



KØBENHAVNS KOMMUNE

Økonomiforvaltningen
Teknik- og Miljøforvaltningen

NOTAT

Omdelt 5

03-06-2008

Til ØU og TMU

Sagsnr.
2008-26862

Dokumentnr.
2008-291642

Orientering om høringsproces for København-Ringsted

Trafikstyrelsen sender miljøredegørelse for jernbaneprojektet København-Ringsted i høring fra den 22. september 2008 – 30. november 2008.

Sagsbehandler
Jakob Keinicke Sørensen

Formålet med høringen er at indhente kommentarer, gode forslag og indvendinger til rapportens indhold.

Redegørelsen udgør beslutningsgrundlaget for Folketingets valg af linieføring. Beslutningen forventes truffet i 2009.

Økonomiforvaltningen udarbejder, i samarbejde med Teknik- og Miljøforvaltningen, et udkast til høringssvar som behandles af Teknik- og Miljøudvalget, Økonomiudvalget og Borgerrepræsentationen.

Trafikstyrelsens redegørelse behandler både udbygningen af den eksisterende bane, der går via Roskilde (kaldet udbygningsløsningen) samt bygning af en ny bane, der går via Køge (kaldet

Center for Byudvikling

Rådhuset, 3. sal, 10
1599 København V

Telefon
3366 2737

Telefax
3366 7003

E-mail
jks@okf.kk.dk

EAN nummer
5798009800176

www.kk.dk

nybygningsløsningen).

BR besluttede d. 1. juni 2006 (BR 353/06):

at Borgerrepræsentationen tilslutter sig overborgmesterens og 39 andre borgmestres brev til transport- og energiministeren af 2. maj 2006 med ønske om en nybygningsløsning via Køge,

at Borgerrepræsentationen pålægger Økonomiforvaltningen, at undersøge, hvor jernbanearealet kommer i konflikt med rekreative arealer, udsætter københavnere for støjgener eller skærer vejnettet over, og om disse problemer kan løses ved, at jernbanestrækningen enten bliver nedgravet og overdækket eller bygges i form af en boret tunnel på de dele af strækningen.

På baggrund af BRs beslutning har Økonomiforvaltningen og Teknik- og Miljøforvaltningen i foråret 2008 holdt to møder, hvor Trafikstyrelsen har udpeget de områder, hvor banen vil give lokale gener m.m. De nævnte gener beskrives senere i notatet. Forvaltningerne har endvidere bedt Trafikstyrelsen beskrive løsninger, der eliminerer de lokale gener.

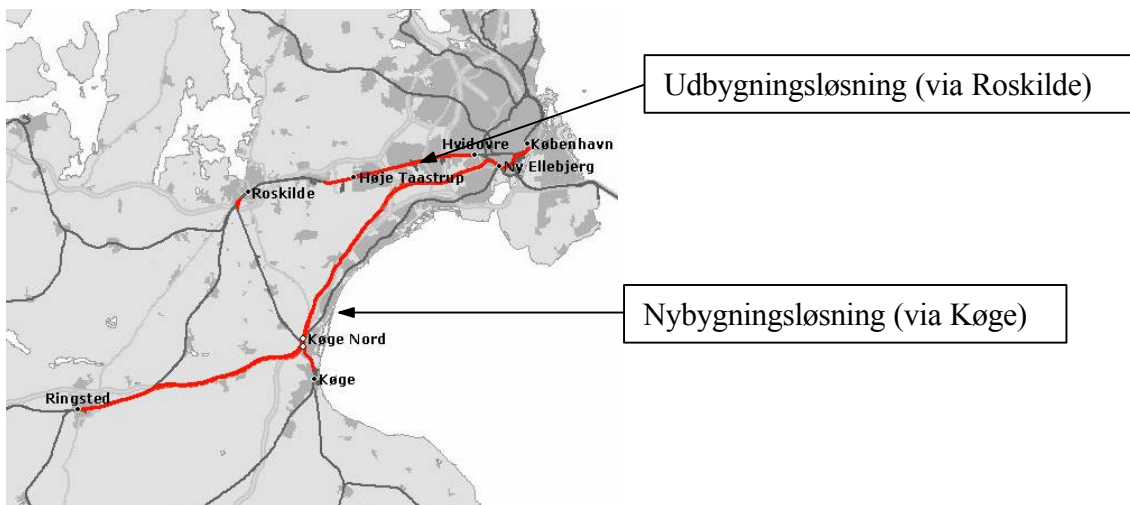
Nybygningsløsningen vurderes samlet set at være til størst fordel for København fordi den:

- Giver flere og hurtigere tog
- Fremtidssikrer en eventuel højhastighedsforbindelse til det øvrige Europa via Femern
- Understøtter 1 times modellen (hurtig tog mellem København og de fire største byer på Fyn/Jylland)
- Giver hurtigere forbindelser mellem Køge/Stevns området og København
- Er forberedt for udvidelser i gods på jernbane som følge af fast forbindelse over Femern
- Undgår påvirkninger i anlægsfasen (6-8 år) af trafikken på strækningen København-Roskilde

Kommunens høringssvar vil ikke behandle udbygningsløsningen, der ikke har miljømæssige konsekvenser for København.

Af projekteringsloven fremgår det, at udbygningsløsningen skønnes at koste 3.3 – 4.0 mia. kr. Nybygningsløsningen skønnes at koste 7.0 – 8.2 mia. kr. Differencen mellem det høje og lave skøn indeholder bl.a.

omkostninger til bedre funktionalitet og miljø.



I høringsperioden afholder Trafikstyrelsen 12 borgermøder, hvoraf det ene ligger i Københavns Kommune. Det afholdes i Kirsebærhaven. Datoen kendes endnu ikke.

Kort gennemgang af de primære lokale gener

Baneprojektet København-Ringsted er et stort og vigtigt projekt for Københavns Kommune. Projektet forbedrer tilgængeligheden ind og ud af byen, men har også konsekvenser for de lokalområder som banen passerer.

Trafikstyrelsens grundløsning indeholder følgende udfordringer for kommunen:

- banen føres på eksisterende spor, som pt. ikke anvendes, fra København H syd om Valby til Vigerslev, hvilket alt andet lige vil give støj og indbliksgener
- der etableres en højbane (2-6 meters højde) gennem de grønne arealer ved Kulbanevej og Vigerslevparken. Dertil kommer 2-3 meter høje støjskærme.

Denne løsning vil give meget væsentlige gener i form af barriere-effekt og mindsket værdi af de rekreative arealer.

Derudover har styrelsen udarbejdet en alternativ løsning, som reducerer, men ikke fjerner, de lokale gener. Den alternative løsning omfatter:

- banen føres på eksisterende spor, som pt. ikke anvendes, fra København H syd om Valby til Vigerslev, hvilket alt andet lige vil give støj og indbliksgener

- placering af banens forløb ved Kulbanevej i en overdækket og højtliggende tunnel, der vil tage sig ud som en lang bakke med en højde på ca. 1-2 meter.
- banens forløb gennem Vigerslev Parken placeres i åben grav

Trafikstyrelsen skønner, at det beskrevne alternativ vil fordyre projektet med ca. 350 mio. kr.

For begge løsninger gælder det, at krydsningerne mellem den nye og de eksisterende baner udføres i niveau, der giver lav fleksibilitet i planlægning og drift af togtrafikken samt reducerer mulighederne for at minimere og inddæmme forsinkelser.

Endelig kan banens krydsning af Retortvej, i begge løsninger, give problemer for den fremtidige biltrafikbetjening af det nye byområde på Grønttorvet.

Grundløsningen og den alternative løsning er vist i to visualiseringer, der er vedlagt dette notat.

Tidsplan og den videre proces

Som nævnt forventes det, at kommunen modtager Trafikstyrelsens redegørelse den 22. september, og skal sende høringssvaret senest d. 30. november.

Høringssvaret behandles af både Teknik- og Miljøudvalget (12. november), Økonomiudvalget (25. november).

Af hensyn til Trafikstyrelsens tidsfrist (30. november) sendes høringssvaret efter, at det er blevet behandlet af Teknik- og Miljøudvalget og Økonomiudvalget, med forbehold for Borgerrepræsentationens godkendelse.

Borgerrepræsentationen behandler høringssvaret på møde d. 11. december.