på VVM for kh-rg](#)

[Bilag 2: Jernbanens konsekvenser for Vigerslev](#)

[Bilag 3 - Høringssvar fra Valby Lokaludvalg](#)

