



Til Trafikstyrelsen

22-01-2010

Sagsnr.
2010-4634

Høringssvar fra Københavns Kommune på forslag til anlægslov for København-Ringsted

Dokumentnr.
2010-55908

Københavns Kommune har modtaget Trafikstyrelsens forslag til ”Lov om anlæg af en jernbanestrækning København-Ringsted over Køge”.

På grund af den korte høringsfrist kan Københavns Kommune ikke nå at behandle høringssvaret inden 22. januar 2010. Høringssvaret sendes derfor med forbehold for efterfølgende politisk godkendelse.

Københavns Kommune støtter den valgte løsning 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.

Indholdet af kommunens høringssvar på ”Miljøredegørelsen for København-Ringsted” er stadig gældende (høringssvaret er vedlagt som bilag), men forslaget til anlægslov giver anledning til følgende supplerende bemærkninger.

Jernbanen bør:

- placeres dybere gennem de tætbefolkede områder
- overdækkes gennem Vigerslevparken
- vibrationsdæmpes under Finnebyen
- anlægges så den ikke krydser i niveau ved Ny Ellebjerg Station

Endvidere bør anlægsmyndigheden:

- pålægges at færdiggøre arbejdsområdet langs Kulbanevej, og re-etablere de rekreative anlæg, der fjernes i forbindelse med anlægsarbejderne

Kommentarerne uddybes i det følgende:

Jernbanen bør placeres dybere gennem de tætbefolkede områder

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”.

Borgerrepræsentationens beslutning skal ses i lyset af, at området ved Kulbanevej/Vigerslevparken er det tættest befolkede område som den nye bane passerer. Når det samtidig tages i betragtning, at banen skal betjene både godstog og højhastighedstog, der begge hører blandt de

mest støjende togtyper, så bør det give anledning til at generne fra banen minimeres.

Det er derfor positivt, at lovforslaget indeholder en delvis overdækning af jernbanen langs Kulbanevej.

Kommunen vil også gerne kvittere for de 10 mio. kr., der er afsat til etablering af rekreative anlæg som erstatning for de anlæg, der fjernes i forbindelse med anlægsarbejderne.

Den fremlagte løsning lever dog ikke op til kommunens krav om, at tunnellen placeres så dybt, at det bliver muligt at reetablere det omkringliggende terræn i samme niveau som i dag. I stedet hæves området med op til 2-3 meter. Det reducerer muligheden for at anvende det grønne område rekreativt, og giver barriereeffekt.

Jernbanen bør overdækkes gennem Vigerslevparken

I lovforslaget føres banen gennem Vigerslevparken i en åben grav.

Det mindsker den rekreative værdi af parken markant, og øger støjbelastningen i et tætbeholdt område, som i forvejen er påvirket af flere større veje (bl.a. Holbækmotorvejen).

En yderligere sænkning og overdækning af jernbanen gennem parken vil derudover mindske behovet for at hæve Vigerslevvej og reducere de støjmæssige, og æstetiske effekter, som dette giver.

Jernbanen bør derfor sænkes yderligere og overdækkes gennem parken.

Jernbanen bør vibrationsdæmpes under Finnebyen

Finnebyen, der er kategoriseret som bevaringsværdige bygninger samt som et bevaringsværdigt kulturmiljø, står i den projekterede løsning foran delvis nedrivning, idet 7 af 14 huse eksproprieres, idet vibrationsbelastningen på jernbanen overstiger den vejledende grænseværdi for vibrationer. Af beslutningsnotatet, fra møde mellem Københavns Kommune og Trafikstyrelsen, 7. december 2009 fremgår, at dette kan undgås ved at anlægge en vibrations-dæmpende fjederkonstruktion i jernbanen til en pris på ca. 7 mio. kr.

Idet udgiften er så beskeden i forhold til projektets anlægsramme anser vi det for indlysende, at denne vibrationsdæmpning kan og bør indarbejdes i det samlede projekt inden for anlægsrammen. Nedrivning af halvdelen af bebyggelsen vil ødelægge det bevaringsværdige kulturmiljø og det særegne boligmiljø med en stor social sammenhængskraft, som eksisterer i bebyggelsen.

Jernbanen bør anlægges så den ikke krydser i niveau ved Ny Ellebjerg Station

Det fremgår ikke af lovforslaget, hvorledes banen på strækningen nord for Grønttorvsområdet skal krydse øvrige baner - nuværende og fremtidige. I Københavns Kommunes ovennævnte høringssvar blev det betonet, at krydsninger bør være niveaufrie og udformes som fly-under af hensyn til de tilgrænsende områder.

Dette synspunkt er fortsat magtpåliggende for København.

Anlægsmyndigheden bør pålægges at færdiggøre arbejdsområdet langs Kulbanevej, og re-etablere de rekreative anlæg

I bemærkningerne til lovforslaget er der under punkt 8.2.

"Miljømæssige konsekvenser i driftsfasen" redegjort for jernbaneanlæggets delvise nedgravning og overdækning på Kulbanevej (punkt 8.2.3.1). Det fremgår, at anlægsmyndigheden gennemfører overdækningen og en terrænregulering, der mindsker barriereeffekten, mens genindretningen af overfladen til rekreative formål tænkes overladt til kommunen, der skal finansiere dette anlægsarbejde af en evt. ekspropriationserstatning.

Københavns Kommune finder det uheldigt, at anlægsmyndigheden ikke pålægges at færdiggøre overfladen og etablere de rekreative anlæg, idet der herved opstår risiko for, at der i færdiggørelsen af jernbaneanlægget ikke er tilstrækkelig fokus på, at det skal danne grundlag for en efterfølgende entreprise. Endvidere finder kommunen det ikke sandsynliggjort, at omkostningen til etablering af det rekreative anlæg kan afholdes inden for den af ekspropriationskommissionen til sin tid fastsatte erstatning. Kommunen finder derfor, at anlægsmyndigheden skal pålægges at forstå færdiganlæg af overfladen på Kulbanevej.

Københavns Kommune står selvfølgelig til rådighed såfremt dele af ovennævnte høringssvar giver behov for en uddybning.