

**Nyt spor for fjerntog
Enghave-Valby
Nyt spor øst for Ringsted
- Høringsnotat**

25. november 2005

Forord

Dette notat dokumenterer den offentlige høringsfase for jernbaneprojekterne "Nyt spor for fjerntog Enghave-Valby" og "Nyt spor øst for Ringsted". Projekterne er blevet behandlet med hver sin høring og høringsudgave af miljøreddegørelse, og de indgår som dele i et samlet projekt "Mindre kapacitetsforbedringer Østerport-Ringsted", forkortet "KØR".

Det samlede projekt indeholder også anlægselementer, som bl.a. på grund af deres fysiske placering og karakter ikke har været omfattet af de offentlige høringer. Henvendelser om trafikale forhold og støjforhold i forbindelse med disse anlægselementer er imidlertid også medtaget og behandlet i dette notat.

Høringsudgaven af miljøreddegørelserne blev udformet på baggrund af tekniske notater om forundersøgelsesresultater i begyndelsen af 2005, og der er siden arbejdet videre med det tekniske grundlag. De mange forslag og ideer, der er fremkommet i høringsfasen, er blevet vurderet og indarbejdet i det omfang, de inden for den økonomiske ramme teknisk og miljømæssigt kan forbedre delprojekterne eller forholdene under anlægsarbejdet.

Trafikstyrelsen vil gerne sige tak for den store interesse for projektet, som er udvist på møderne, og som de indkomne forslag, ideer og kommentarer er udtryk for.

Martin Munk Hansen

projektchef

Indhold

Kort om projektet	7
Borgerne er blevet hørt	9
Fokusområder	10
Trafikale forhold	11
Kapacitet	11
København H-Valby	11
Valby Station	12
Fjernbusser	13
Parkering	13
Valby-Høje Taastrup	13
Godsforbindelsesbanen	14
Høje Taastrup-Ringsted	14
Anlægs-mæssige forhold Enghave-Valby	17
Valby Station, terminalforhold	17
Broarbejde	17
Anlæg og trafikafvikling	18
Plan- og arealforhold Enghave-Valby	19
Midlertidig arbejdsplads	19
Offentligt byrum	20
Arealreservationer	21
Rydning omkring Valby Station	21
Støj og vibrationer Enghave-Valby	23
Støj i anlægsperioden	23
Støj i driftsfasen, busser	23
Støj i driftsfasen, tog	25
Permanent brug af Godsforbindelsesbanen	26
Vibrationer	26
Øvrige forhold Enghave-Valby	29
Grundvand	29
Håndtering af jord	29
Luftforurening	29
Beplantning	30
Information	30
Foringelse af boligværdi	30

Anlægmæssige forhold øst for Ringsted	33
Hensynet til borgerne	33
Arbejdsveje	33
Plan- og arealforhold øst for Ringsted	35
Baghaver	35
Havelodder	35
Midlertidig ekspropriation	35
Støj og vibrationer øst for Ringsted	37
Støjvold	37
Støjskærm	37
Tilskud til støjisolering	38
Lukning af vejbro	38
Støj i Glostrup	38
Vibrationer	38
Oversigt over indsendere af hørings svar	41
Hørings svar i relation til kategori og tema	43
Skema 1 - Trafikale forhold	43
Skema 2 - Anlægmæssige forhold, Enghave-Valby	44
Skema 3 - Plan- og arealforhold, Enghave-Valby	44
Skema 4 - Støj og vibrationer, Enghave-Valby	45
Skema 5 - Øvrige forhold, Enghave-Valby	45
Skema 6 - Anlægmæssige forhold, øst for Ringsted	46
Skema 7 - Plan- og arealforhold, øst for Ringsted	46
Skema 8 - Støj og vibrationer, øst for Ringsted	46
Bilag	47
Referat 1	47
Referat 2	49
Referat 3	51
Referat 4	57
Kolonihavenotatet	61

Kort om projektet

Projektet Mindre kapacitetsforbedringer Østerport-Ringsted har til formål at forøge banekapaciteten med ca. 15 pct., idet strækningen i dag er fuldt udnyttet. Projektet gennemføres ved at fjerne en række lokale flaskehalse, som er lokaliseret syv steder på strækningen.

Den 5. november 2003 indgik regeringen en 10-årig investeringsaftale med Det Radikale Venstre, Dansk Folkeparti og Kristendemokraterne. Aftalen indeholder bl.a. aktiviteter til mindre kapacitetsforbedringer på strækningen Østerport-Ringsted, idet kapaciteten i dag udnyttes til det yderste. Disse aktiviteter beskrives i KØR-projektet.

KØR-projektet, der skal etableres inden for en ramme på godt 800 mio. kr., indeholder forbedringer, som på kort sigt kan øge kapaciteten med ca. 15 pct. Disse forbedringer kan anvendes til kørsel med enten to passagertog eller et godstog yderligere i timen i hver retning, eller forbedringer i togenes rettidighed, eller en blanding af disse forhold hen over døgnnet.

Trafikstyrelsen gennemfører i projektet analyser af de tekniske muligheder for at fjerne en række lokale flaskehalse og dermed forbedre trafikken samt konsekvenserne for omgivelserne. De tekniske analyser gennemføres på baggrund af et samarbejde mellem Trafikstyrelsen, DSB og Banedanmark, og KØR-projektet har tillige haft drøftelser med Hovedstadens Udviklingsråd og Københavns og Ringsted kommuner.

I alt undersøges syv indsatsområder: kortere afstand mellem fjerntogene på Nørreport Station, forbedrede køremuligheder København H – Enghave, modernisering af et spor på Godsforbindelsesbanen Vigerslev – København H, forbedring af godstogsindfletningen ved Hvidovre Fjern, nyt spor for fjerntog Tåstrup – Høje Taastrup, samt nyt spor for fjerntog Enghave – Valby og nyt spor øst for Ringsted.

Trafikstyrelsen besluttede i 2004 at gennemføre en VVM-lignende proces for de to sidstnævnte delprojekter, som er KØR-projektets primære anlægsaktiviteter. De øvrige projekter skal gennemføres på jernbanearealer og skønnes ikke at have konsekvenser for omgivelserne. Under en høring inddrages offentligheden i projekterne i en otte ugers periode, hvor alle personer, myndigheder, organisationer mv. kan komme med indsigelser, ideer og kommentarer. Høringerne for de to delprojekter fandt sted i perioden 17. maj til 11. juli 2005.

Sideløbende med KØR-projektet arbejder Trafikstyrelsen i et andet projekt på en langsigtet løsning af kapacitetsproblemerne på strækningen. Projektet har i oktober 2005 med rapporten "Strategianalyse København-Ringsted" publiceret mulighederne for større og mindre udbygninger langs den eksisterende bane og etablering af en ny bane København-Køge-Ringsted.

Den 4. november 2005 supplerede Regeringen, Det Radikale Venstre og Dansk Folkeparti den to år gamle aftale med bl.a. en aftale om, at Strategianalysen skal indgå i de politiske forhandlinger om jernbaneområdet i 2006, og at der senest den 1. juli 2006 træffes beslutning om iværksættelse af en VVM-undersøgelse vedrørende strækningen København-Ringsted. Aftalen indeholder desuden udskydelse af KØR-projektet, indtil der træffes beslutning om VVM-undersøgelsen. De afsatte midler til KØR-projektet opretholdes i finansloven for 2006, så midlerne kan disponeres i 2006.

Borgerne er blevet hørt

Dette notat samler hørings svar fra høringerne om de to delprojekter "Nyt spor for fjerntog Enghave-Valby" og "Nyt spor øst for Ringsted". Trafikstyrelsen har vurderet alle de indkomne henvendelser og kommenterer i notatet de fremlagte forslag og synspunkter. Notatet indgår dels i den videre beskrivelse af projektet og dels i Folketingets eventuelle beslutning om projektets gennemførelse.

Delprojekterne har været til offentlig debat i perioden 17. maj til 11. juli 2005. Offentlighedsperioden blev bekendtgjort ved annoncering i dagblade og lokale ugeaviser samt på Trafikstyrelsens hjemmeside. Annoncerne var samtidig udformet som invitation til borgermøder og til bestilling af projekt materialet.

Som oplæg til høringen udgav Trafikstyrelsen en høringsudgave af miljøredegørelserne for hvert af de to delprojekter samt internet udgaver på styrelsens egen hjemmeside.

Som baggrund for høringsudgaverne er der udarbejdet tekniske notater, der tilsammen redegør for de undersøgte og beregnede forhold. Disse notater var i trykt form ligeledes tilgængelige for offentligheden.

Desuden blev der udarbejdet en særlig pjeces om "Jernbanen og ekspropriationer".

I alt ca. 4000 høringsudgaver blev distribueret til Folketingets Trafikudvalg, de politiske partier på Christiansborg, kommunerne og amterne langs banestrækningen Østerport-Ringsted, virksomheder, lands- og lokalpressen, biblioteker, medborgerhuse, stationer mv., og interesserede personer har kunnet bestille publikationerne via telefon og internet.

Trafikstyrelsen holdt forud for høringsperioden to møder med særligt indbudte grupper. Det ene var for haveforeningslejere fra to kolonihaveforeninger i Ringsted, det andet var for grundejerne på Mågevej i Ringsted, idet disse grupper i særlig grad berøres af delprojektet i Ringsted. Referater fra mødernes spørgerunder er bilagt dette notat som Referat 1 og Referat 2. På møderne var der henholdsvis 60 og 30 deltagere.

I høringsperioden blev der holdt borgermøder i Valby Medborgerhus den 23. maj, hvor der var ca. 120 deltagere, og i Ringsted Teater- og Kongrescenter den 25. maj, hvor der var ca. 40 deltagere. Referater fra mødernes spørgerunder er bilagt dette notat.

I forbindelse med borgermøderne havde Trafikstyrelsen oprettet et særligt "spørgehjørne", hvor borgere med personlige spørgsmål til projektet, f.eks. i forbindelse med ekspropriationer og sporplaceringer, kunne få individuel betjening af Trafikstyrelsens eksperter.

På borgermødet i Valby fremviste Trafikstyrelsen en model 1:220 af baneanlægget ved Valby Station med et nyt fjernspor indbygget, og her blev den kommende trafikale effekt af projektet demonstreret med elektriske modeltog.

Umiddelbart før høringsperiodens start holdt Trafikstyrelsen pressemøde med fem deltagende medier. Projektet har ikke nydt stor interesse fra landspressens side, men er snarere blevet omtalt i forbindelse med større, strategiske planer for strækningen København-Ringsted. Lokalblade især i Ringsted har fulgt projektet løbende.

Informationerne om KØR-projektet på Trafikstyrelsens hjemmeside blev i høringsperioden besøgt af ca. 1500 brugere.

I høringsfasen er der indkommet i alt 32 henvendelser, og projektet har derudover besvaret en del telefoniske henvendelser.

Fokusområder

Under høringen har der især været fokus på udformning og funktioner for såvel Valby Station som busterminalen samt støj og vibrationer. Der er indkommet forskellige forslag om sporbygning og hermed trafikafviklingen på stationen. Der er peget på, at en ny busterminal skal udformes i tæt sammenhæng med lokalområdet samt stillet forslag om at anlægge ny forplads på broen på Toftegårds Allé. Der er i valget mellem de to fremlagte forslag til ny busterminal primært peget på udformningen med selvstændig busperron, idet den ligger længst væk fra beboelsesejendommene og er afskærmet af en række træer. Med hensyn til støj er der bl.a. udtrykt manglende tillid til lødigheden af de fremlagte beregninger, og der er ønsket yderligere beregninger for støjudbredelsen. Ligeledes for vibrationer efterlyses beregninger.

Læsevejledning

For at give læserne et overblik over henvendelserne til projektet sker behandlingen af svarene tematisk frem for behandling af hvert høringssvar for sig.

Høringssvarene er opdelt i følgende kategorier:

- Trafikale forhold
- Anlægs-mæssige forhold Enghave-Valby
- Plan- og arealforhold Enghave-Valby
- Støj og vibrationer Enghave-Valby
- Øvrige forhold Enghave-Valby
- Anlægs-mæssige forhold øst for Ringsted
- Plan- og arealforhold øst for Ringsted
- Støj og vibrationer øst for Ringsted.

Høringssvarene og Trafikstyrelsens bemærkninger er samlet i så få temaer som muligt for derved at undgå gentagelser i bemærkningerne.

Afsenderne af høringssvar er opdelt i fem grupper:

- Borger
- Myndighed
- Forening
- Kommune/bydel
- Virksomhed/institution.

Som bilag til dette notat findes en oversigt over indsendere af høringssvar samt en skematisk oversigt over høringssvar sammenholdt med de kategorier og temaer, hvor de enkelte høringssvar er behandlet.

Som bilag findes desuden referater fra fire møder med borgere, der kunne stille spørgsmål og fremkomme med kommentarer. Kun spørgsmål, som Trafikstyrelsen på møderne ikke umiddelbart kunne svare tilfredsstillende på, er viderebragt til behandling i dette høringssnotat. Desuden er bilagt et notat vedrørende kolonihaveforhold i Ringsted.

Trafikstyrelsen har med dette notat tilstræbt loyalt at behandle de enkelte høringssvar, hvor de passer bedst i sammenhængen, samt søgt at få alle kommentarer med, der er relevante for projektets videre behandling.

De mange forslag og ideer, der er fremkommet i høringssfasen, vil blive indarbejdet i det omfang, de inden for de økonomiske rammer teknisk og miljømæssigt kan forbedre delprojekterne eller forholdene under anlægsarbejdet.

Trafikstyrelsen udgiver på baggrund af det reviderede projektgrundlag en endelig miljøredegørelse for hvert af delprojekterne i slutningen af 2005.

Trafikale forhold

Kapacitet

To borgere (Referat 3) og Valby Lokaludvalg (17K) stiller spørgsmålstegn ved nytten af KØR-projektet og peger i stedet på en langsigtet løsning, der for alvor kan afhjælpe kapacitetsproblemerne mellem København og Ringsted.

Roskilde Kommune (16K) mener, at projektet ikke løser de grundlæggende problemer. Kommunen peger dog på behovet for at gennemføre projektet hurtigt muligt og mener, at delprojekterne bør fungere som en første fase i etablering af et 5. og eventuelt et 6. spor.

En borger (5B, Referat 3) foreslår, at et nyt og bedre signalsystem med tilhørende togkontrollsystem alene kan skaffe ekstra kapacitet og dermed overflødigøre eller udskyde bygning af et ekstra spor mellem Enghave og Valby.

Trafikstyrelsens kommentar

Langsigtet løsning. Den politiske målsætning med KØR-projektet er hurtigt og inden for en beløbsramme på godt 800 mio. kr. at øge regulariteten for det antal tog, som kører på strækningen, eller pr. time at skaffe plads til to passager- eller et godstog mere mellem København og Ringsted. I overskuelig fremtid vil dette næppe være tilstrækkeligt, og derfor arbejdes der sideløbende med KØR-projektet med de fremtidige udvidelsesmuligheder i "Strategianalyse København-Ringsted".

Signalsystem. Et bedre signalsystem kan bidrage til bedre kapacitet især på steder, hvor togene kører tæt mellem hinanden. Dette er tilfældet mellem København og Ringsted og især mellem København og Høje Taastrup. Hvor tog ikke kører lige hurtigt, og nogle er standsende og andre gennemkørende, som det f. eks. er tilfældet i Valby, bidrager en spormæssig udbygning dog i højere grad med mere kapacitet end et nyt signalanlæg. Et nyt signalsystem vil omfatte såvel lange banestrækninger som alle de tog, der kører på disse strækninger, og det udgør derfor en investering, som ligger langt ud over KØR-projektets grænser.

København H-Valby

En borger (2B) foreslår midlertidige sporændringer ved Enghave Station med det formål at nedbringe perioden for lukning af det ene spor under anlægsarbejdet.

En borger (22B) foreslår permanente sporændringer ved Enghave Station, således at der skabes flere indkørselsmuligheder til København H.

Samme borger foreslår, at der i alt bliver fire spor til fjerntog København H-Hvidovre Fjern.

Trafikstyrelsens kommentar

Anlægsperiode. Perioden for lukning af hovedsporet for østgående trafik bestemmes af den tid, det tager at ændre bro- og skråningsanlæg langs banens sydside. I den periode, som er vurderet til ca. et år, ledes alle østgående tog via Godsbanegården. Ændringer på Enghave Station, så nogle østgående tog kan køre via Valby, opsluger så meget af kapaciteten, at der ikke bliver plads til de vestgående tog. Samlet set er det derfor bedst med to "ensrettede" baner.

På København H og Valby stationer etableres de nødvendige køremuligheder, som gør det muligt at veksle mellem de tre hovedspor. Der er ikke behov for at etablere flere sporskifter ved Enghave Station.

Flere spor. Det er Trafikstyrelsens vurdering, at der uden særlige komplikationer kan blive plads til et 3. spor København H-Valby. Et 4. spor her og et 3/4. spor

Valby-Hvidovre medfører mange og dyre ombygninger af konstruktioner samt ekspropriationer i et følsomt byområde.

Valby Station

En borger (1B) foreslår, at der bygges to overhalingsspor på Valby Station, således at gennemgående tog kan passere, mens regionaltog venter ved stationen. De to spor placeres på den sydlige side, og da arealbehovet derfor bliver stort, foreslås busterminalen flyttet op på et nyt dæk ved broen på Toftegårds Allé.

En borger (2B) foreslår, at det nuværende spor 3 stilles til rådighed for standsende, vestgående trafik. Det nuværende spor 1 bevares således, at der bygges en ny perron på sporets sydside, hvilket vil reducere arealbehovet i forhold til Trafikstyrelsens forslag. Den nuværende perron for regional- og fjerntog foreslås fjernet og i stedet anvendt til et nyt spor (spor 0) for gennemkørende, østgående trafik. Dette vil betyde færre ombygninger af broer over sporene.

Borgeren foreslår endvidere at lade spor 0 og 1 flette sammen til efter passage under Toftegårds Allé, hvorefter det føres over i det nye, planlagte 3. spor.

En borger (32B) foreslår, at stationens nuværende ø-perron fjernes, og at der anlægges en ø-perron i stedet for Trafikstyrelsens perronforslag. Borgeren mener, at der ved fjernelsen af den eksisterende ø-perron bliver plads til et spor til brug for gennemkørende tog, hvilket vil forøge sikkerheden.

En borger (24B) foreslår, at spor 3 inddrages for den vestgående regional- og fjerntogstrafik. Dette vil billiggøre projektet og ikke medføre yderligere gener for beboerne på Lyshøjgårdsvej, eftersom togtrafik og perronaktiviteter ikke vil komme tættere på vejen.

En borger (30B) foreslår, at antallet af standsninger på Valby Station for regional- og fjerntog mindskes eller helt skal ophøre. Det giver bedre trafikafvikling København H-Høje Taastrup. Passagererne til stationer på denne strækning kan anvende S-tog, og der kan indsættes S-tog, som kun standser i Valby, og som eventuelt også kan køre helt frem til Østerport.

Trafikstyrelsens kommentar

Fire spor. Der er under forslaget for Valby Station taget hensyn til, hvad Trafikstyrelsen skønner, det er muligt at gennemføre. Et 4. perronspor vil medføre omfattende ekspropriationer af ejendomme på Ole Borchs vej, og det står ikke mål med den trafikale gevinst. Overhalinger af holdende regionaltog vil forlænge rejsetiden for disse standsende tog, hvilket ikke er realistisk.

Spor 3. Forslaget om at inddrage nuværende spor 3, som betjener S-tog fra Høje Taastrup mod København H, indebærer indskrænkning af kapaciteten på S-banen, og det ønskes ikke.

Sammenfletning. Forslaget om sammenfletning medfører en løsning, som er kapacitetsmæssigt ringere, og som er dyrere på grund af omfattende ændringer af bestående anlæg.

Udadgående trafik. Forslaget med alene at inddrage spor 3 til udadgående regionaltrafik og bevare stationen som den er i dag, giver dårlig passagermæssig betjening, idet vestgående regionaltog vil køre fra to forskellige perroner. Ved en fleksibel benyttelse af Valby Station er dette til gene, da passagererne på kort tid eventuelt må skifte perron via overgangen eller perrontunnelen. En løsning med perroner kun for to af de tre spor indskrænker muligheden for fleksibel anvendelse af det nye 3. spor København H-Valby.

Lukning af stationen. Da Valby Station har ca. 7.000 af- og påstigere på et hverdagsdøgn kan dette ikke begrunde lukning af stationen. Til sammenligning kan

nævnes, at f.eks. Slagelse Station har ca. 6000 af- og påstigere på et hverdagsdøgn.

Fjernbusser

To borgere (5B, referat 3), en andelsboligforening (6F) samt Valby Lokalråd (17K) foreslår, at fjernbusserne flyttes væk fra Valby Station. Det er foreningens opfattelse, at pladsforholdene på Lyshøjgårdsvej hverken i dag eller med en ny busterminal er tilstrækkelige til at betjene fjernbusserne.

Trafikstyrelsens kommentar

Terminalforhold. Trafikstyrelsen har ikke indflydelse på placering af fjernbussernes standsnings- og opsamlingssteder. Denne sorterer under Københavns Kommune, der ikke kan anviser andre terminalforhold for fjernbusserne. I KØR-projektet er der reserveret plads for fjernbusserne ud for Lyshøjgårdsvej 80.

Parkering

Tre borgere (25 B, Referat 3) giver udtryk for, at der er parkeringsproblemer i gaderne i området omkring Valby Station, idet pendlere med den offentlige transport parkerer deres privatbiler til gene for de lokale beboere.

Trafikstyrelsens kommentar

P-pladser. Trafikstyrelsen har ikke indflydelse på parkeringsforholdene i gaderne omkring Valby Station. Dette sorterer under Københavns Kommune, som ikke ønsker at ændre på parkeringsforholdene i forbindelse med ombygning af station og busterminal.

Valby-Høje Taastrup

En borger (29B) spørger om i hvor høj grad, at baneudvidelsesplanerne berører Hvidovre.

En borger (32B) foreslår, at godstogsindfletningen ved Hvidovre Fjern allerede skal begynde efter passage af Brøndbyøstervej.

Samme borger foreslår ombygning af Glostrup Station således, at den eksisterende ø-perron flyttes, at arealet anvendes til spor for gennemkørende tog, samt at sporet til postterminalen sammenflettes med fjernsporene. Forslaget vil ikke øge kapaciteten væsentligt, men det giver mulighed for standsning, af- og påstigning af passagerer, en hurtigere overhaling samt fleksibel trafikering med S-tog.

Glostrup Kommune (19K) mener, at der med den forøgede banekapacitet bør gives mulighed for, at regionaltogene standser på Glostrup Station, idet stationen udgør et naturligt knudepunkt for pendlingstrafikken i hovedstadsområdet. Også kommunen foreslår, at det eksisterende godsspor anvendes til fjerntogstrafikken gennem Glostrup.

En borger (32B) foreslår, at det planlagte spor ved Høje Taastrup videreføres helt til Vridsløsevej/Vridsløsestien. Dette spor kan forøge kapaciteten lidt men indebærer bygning af en bro over Køgevej i Tåstrup.

Trafikstyrelsens kommentar

Hvidovre. Der sker ikke baneudbygninger i Hvidovre. Sammenfletningen mellem gods- og passagertog ved Hvidovre Fjern – ud for Hvidovre S-togs station – vil alene ske med signalmæssige forbedringer.

Godsbaneudfletning. En godsbaneudfletning længere mod vest, f. eks. ved etablering af et 3. spor frem til Brøndbyøstervej, er kapacitetsmæssigt forbedrende,

men udbygning længere inde mod København H. giver mere kapacitet og er derfor foretrukket.

Glostrup. Uanset hvordan mulighederne for udbygning er ved Glostrup Station, vil standsende tog opsluge ekstra kapacitet på strækningen Hvidovre-Høje Taastrup. En større ombygning af Glostrup Station er ikke mulig inden for KØR-projektets økonomiske ramme og medfører betydelige ekspropriationer syd for banen. Det er muligt at anvende den øgede kapacitet til standsning med 2-3 tog pr. time, men dette ligger uden for projektets formål om flere tog eller bedre regularitet.

Spor ved Høje Taastrup. Når Tåstrup er valgt som grænse for det nye spor fra Høje Taastrup, er det økonomien, som er afgørende. Som sporet er udformet nu, kan det indbygges i Høje Taastrups sikringsanlæg, mens en forlængelse dels er anlægsmæssigt dyrere og dels kræver nye sikringsanlæg.

Godsforbindelsesbanen

En borger (1B) mener, at da der kun er kapacitetsproblemer ved Valby i myldretiderne, kan problemet løses ved at forbedre Godsforbindelsesbanen og sende to tog af sted denne vej hver time i myldretiden.

To borgere (5B, 11B) foreslår, at der i stedet for et nyt spor Enghave-Valby bygges en dobbeltsporet bane fra København H via Godsforbindelsesbanen til Vigerslev. Begge borgere mener, at denne løsning er et bedre alternativ, og at meromkostningerne alligevel skal afholdes på et senere tidspunkt i en fremtidig løsning af kapacitetsproblemerne København-Ringsted.

Sidstnævnte borger foreslår samtidig etablering af en fjerntogsperron på Ny Ellebjerg Station. Borgeren mener, at en sådan løsning vil skabe større trafikale fleksibilitet.

En borger (Referat 3) foreslår, at togene, der kører ad Godsforbindelsesbanen, kan stoppe ved en ny perron på Ny Ellebjerg Station og dermed aflaste andre stationer.

En borger (7B) giver udtryk for, at den foreslåede, forbedrede indkørselsmulighed til København ad Godsforbindelsesbanen kan anvendes som reservevej, når anlægsarbejdet er færdigt.

Trafikstyrelsens kommentar

Kørselsretning. KØR-projektet omfatter i indadgående retning en køremulighed, som går via Godsbanegården til København H. Denne planlægges anvendt i anlægsfasen for 3. spor København H-Valby og kan derefter eventuelt anvendes som reserve ved trafikale uregelmæssigheder.

Når den udadgående forbindelse ikke etableres i første omgang, er det fordi, den er langt dyrere end udkørslen via Valby. Det udadgående spor medfører flytning af Køge Bugt S-banen langs Sydhavnsgade, og der skal etableres nye broer og gennemføres større ombygninger end ellers forudsat på Godsbanegården.

Udkørsel via Godsbanegården tager to minutter mere end via Valby. Det kan synes af lidt, men når det samlede tidstab for alle de mange rejsende på et år gøres op, vil generne være ganske betydelige.

Udkørsel via Godsbanegården hænger bedre sammen med etablering af en ny bane København-Køge-Ringsted. Trafikstyrelsen har bl.a. derfor opfordret beslutningstagerne til at se KØR-projektet og Strategianalysen i sammenhæng.

Høje Taastrup-Ringsted

En borger (22B) foreslår som forbedring af trafikafviklingen, at der i Ringsted etableres en broforbindelse over sporene, således at sporet fra Roskilde føres over

til Vordingborgsporet, og at der etableres et fjerde nordgående spor ved godsterminalen, og at dette forbindes med et østgående spor.

En borger (7B) foreslår, at det nuværende, nordlige hovedspor øst for Ringsted Station også gøres anvendeligt til overhaling i østgående retning, hvilket kræver sporskiftepar og signaler i østenden af stationen.

Trafikstyrelsens kommentar

Broforbindelse. Hovedformålet med spor-projektet i Ringsted er dobbelt. Dels skal vestgående godstog kunne overhales, hvilket ellers ikke kan planlægges mellem Roskilde og Slagelse. Dels skal sydgående tog, som afventer mulighed for at passere modgående trafik, ikke spærre for andre, vestgående tog. De stillede forslag vil øge kapaciteten, men en broforbindelse hen over sporene er en meget dyr løsning og er derfor fravalgt af KØR-projektet. Trafikstyrelsen har overvejet forslaget med flere sporskifter og har vurderet, at merudgifterne ikke står mål med den forbedrede kapacitet. Grunden hertil er, at det allerede i dag er muligt at overhale østgående godstog uden større trafikale konflikter.

Anlægs-mæssige forhold Enghave-Valby

Valby Station, terminalforhold

To borgere (1B, 24B) foreslår overbygning af stationsområdet af miljømæssige årsager. Den første borger foreslår et dæk, der kan benyttes til forplads for busser, og hvor der kan placeres parkeringsanlæg og center i et par etager med bl.a. butikker og offentlige kontorer. I forbindelse hermed foreslås Lyshøjgårdsvej ført under Toftegårds Allé.

Valby Lokaludvalg (17K) og en borger (Referat 3) foreslår, at der etableres en ny forplads for bl.a. lokalbusser på et udvidet dæk over banen omkring broen på Toftegårds Allé med direkte forbindelser til perronerne. Lokaludvalget mener, at en sådan udformning vil betyde aflastning af byrummet langs Lyshøjgårdsvej, der kan omdannes primært til boliggade.

Ældrerådet i Valby (20F, Referat 3) foreslår forbedringer af adgangsforholdene ved Valby Station i form af en elevator på stationen ved indgangen fra Lyshøjgårdsvej, lille afstand mellem busser og stationsindgang samt udjævning af stigningen af fortovet på Lyshøjgårdsvej op mod Toftegårds Allé.

Hovedstadens Udviklingsråd (14V) peger på, at udformning af terminalændringerne ved Valby Station tager hensyn til kapacitetsforhold for busser og kunder, at der tages sikkerhedsmæssige foranstaltninger herunder vendekurver for busserne, at der kan ske et nemt bus-tog skift med kortest mulig skifteafstand, at projektet udviser et højt kvalitets- og designniveau, samt at kunderne vil opfatte det nye projekt som en klar forbedring.

Trafikstyrelsens kommentar

Uændrede funktioner. KØR-projektet er et jernbaneprojekt, der har som mål at øge jernbanekapaciteten ved bl.a. anlæg af et ekstra fjernspor mellem Enghave og Valby. I den forbindelse skal der anlægges en perron ved Lyshøjgårdsvej, hvorved de eksisterende stationsfaciliteter og busterminal nødvendigvis skal ændres. Projektet vil genskabe stationsforplads og busterminal med som minimum uændrede funktioner.

Trafikstyrelsen har i arbejdet med forpladsen, bl.a. på baggrund af henvendelserne til projektet, fravalgt forslaget om at etablere fælles tog- og busperron, og Trafikstyrelsen koncentrerer sig nu om forslaget til anlæg af selvstændig busperron. Udformning af stationsforplads og busterminal sker i samarbejde med DSB, Københavns Kommune og HUR. Hermed sikres, at såvel passagermæssige som bustrafik- og vejtrafikmæssige krav tilgodeses.

Elevatore. Der etableres elevatoradgang til perroner fra Lyshøjgårdsvej, gangafstandene mindskes, og stigningsforholdene på fortovet udjævnes.

Overdækning. Det er slet ikke muligt inden for KØR-projektets rammer og de afsatte økonomiske midler at etablere egentlige overdækninger af hele eller dele af jernbanen mellem broen på Toftegårds Allé og Valby Stations perronbroer. Der er tale om meget omkostningstunge anlæg med stationsoverdækning, som kan bære busser og/eller butikker og offentlige kontorer. Den rå betonkonstruktion ved en overdækning er alene budgetteret til 150 mio. kr.

Broarbejde

En borger (27B) gør opmærksom på de mange ledninger og kabler, som de store broer ved Vesterfælledvej og Toftegårds Allé indeholder, og at det kan blive bekosteligt at ændre i disse. Desuden anbefaler borgeren et tæt samarbejde i

forbindelse med broforandringerne mellem Københavns Kommune, Banedanmark, HUR og DSB for eventuelt at kunne afkorte anlægsperioden.

Borgeren spørger desuden, om kommunen i forbindelse med broarbejdet udskifter asfaltbelægningen, så vejen kan tage yderligere tung trafik.

Trafikstyrelsens kommentar

Broarbejde. Trafikstyrelsen har i den fortsatte projektering ændret på broarbejdet, så det på nuværende tidspunkt kun omfatter aktiviteter på broernes understøtninger på undersiden af brokonstruktionerne. Der skal formentlig ikke ske indgreb i vejbelægning eller brodæk, og ledninger og kabler i broerne samt broernes asfaltbelægning berøres ikke.

Broændringer og afgravning af baneskrænt på jernbanens sydside planlægges i samarbejde med Københavns Kommune, Banedanmark, HUR og DSB således at såvel jernbane- og vejtrafik som borgernes interesser tilgodeses bedst muligt.

Københavns kommunes vejvedligehold er således uafhængig af broarbejderne og vil følge kommunens egen planlægning.

Anlæg og trafikafvikling

Københavns Kommune, Bygge- og teknikforvaltningen (23K), forudsætter sig inddraget i den videre planlægning for så vidt angår de ændringer og gener, der berører kommunens arealer og trafikafvikling forud for forelæggelse af anlægslov. Forvaltningen anfører, at den som vejmyndighed og grundejer har synspunkter om projektet i såvel anlægsfasen som ved udformningen af de permanente anlæg.

Trafikstyrelsens kommentar

Interessant. Københavns Kommune, Bygge- og Teknikforvaltningen, Vej og Park, er part i en interessentarbejdsgruppe, hvor også DSB og HUR deltager. Gruppen vil via sit arbejde sikre, at såvel kommunens som de øvrige interessenters synspunkter bliver behandlet.

Plan- og arealforhold Enghave-Valby

Midlertidig arbejdsplads

Daginstitutionen Eventyrhaven i Valby (3V) gør indsigelse mod inddragelse af en del af legepladsen til midlertidig arbejdsplads, og henviser til, at den dermed ikke kan leve op til lovkrav om udendørs legeareal. Som kompensation foreslår institutionen enten udvidelse af legeareal ved at erhverve eller leje et ubenyttet naboareal, eller en sum penge til en række nærmere definerede aktiviteter udenfor og indenfor institutionen.

Daginstitutionen er placeret på Vigerslev Allé 10 mellem Aller og en pumpestation, og der er plads til 80 børn i alderen 0-6 år. Institutionen ejes af Københavns Kommune. Den råder over et areal på ca. 3400 m² – heraf en ca. 1200 m² legeplads, der er placeret bag bygningen ud mod jernbaneskråningen og mod et ubenyttet græsareal, der tilhører Aller.

Daginstitutionen påpeger, at der i anlægsperioden skal sikres de bedst mulige adgangsforhold for børn, forældre og personale.

Kultur- og fritidsforvaltningen i Københavns Kommune (8K) mener, at et byggepladshegn ikke er tilstrækkeligt støjdæmpende, bl.a. under spunsramning. Forvaltningen henstiller til, at der derfor ikke etableres arbejdsvej på institutionens grund og foreslår, at udgravning af skråningen kan ske fra neden. Derved kan støjbelastning af institutionens legeplads undgås i anlægsperioden.

Foreningen Skolehaven (15F) gør indsigelse mod inddragelse af skolehavens areal til midlertidig arbejdsplads, idet den finder den påtænkte anvendelse både ødelæggende og uoverskuelig for undervisning af havens ca. 100 børn. Foreningen påpeger, at der i 2004 er foretaget afgravning af forurenede jord og påfyldt ny dyrkningsjord, hvilket helt vil blive ødelagt ved den påtænkte anvendelse. Der er desuden på grunden et selvstændigt lejemaal for havens daglige leder. Foreningen meddeler desuden, at den østligste ende af arealet på matrikel 19 ax ikke tilhører skolehaven.

Trafikstyrelsens kommentar

Eventyrhaven. Legepladsen er afskærmet med et højt ståltrådshegn, bl.a. ind mod Allers ubenyttede areal. Det er nødvendigt midlertidigt at inddrage et ca. 10 meter bredt bælte fra jernbaneskråningen ind på legepladsens areal, som hovedsagelig skal anvendes til arbejdsvej til naboarealet, hvor der er skolehaver. På naboarealet skal der etableres midlertidig arbejdsplads.

På arealet er der placeret tre legeredskaber, som skal flyttes. Projektet indebærer en midlertidig ekspropriation af ca. 250 m² af legepladsen i ca. 1 år.

Trafikstyrelsen har besøgt institutionen og drøftet problemerne med lederen. Desuden har Trafikstyrelsen kontaktet Aller for at høre nærmere om Allers planer for det ikke benyttede areal samt forespurgt, om arealet er forurenede.

Det ubenyttede areal er ikke registreret som forurenede, men når projektet vedtages, skal dette forhold undersøges.

Aller har p.t. ingen planer for det ubenyttede areal og har ikke indvendinger imod, at arealet inddrages midlertidigt til brug for institutionen. Under forudsætning af, at Allers ubenyttede grund ikke er forurenede, foreslår Trafikstyrelsen derfor en midlertidig ekspropriation af yderligere ca. 250 m² af Allers ejendom til midlertidig indretning af legeplads og placering af de tre legeredskaber. Det betyder, at Eventyrhaven kun generes i de få dage, hvor legepladsen skal omlægges, og hvor den senere skal genetableres.

Ud mod arbejdsvejen opsættes en solid afskærmning, så børnene sikkert kan opholde sig på legepladsen i byggeperioden.

Adgangsforhold. Daginstitutionen vil under anlægsperioden få uændrede adgangsforhold til og fra Vigerslev Allé, idet der alene inddrages et bælte langs baneskråningen til anlægsarbejde og jordtransport.

Trafikstyrelsen har holdt møde med Københavns Kommunes kultur- og fritidsforvaltning, hvor kommunens synspunkter blev gennemgået.

Skolehaven. Skolehaven er placeret mellem Vigerslev Allé og jernbanen, og den ejes af Københavns Kommune. Arealet anvendes til skolehaver for ca. 100 børn fra Vesterbro. Haverne er opdelt i mindre områder med hække, ligesom der er levende hegn både ud mod Vigerslev Allé og jernbaneskråningen. På arealet er der placeret redskabsskure. Mellem pumpestationen og jernbaneskråningen udlejer kommunen et areal til en kolonihave, hvor der er kolonihavehus og redskabsskur. Lejeren af kolonihaven har opsyn med skolehaverne.

Arealet skal anvendes til skurby, foreløbig jorddeponering og opmagasinering af materialer. I forbindelse med anlægsarbejderne er det nødvendigt at flytte eller fjerne alle bygninger samt en del træer på området. Endvidere skal muldlaget graves op og køres til deponering.

Trafikstyrelsen har besøgt arealet og holdt et møde med Københavns Kommunes ejendomsadministration for en drøftelse af løsning af skolehavernes problemer i forbindelse med anlægsarbejderne. Københavns Kommune har oplyst, at det er yderst vanskeligt at finde egnede erstatningsarealer til børnene i anlægsperioden. Haverne er de eneste skolehaver, der er tilbage nær Vesterbro og i Valby.

Trafikstyrelsen finder, at det ikke er muligt at ændre i de hidtidige planer. Projektet medfører derfor, at det er nødvendigt midlertidigt at inddrage arealet. Skolehaverne og kolonihaven må således lukke et år. Efter anlægsarbejdet retableres skolehaverne med redskabsskure og nyplantning af hække og hegn, og kolonihaven retableres. Jordbunden retableres, muldjorden lægges tilbage, og det dokumenteres, at der er ikke er forurennet jord i haverne.

Offentligt byrum

To borgere (5B, Referat 3), Valby Lokaludvalg (17K) samt Københavns Kommune, Bygge- og Teknikforvaltningen (23K), peger alle på, at der bør anvendes helhedssyn i udformningen af forpladsen. Ændringer skal således tage udgangspunkt i, at området er et offentligt byrum og de må ikke begrænses af, at området kun betragtes som en busterminal. De tre sidstnævnte anfører, at udformningen bør ske i en lokal dialog.

Trafikstyrelsens kommentarer:

Indarbejdede hensyn. Arbejdet med udformningen af forpladsen mod Lyshøjgårdsvej i Valby er foregået med arkitektfaglig ekspertise og i tæt samarbejde med Københavns Kommune, Bygge- og Teknikforvaltningen, HUR og DSB. Der har været stor opmærksomhed på, at pladsen skal fungere som et offentligt byrum, hvorfor der i projektet også er arbejdet med i så høj grad som muligt at indarbejde hensyn til bløde trafikanter, heriblandt cyklister.

Med det areal, der er til rådighed, kan det være vanskeligt at få plads til egentlige opholdsrum, da der ud over den planlagte udvidelse af banearealet har været krav til HUR busser, langtursbusser, kørebane til biler i begge retninger samt parkeringspladser langs kantstenen. Herudover har det været påkrævet at gøre plads til Projekt Grønne Cykelruter, som er en forudsætning i det foreliggende kommuneplanforslag fra Københavns Kommune.

Københavns Kommune har ud over at varetage de trafikale interesser medvirket i arbejdet for at varetage de lokale borgerinteresser i Valby.

Arealreservationer

Valby Lokaludvalg (17K) mener, at KØR-projektet ikke udgør en acceptabel løsning på baneproblemerne København-Ringsted. Udvalget foretrækker en langsigtet løsning, som vil indebære klarhed over de arealreservationer, som staten har gennemført i forbindelse med København-Ringsted projektet, og som fortsat skaber problemer og usikkerhed, bl.a. omkring Kulbanevej.

Trafikstyrelsens kommentarer:

Strategianalysen. De langsigtede løsninger afklares gennem "Strategianalysen". Det vil være i forlængelse af en beslutning her, spørgsmålet om arealanvendelse langs Kulbanevej mv. kan afklares.

Rydning omkring Valby Station

En motorcykelklub (28F) spørger om, hvornår garageanlægget på Lyshøjgårdsvej 80 bliver fjernet.

Trafikstyrelsens kommentar

Tidsforløb. Efter vedtagelse af en anlægslov skal der gennemføres detailprojektering og udbud af entreprenørydelser, hvilket kan tage op til halvandet år. Først herefter sker der nedrivning.

Støj og vibrationer Enghave-Valby

Støj i anlægsperioden

Miljøkontrollen i Københavns Kommune (4M) finder det generelt ikke acceptabelt, at grænseværdierne for støj i anlægsperioden overskrides. Miljøkontrollen oplyser, at der som hovedregel kun gives dispensation fra støjgrænserne, hvis det er et krav fra politiet eller kommunens vej- og parkforvaltning på grund af særlige trafikale forhold og lignende.

En andelsboligforening (6F) spørger om, hvad der sker, hvis støjgrænserne ikke overholdes under anlægsarbejdet. Foreningen ønsker at vide, hvem man skal henvende sig til med klager, og hvad konsekvenserne er for entreprenørerne, hvis reglerne ikke overholdes.

Foreningen og en borger (Referat 3) forventer, at beboerne bliver orienteret om anlægsarbejderne i god tid.

To borgere (31F, Referat 3)) spørger om hvilke overvejelser, Trafikstyrelsen har gjort for at beskytte beboerne mod det forhøjede støjniveau under anlægsarbejdet.

Daginstitutionen Eventyrhaven (3V) peger på, at der i anlægsperioden skal sikres ordentlig støjdemping omkring det nuværende legeareal.

Trafikstyrelsens kommentar

Arbejde. Det er nødvendigt i perioder at udføre en del af arbejdet om natten eller i weekender, hvor togdriften i det nærmeste spor er indstillet.

I hele anlægsperioden lukkes det indadgående hovedspor Valby-København, og trafikken ledes via Godsbanegården til København H. Størstedelen af jord- og konstruktionsarbejdet kan derfor foretages mandag-fredag i dagtimerne. Arbejde i nattetimerne og i weekender kan dog ikke undgås, fordi anlæg af et ekstra spor Enghave-Valby er kompliceret, og der skal tages mange hensyn bl.a. til nærmeste naboer til banen, de mange tusinde, daglige togrejsende, vejtrafikken, entreprenørarbejdernes sikkerhed mm.

Mindst mulige gener. Entreprenørerne skal arbejde til mindst mulig gene for naboerne og tilrettelægge arbejdet, så de støjkrav, der stilles i projektet herunder miljømyndighedernes generelle krav, overholdes. Byggeledelsen har tilsyn med, om entreprenørerne overholder de stillede miljøkrav, herunder de fastlagte støjgrænser. Byggeledelsen kan kræve arbejdet stoppet, hvis kravene overskrides og kræve andre miljøvenlige udførelsesmetoder bragt i anvendelse.

De almindeligt benyttede støjkrav kan imidlertid ikke altid overholdes. Dette forhold er en forudsætning for, at projektet kan gennemføres inden for de økonomiske og tidsmæssige rammer og med så få gener for togtrafikken som muligt. Der vil derfor i forbindelse med anlægsloven blive sikret mulighed for i nogle perioder at udføre anlægsarbejde, der ikke kan overholde de almindeligt benyttede krav.

Naboinformation. Efter vedtagelse af anlægslov for projektet, bliver det videre arbejde herunder anlægsarbejdet overdraget til Banedanmark, som anvender en fast procedure for naboinformation ved anlægsarbejder. I naboinformationen indgår oplysninger om bl.a. arbejdsområder, arbejdets art, perioder med støjende aktiviteter samt kontaktpersoner, der kan rettes forespørgsler og klager til.

Støj i driftsfasen, busser

Miljøkontrollen i Københavns Kommune (4M) anfører, at busterminaler er omfattet af miljøbeskyttelsesloven og vurderer, at forslaget med fælles tog- og busperron

ikke kan overholde grænseværdierne. Miljøkontrollen finder forslaget med selvstændig busperron umiddelbart acceptabelt, med mindre busdriften øges væsentligt i aften- og nattetimerne. Desuden mener Miljøkontrollen, at der kan blive problemer med fjernbusdriften, hvis den udvides til de sene aften- og nattetimer.

En borger (5B) efterlyser beregninger af støj i driftsfasen og anfører, at busserne er de mest mærkbare i det daglige, også når de kører i tomgang.

En borger (Referat 3) spørger om, hvorfor der ikke er fremlagt tal for støj- og luftforurening ved busholdepladsen.

En andelsboligforening (6F) foretrækker forslaget med selvstændig busperron, hvor træer danner en vigtig afgrænsning, dels af visuelle grunde og dels fordi de vil virke som et filter for støj og støv. Foreningen finder, at stationsaktiviteterne med det andet perronforslag kommer langt ind i beboelseskvarteret med mere slitage, og hærværk på de private arealer til følge.

En borger (25B) mener, at busserne støjer meget og går derfor ind for forslaget med selvstændig busperron. Han mener, at motorerne i busser under pausetilstand skal standses, eller at der etableres støjbeskyttelse mod boligerne.

Trafikstyrelsens kommentar

Busdrift. Vedrørende busdriften er denne blevet drøftet med HUR, der oplyser, at man ikke har planer om ændring i omfanget af bybusdriften.

I KØR-projektet er det forudsat, at der ikke sker ændringer i den nuværende busdrift hverken for bybus- eller fjernbusdrift og hverken busser eller biler kommer tættere på boligerne. Derfor er der ikke foretaget nye støjberegninger for busterminalen.

Miljøstyrelsen har fastsat værdier for, hvor høj støjbelastningen maksimalt må være, når der planlægges nye boligområder eller anden følsom anvendelse. Støjniveauer over 55 dB(A) betragtes som utilfredsstillende i boligområder. I eksisterende, tætte boligområder – som Valby – accepterer man dog et støjniveau på op til 65 dB(A).

Støj fra vejtrafik. Københavns Kommune foretog i 2000 beregninger af trafikstøjen for en række gader i København. Ved Lyshøjgårdsvej i området mellem Toftegårds Allé og Fengersvej blev støjen beregnet til 60 dB(A), trafikmængden var 2600 køretøjer pr. hverdagsdøgn, og andelen af tung trafik var fem pct. I alt var 358 boliger inddraget i beregningerne. Støjbelastningen angives som døgn gennemsnit og beregnes ved facade af nærmeste husrække eller i vejskel.

Luftforurening. Luftforureningen i København kommer primært fra vejtrafikken, og andelen kan være op til 90 pct. i meget trafikerede gader.

Københavns Kommune har over en årrække foretaget målinger af luftkvaliteten ved tæt befærdede veje. Resultaterne viser, at selvom biltrafikken er steget, er luftforureningen faldet. Det skyldes, at der nu anvendes blyfri benzin, der er mindre svovl i dieselolien, og en større andel biler har katalysator.

Den største bekymring vedrørende luftkvaliteten i byerne er forureningen med partikler som hovedsageligt stammer fra udslip fra benzin- og dieseldrevne biler. Partiklerne kan være svovl- og kvælstofforbindelser fra udstødningsgasser, som ved kemiske reaktioner i atmosfæren omdannes til partikler. Udslippene er sundhedsfarlige for mennesker og dyr og skadelig for vegetationen.

Luftforureningen er højest i myldretidstrafikken om morgenen og aftenen og lavest i nattetimerne og weekenderne. Der er således stor sammenhæng mellem trafikmængde og luftforurening.

Støj i driftsfasen, tog

En borger (31B) spørger om hvilke overvejelser, Trafikstyrelsen har gjort for at beskytte beboerne langs banen i forbindelse med det forhøjede støjniveau fra togene.

En borger (Referat 3) peger på, at man skal forholde sig til den oplevede støj, og at Trafikstyrelsen ikke tager højde for hyppigheden af togpassager, og mener desuden, at jo flere tog, der passerer, desto mere oplever beboerne støj.

En andelsboligforening (6F) mener, at det ikke er rigtigt, hvis Trafikstyrelsen hævder, at en ny støjskærm vil medføre mindre støj med et nyt spor. Foreningen mener, at flere tog og flere afgang medfører mere støj på trods af, at de nye tog er mere støjsvage.

Miljøkontrollen i Københavns Kommune (4M) gør opmærksom på, at kommunens regler har 60 dB som døgn gennemsnit for støjfølsom arealanvendelse, 85 dB for det maksimale niveau samt 65 dB som døgn gennemsnit for områder med offentlig og privat administration, liberale erhverv mv. Miljøkontrollen foreslår, at der med udgangspunkt i kommunens grænseværdier dels udarbejdes nye støjkort og dels, at der foretages en vurdering af antal støjbastede boliger og anden støjfølsom arealanvendelse, til den endelige miljøreddegørelse. I Trafikstyrelsens høringsudgave af miljøreddegørelsen er anvendt 63 dB som grænseværdi.

Miljøkontrollen skønner, at en kommende trafikforøgelse kun vil påvirke støjbelastningen i mindre grad, hvis den forventede støjreduktion med nye tog opnås.

Miljøkontrollen mener, at der bør foretages en vurdering af de maksimale støjniveauer for passerende tog Enghave-Valby set i forhold til grænseværdien på 85 dB.

Miljøkontrollen mener desuden, at kommunens grænseværdier bør indgå i anlægsloven.

Trafikstyrelsens kommentar

Støj fra togtrafik. Vedrørende støjbelastning er den anvendte metode i overensstemmelse med retningslinierne i Miljøstyrelsens vejledning nr. 5, 1985 "Beregning af støj fra jernbaner". I beregningerne er anvendt aktuelle data fra det togmateriel, som kører på banen i dag, og det fremtidige materiel. Der er erfaring for, at der er god overensstemmelse mellem målte og beregnede værdier af støj, idet beregningerne er baseret på måling af et stort antal togpassager.

Togtypen (godstog, S-tog, elektrisk tog, diesel, nyt eller gammelt materiel) har meget stor betydning for støj udbredelsen. Togoperatørernes nye og kommende materiel støjer mindre. Det er forklaringen på, at resultatet af støjberegningerne af den fremtidige støj udbredelse stort set bliver den samme som i dag, selvom der kommer til at køre flere tog på strækningen.

De kommende støjmæssige ændringer ved Lyshøjgårdsvej skyldes ikke ændringerne i togtrafikken men skyldes de fysiske forandringer af baneanlægget og det nye perronanlæg. Støjbeskyttelsen spiller en vigtig rolle i udformningen af den nye terminal.

Grænseværdier. Vedrørende støj kort er der taget udgangspunkt i 63 dB som døgn gennemsnit for jernbanestøjen, idet det er den grænseværdi, der bedst svarer til de kriterier, som var gældende under den tidligere gennemgang af strækningen i Støjpuljens regi.

Vedrørende støjniveauer gælder det normalt, at det på stærkt befærdede strækninger ikke er det maksimale støjniveau ved enkelte togpassager men støjens døgn gennemsnit, der er dimensionerende for støjbeskyttelsen. Det maksimale støjniveau undersøges som regel kun ved svagt befærdede strækninger.

Trafikstyrelsen har gennemført beregninger af det maksimale støjniveau på strækningen Enghave-Valby ved boliger på Lyshøjgårdsvej og ved Otto Mønstedes Kollegiet ved Vigerslev Allé. Det maksimale støjniveau er her beregnet til i fremtiden at være uændret i forhold til dagens situation. Med "i fremtiden" menes såvel den situation, hvor KØR-projektet er gennemført, som den, hvor KØR-projektet ikke er gennemført.

Med KØR-projektet vil togtrafikken stige, men da der samtidig indsættes mere støjsvagt materiel, medfører trafikstigningen ikke højere støjniveau. Hvis togtrafikken ikke stiger, vil støjniveauet dermed også blive mindre.

Permanent brug af Godsforbindelsesbanen

Miljøkontrollen i Københavns Kommune (4M) mener, at en permanent anvendelse af Godsforbindelsesbanen til fjerntog er problematisk, da trafikken vil medføre en mærkbar forøgelse af støjen for boligerne ved Hørhusvej. Miljøkontrollen bemærker, at det eksisterende støjniveau ved Godsforbindelsesbanen ikke er beskrevet i høringsudgaven af miljøredegørelse.

Trafikstyrelsens kommentar

Støj fra togtrafik. KØR-projektet vil i visse perioder under anlægsarbejdet anvende Godsforbindelsesbanen for at sikre trafikafviklingen af fjerntogene. Der er ingen aktuelle planer om at udvide togdriften permanent på Godsforbindelsesbanen.

Støjniveauet ved Godsforbindelsesbanen fremgår af Trafikstyrelsens tekniske notat "Nyt spor for fjerntog Enghave-Valby – støjforhold", som blev udgivet ved høringsperiodens start. Beregningerne, som tager udgangspunkt i daglig afvikling af 30 tog mod København, viser, at støjbelastningen for de nærmeste etageboliger i Hørdumsgade øges fra dagens situation til den situation, hvor anlægsarbejdet for KØR-projektet udføres, med 3-4 dB. Højeste døgn gennemsnit for boligerne på 2. og 3. etage vil blive 61 dB, hvilket ligger under Miljøstyrelsens fastsatte grænseværdi for eksisterende jernbaner på 65 dB.

Hvis godsforbindelsesbanen ønskes anvendt permanent, skal der forinden foretages detaljerede støjberegninger, som kan begrunde eventuelle støjdæmpende foranstaltninger.

Vibrationer

Miljøkontrollen i Københavns Kommune (4M) mener, at der bør foretages vurderinger af vibrationer i driftsfasen set i forhold til grænseværdien på 75 dB.

Trafikstyrelsens kommentar

Vibrationer. Vibrationer opstår, når et tog i bevægelse fremkalder svingninger i skinner og underlag. Vibrationerne kan forplante sig til nærliggende ejendomme.

Der er intet regelsæt for tilladelige vibrationsniveauer for eksisterende jernbaner, og der findes ikke anerkendte beregningsmetoder, som gør det muligt at fastlægge fremtidige vibrationsniveauer.

Det er Trafikstyrelsens erfaring, at generende vibrationer kun forekommer i forbindelse med bygninger, som ikke er forskriftsmæssigt opført. Kun boliger, som ikke overholder Miljøstyrelsens afstandskrav på 50 m fra fjernbanen og 25 m fra S-banen, er i risikogruppen.

Beregninger af vibrationer i jord nær banen viser, at grænseværdien på 75 dB ligger i en afstand af ca. otte m fra spormidten ved passage af et IC3-tog eller lignende, der kører med en hastighed på 150 km/t.

I jorden ved ejendommene på Lyshøjgårdsvej vil vibrationsniveauet være faldet til 66 dB, men når vibrationerne forplanter sig ind i bygningen, stiger det med typisk ca. 9 dB.

Afstanden i dag er ca. 32 meter fra spormidten til boligerne ved Lyshøjgårdsvej. Ved gennemførelse af sporprojektet i Valby er afstanden ca. 28 meter. Reduktion af afstanden øger vibrationerne med ca. 1 dB.

Vibrationsniveauet i boligerne ved Lyshøjgårdsvej er i dag formentlig 75-80 dB. Med gennemførelse af sporprojektet i Valby stiger det formentlig til 76-81 dB. Disse beregninger er baseret på gennemsnitlige jordbundsforhold for Danmark og er behæftet med en stor usikkerhedsmargin. Der er ikke foretaget konkrete beregninger ved Lyshøjgårdsvej, men lokale afvigelser kan ændre udbredelsen af vibrationerne.

Ved anvendelse af ballastmætter, som lægges i ballasten under svellerne, kan vibrationerne dæmpes med ca. 3 dB. I Danmark anvendes ballastmætter ikke på almindelige banestrækninger men dog ved broer.

Umiddelbart efter overdragelsen af projektet til Banedanmark skal der gennemføres vibrationsmålinger på de nederste etager i boligerne ved Lyshøjgårdsvej, så de nuværende forhold kan dokumenteres og danne grundlag for eventuel beslutning om anvendelse af ballastmætter i det nye spor.

Øvrige forhold Enghave-Valby

Grundvand

Miljøkontrollen i Københavns Kommune (4M) peger på, at der under anlægsarbejdet skal tages hensyn til grundvandet i henhold til kommunens krav, samt at afledning af spilde- og overfladevand kræver tilladelse fra kommunen i henhold til miljøbeskyttelsesloven.

Trafikstyrelsens kommentar

Miljøbeskyttelsesloven. Trafikstyrelsen har i miljøredegørelsens høringsudgave "Nyt spor for fjerntog Enghave-Valby" nøje redegjort for grundvandsforholdene og vurderet, at en udvidelse af baneterrænet Enghave-Valby ikke påvirker grundvandsbeskyttelsen. Trafikstyrelsen vil ved overdragelse af projektet til Banedanmark gøre opmærksom på de gældende bestemmelser i miljøbeskyttelsesloven.

Håndtering af jord

Miljøkontrollen i Københavns Kommune (4M) peger på, at håndtering af jord skal foregå i henhold til "Regulativ for anvisning af forurenede jord i Københavns Kommune".

Trafikstyrelsens kommentar

Regulativ. Trafikstyrelsen har i miljøredegørelsens høringsudgave "Nyt spor for fjerntog Enghave-Valby" nøje redegjort for jordforureningens forhold og håndtering af forurenede jord. Trafikstyrelsen vil ved overdragelse af projektet til Banedanmark gøre opmærksom på, at jord skal håndteres i henhold til 'Regulativ for anvisning af forurenede jord i Københavns Kommune'.

Luftforurening

En andelsboligforening (6F) beder om en nærmere redegørelse for mængden af støv fra togenes opbremsninger før og efter det nye spor er anlagt. Foreningen mener, at der ikke på tilfredsstillende måde er gjort rede for, hvorledes mængden af støv/partikler nedbringes. Foreningen anfører, at støvet fra opbremsninger giver døre og vinduer vendt ud mod Lyshøjgårdsvej en grim, rustfarvet belægning, som ikke kan fjernes, og at støvet er til stor gene for beboerne, især dem der bor helt tæt på stationen.

Trafikstyrelsens kommentar

Jernstøv. Bremsstøv og ophvirvlet støv fra jernbanen er karakteriseret som grove partikler, som er større end 0,0025 mm. Disse grove partikler er relativt tunge og afsættes derfor på selve banelegemet.

Ændringerne ved gennemførelse af projektet betyder ikke, at mængden af jernstøv fra skinner bliver anderledes, end det opleves i dag. De støvpartikler, der kan ses som en 'rustfarvet belægning', kan stamme fra togets kørsel på skinnerne og ikke fra togets opbremsning. Opbremsning af togene sker ved nedsættelse af hastigheden og ved nedbremsning med skivebremser, som ikke afgiver jernstøv.

Trafikstyrelsen ikke har kendskab til, at f.eks. ventende passagerer ved perroner generes af støvpartikler, når hurtigt kørende tog passerer en station og har ikke tidligere fået melding om gener.

Beplantning

En borger (13B) spørger, om Trafikstyrelsen vil forlænge beplantningen af de kastanietræer, der starter ved Toftegårds Allé, videre ned mod virksomheden Aller.

Trafikstyrelsens kommentar

Kastanietræer. Ønsket om at forlænge beplantningen af kastanietræer langs jernbanen fra Toftegårds Allé videre ned mod virksomheden Aller er medtaget i det videre arbejde. Trafikstyrelsen vil dog gøre opmærksom på, at arbejdet med at retablere beplantningen efter en samlet beplantningsplan for projektet sker i et tæt samarbejde med Københavns Kommune, som er den myndighed, der står for vedligeholdelse af disse arealer.

Information

Ejendomsadministrationen i Københavns Kommune, Kultur- og fritidsforvaltningen (8K), finder det usædvanligt, at den ikke er blevet informeret direkte om projektet, idet kommunen ejer en stor del af de ejendomme, som projektet berører. Man ønsker at blive inddraget og dermed få indflydelse på en række forhold.

En borger (31B) beder en uge forud for høringsperioden om oplysninger om afholdelse af borgermøde samt om tidsplan for projektet.

En borger (Referat 3) klager over, at materiale om projektet er sendt ud for sent, så man ikke kan nå at forberede sig på borgermødet.

Trafikstyrelsens kommentar

Koordination. Trafikstyrelsen aftalte forud for høringsperioden, at Københavns Kommune, Bygge- og Teknikforvaltningen, Vej og Park, ville stå som koordinerende indgang til kommunen, og at relevant information blev distribueret ad denne vej. Der var på tidspunktet for Kultur- og Fritidsforvaltningens henvendelse endnu ikke gennemført den nødvendige interne høring. Trafikstyrelsen har efterfølgende holdt møde med Kultur- og Fritidsforvaltningen, hvor forvaltningens synspunkter er blevet behandlet.

Information. Ved annoncering i midten af maj 2005 i pressen samt ved almindelig presseomtale er offentligheden gjort bekendt med projektet, dets status samt datoer for borgermøder. På Trafikstyrelsens hjemmeside har projektet været overordnet beskrevet siden foråret 2004, og høringsudgaven af miljøredegørelserne var tilgængelige fra fredag den 13. maj 2005, herunder også tidsplanen, og det var muligt at bestille trykte eksemplarer. Samme dag blev trykte eksemplarer distribueret til bl.a. biblioteker, kommunale kontorer og stationer mellem Østerport og Ringsted.

Trafikstyrelsen finder, at man med disse aktiviteter har informeret tilstrækkeligt og i god tid.

Foringelse af boligværdi

En borger (31B), der netop har købt lejlighed på Lyshøjgårdsvej, spørger, om Trafikstyrelsen har taget højde for, at de enkelte boliger vil falde i værdi som følge af, at banen og dermed togdriften kommer nærmere på boligerne. Borgeren vil tillige vide, hvem der i givet fald dækker værditabet.

Trafikstyrelsens kommentar

Boligværdi. Borgeren har netop købt bolig tæt på stationen og kan næppe være uvidende om stationens nærhed og funktioner. Trafikstyrelsen har naturligvis kendskab til nabogener ved stationer, men disse forudsættes også bekendt af nytilkomne boligejere. I byområder må man i sagens natur tolerere andre gene-grænser end i landområder. Der er i det konkrete tilfælde ikke tale om, at projektet

berører borgernes bolig. Der er ikke tale om ekspropriation og dermed heller ingen erstatningsmulighed. Der er erfaring for, at ejerboliger stiger i værdi, når der foretages forbedringer af stationer og den kollektive trafik tæt på boligerne.

Støjberegninger viser, at støjniveauet ved Lyshøjgårdsvej forbliver uændret med KØR-projektet, og at der i den vestlige ende af Lyshøjgårdsvej sker et fald i støjbelastningen. Det nye terminalanlæg rykker ca. 4 m tættere på bebyggelsen, og der tilstræbes en udformning, som vil forskønne området.

Anlægs-mæssige forhold øst for Ringsted

Hensynet til borgerne

En borger (21B) udtrykker håb om, at der under anlægsarbejdet udvises det største hensyn til beboerne langs banen, og at arbejdet således udføres hurtigt, effektivt og med få gener.

Trafikstyrelsens kommentar

Hensyn. Anlægsarbejderne udføres under ledelse af Banedanmark, som i sine anlægskontrakter stiller krav til entreprenørernes tilrettelæggelse af arbejderne. Der stilles således krav til bl.a. anvendelse af støjsvagt materiel, miljøvenlige maskiner, afskærmning af støjende og støvende arbejder.

De almindeligt benyttede støjkrav kan ikke altid overholdes. Dette forhold er en forudsætning for, at projektet kan gennemføres inden for de økonomiske og tidsmæssige rammer og med så få gener for togtrafikken som muligt. Der vil derfor i forbindelse med anlægsloven blive sikret mulighed for i nogle perioder at udføre anlægsarbejde, der ikke kan overholde de almindeligt benyttede krav.

Naboinformation. Efter vedtagelse af anlægslov for projektet, bliver det videre arbejde herunder anlægsarbejdet overdraget til Banedanmark, som anvender en fast procedure for naboinformation ved anlægsarbejder. I naboinformationen indgår oplysninger om bl.a. arbejdsområder, arbejdets art, perioder med støjende aktiviteter samt kontaktpersoner, der kan rettes forespørgsler og klager til.

Arbejdsveje

En borger (Referat 2) vil gerne vide, om der findes regler for, hvor tæt lastbiler må køre på husene under anlægsarbejdet.

Trafikstyrelsens kommentar

Kørevej. Der er ikke regler for hvor tæt lastbiler må køre på huse i en midlertidig anlægssituation. I den konkrete situation i Ringsted anlægges en midlertidig vej langs regnvandsbassinet på Mågevej. Der vil blive bygget en midlertidig vej af stabilt grus mellem regnvandsbassinet og huset på nabogrunden. Ved detailprojekteringen vurderes det, om det er mest hensigtsmæssigt at etablere vejen på den øst- eller vestlige side af bassinet. Inden anlægsarbejdet går i gang vil omkringliggende huse blive besigtiget og fotograferet for at sikre dokumentation ved eventuelle bygningskader.

Fra lignende anlægsarbejder har Trafikstyrelsen erfaring for, at det har været muligt at anlægge midlertidig kørevej kun 3 meter fra nærmeste hus. Ud fra det eksisterende kortmateriale er det muligt at anlægge kørevejen mere end 3 meter fra nærmeste hus.

Plan- og arealforhold øst for Ringsted

Baghaver

En borger (21B) finder det utilfredsstillende, at grundejernes baghaver berøres unødigt, og opfordrer til en genovervejelse af en løsning med omstrukturering af de eksisterende spor i banegraven øst for Ringsted Station, selvom dette vil fordyre anlægget.

Borgeren forventer, hvis baghaverne alligevel berøres, at højst det areal, som er lejet af Banedanmark, inddrages.

Trafikstyrelsens kommentar

Sporombygning. En større ombygning af sporanlægget i Ringsted vil på sigt være en fordyrelse og medføre gener for togtrafikken i anlægsperioden. Dette kan ikke begrundes med de formindskede gener, borgerne langs banen vil opleve. Når KØR-projektet er gennemført, vil den nordlige grænse være lagt fast, og i en fremtid med en større kapacitetsudvidelse vil der ikke ske yderligere arealmæssige indgreb der.

Havelodder

På møde mellem Trafikstyrelsen og medlemmer af kolonihaveforeningerne Virkelyst og Kildebo den 9. maj enedes parterne om at nedsætte en arbejdsgruppe til løsning af jordfordelingen i haveforeningerne i forbindelse med det nye jernbaneanlæg. Arbejdsgruppen blev sammensat af repræsentanter for Trafikstyrelsen, haveforeningernes bestyrelser samt Kolonihaveforbundet. Under det første møde samt under arbejdsgruppens møder er der løbende stillet en række spørgsmål og fremlagt mange forslag.

Vedrørende kolonihaveforholdene henviser Trafikstyrelsen til de svar, som blev givet på mødet den 9. maj og gengivet i Referat 1 samt til arbejdsgruppens resultater, der er beskrevet i "Kolonihavenotatet".

Midlertidig ekspropriation

En repræsentant for et ejendomsselskab (Referat 4) spørger om konsekvenserne af, at et boligudviklingsområde i Ringsted er udpeget som midlertidigt arbejdsområde. Et arkitektfirma (9V) gør på vegne af ejendomsselskabet efterfølgende indsigelse mod Trafikstyrelsens plan om at anvende ovennævnte areal til midlertidigt arbejdsområde og peger samtidig på betydelige, tekniske og økonomiske konsekvenser, som det kan få for de påtænkte planer om at bygge et boligkvarter med ca. 90 boliger på arealet.

Trafikstyrelsens kommentar

Ejendomsselskabet ejer i alt fire matrikler i området mellem Næstvedvej, Rønnedevej og jernbanen, bl.a. matrikel 188a, der er nabo til jernbanen. Selskabet har tidligere fået meddelelse om, at denne grund kan blive berørt af en udvidelse af jernbanen. Selskabet planlægger nu byggeri af fire beboelsesejendomme med tilsammen ca. 90 lejligheder på sine grunde. I selskabets byggeprojekt er lokalplan 69 for området respekteret. Desuden er der taget højde for, at der skal anlægges et nyt spor, men selskabet har ikke kunnet forudse etablering af en midlertidig arbejdsplads og -vej på matrikel 188a.

Under udarbejdelse af høringsudgaven af miljøredegørelsen var Trafikstyrelsen ikke bekendt med byggeplaner for området. En del af området er grusbelagt og bruges til parkering, og der ligger nogle ældre, ubenyttede fabrikslokaler.

I sporprojektet er det planlagt at anvende en stor del af matriklen som midlertidig arbejdsplads og – vej i anlægsperioden på ca. ni måneder. Disse planer er således i konflikt med planerne om boligbyggeri, idet selskabet har planlagt byggeri af tre ejendomme på matrikel 188a og en fjerde ejendom på matrikel 192a og 193c. Byggeriet er planlagt udført i slutningen af 2006 og i hele 2007.

På baggrund af ejendomsselskabets indsigelse har Trafikstyrelsen holdt møde med repræsentanter for selskabet, der oplyste, at man som første etape kan opføre to ejendomme på matrikel 188a. Dette giver mulighed for at etablere midlertidig arbejdsplads på den resterende del af matrikel 188a og en midlertidig arbejdsvej mellem arbejdspladsen og Rønnedevej på matriklerne 192a og 193c.

Når anlægsarbejderne er færdige, kan selskabet bygge de to sidste ejendomme, men det forudsætter, at anlægsarbejderne finder sted i 2007.

Da Trafikstyrelsen ikke ved, hvornår anlægsarbejderne kan komme i gang, har Trafikstyrelsen undersøgt muligheden af at placere den midlertidige arbejdsplads et andet sted, nemlig på naboarealerne ved tankstationen på Næstvedvej. I forbindelse med en placering her, skal der tages hensyn til tankstationens vaskehal og tankene i området. Det betyder, at ejendomsselskabet kan bygge sine boligejendomme uafhængigt af etablering af det nye spor, idet selskabet har taget højde for reservation af det nødvendige areal til arbejdsvej langs banen.

Støj og vibrationer øst for Ringsted

Støjvold

En grundejerforening (12F) og to borgere (18B og Referat 4) foreslår overskudsjorden fra anlægsarbejdet i Ringsted anvendt til støjvold langs banen udfor beboelsesområdet Kildemarken. Foreningen foretrækker en sådan løsning af visuelle og støjdæmpningsmæssige grunde.

Borger 18B mener, at denne jordanvendelse betyder en besparelse på 5 mio. kr. og tvivler i øvrigt på Trafikstyrelsens støjdokumentation.

Trafikstyrelsens kommentar

Overskudsjord. KØR-projektet er interesseret i at deponere overskudsjorden så tæt på udgravningsstedet som muligt af hensyn til begrænsning af jordtransport. Projektet er således imødekommende over for anvisning af deponeringsmuligheder og gerne, så jorden kan tjene støjdæmpende formål.

Det foreslåede område til jorddeponering består af et fredskovsbælte langs jernbanen samt et areal ejet af Ringsted Kommune, hvor der er udarbejdet lokalplan med henblik på opførelse af en daginstitution.

Fredskovsbæltet ligger umiddelbart op ad kolonihaveforeningen Kildebo, hvor der er behov for at anlægge erstatningshaver i stedet for de haver, der inddrages som følge af projektet. Erstatningshaverne kan, når de skal anlægges i umiddelbar tilslutning til kolonihaveforeningen, kun etableres i fredskovsbæltet. Kommunens areal, hvor der er planlagt en daginstitution, indeholder i forvejen et stort jorddepot, som sætter begrænsninger for arealets udnyttelse.

Begge steder vil lide skade i forhold til de planlagte formål ved deponering af overskudsjorden, hvorfor der skal findes andre egnede deponeringssteder.

Støj. Trafikstyrelsens støjberegninger viser, at der ikke sker en stigning i støjpåvirkningen, således at en støjdæmningsindsats efter Miljøstyrelsens regler er påkrævet.

Projektet vil i sit videre arbejde finde velegnede deponeringssteder for overskudsjorden, og er indstillet på, at jorden indgår i støjdæmpende anlæg på godkendte steder.

Depot. Eventuelle besparelser ved anvisning af jorddepoter vil primært bestå i kortere transportafstande for jorden. En reel besparelse kan derfor først beregnes, når stedet for jorddepotet er aftalt, og når transportforholdene er afklaret.

Støjskærm

En borger (21B) foreslår, at der i forbindelse med forandring af skråningen op til baghaverne på Mågevej etableres støjskærme f.eks. ved at lade nogle meter af spunsvæggen stikke op over jorden.

Trafikstyrelsens kommentar

Spunsvægge. Udførelsen af skråningsændringerne i Ringsted udføres af Banedanmark, som først efter en detailprojektering, når en anlægslov er vedtaget, vælger udførelsesmetode. Det kan således ikke på nuværende tidspunkt fastslås, om en eventuel spunsvæg placeres i skråningens top eller bund, eller om der skal ske skråningsstabilisering ved anvendelse af jordarmering og jordsøm, eller om der blot skal ske en egentlig skråningsflytning.

Boligerne på Mågevej bliver i henhold til de foretagne støjberegninger ikke stillet anderledes støjmæssigt ved gennemførelse af projektet, således at en støjdempningsindsats er påkrævet.

KØR-projektet indeholder ikke finansiering af særlige dæmningsforanstaltninger for boligerne på Mågevej. Se dog nedenstående afsnit om tilskud til støjisolering.

Tilskud til støjisolering

En borger (21B) håber på at kunne få tilskud til støjisolering af vinduer på den side af huset, der vender ud mod baneanlægget.

Trafikstyrelsens kommentar

Støjpuljen. Som en del af arbejdet med den landsdækkende støjpulje til etablering af støjdempende foranstaltninger langs jernbanen, vil der bl.a. ske en gennemgang af jernbanestrækningen gennem Ringsted i løbet af 2006-2007. Det vil i den forbindelse blive afgjort, om denne og andre boligejere kan opnå tilskud til støjisolering af vinduer.

Lukning af vejbro

En borger (21B) foreslår lukning af vejbroen fra Mellem Broerne til Rønnedevej for derved at mindske genvejstrafikken ad Mågevej, som hun finder unødigt og belastende.

Trafikstyrelsens kommentar

Det er vejmyndigheden Ringsted Kommune, som har kompetence til at foretage ændringer af broen og vejene. Trafikstyrelsen har drøftet borgerens henvendelse med Teknisk Forvaltning i Ringsted Kommune, der oplyser, at kommunen ikke har aktuelle planer om at nedlægge broen.

Støj i Glostrup

Glostrup Kommune (19K) ønsker en beregning af den forventede, øgede støjbelastning langs strækningen gennem Glostrup, og mener i øvrigt, at miljøkonsekvenserne af den forventede øgede trafik på strækningen Valby–Høje Taastrup ikke er belyst.

Trafikstyrelsens kommentar

Der henvises til miljøredegørelsens betragtninger om kildestøj (side 16 i "Nyt spor øst for Ringsted").

Støjbelastning. Det er Trafikstyrelsens vurdering, at selv om der sker en øget trafik som følge af KØR-projektet, vil støjen ikke stige på de strækninger, hvor der ikke gennemføres anlægsarbejder. Dette skyldes, at kildestøjen, dvs. den støj, som udsendes fra togene, mindskes gennem forbedret togmateriel.

Vibrationer

En borger (Referat 2) foreslår, at der foretages en undersøgelse af rystelser fra togtrafikkens påvirkning af huse og eventuelle skader som følge heraf.

På vegne af 13 grundejere på Mågevej i Ringsted udtrykker en borger (26B) frygt for vibrationer og vibrationsskader på husene, når banen rykker tættere på deres boliger. Borgeren spørger om, hvorledes man som grundejer er sikret ved eventuelle skader, og foreslår, at der som en del af planlægningen foretages en vurdering af den langsigtede skadevirkning.

Trafikstyrelsens kommentar

Vibrationer. Langsigtede skadevirkninger er i sagens natur problematiske at dokumentere, og vurderingerne foretages derfor på baggrund af erfaringer på området.

Husene ved Mågevej i Ringsted ligger i en mindste afstand fra det nye spor på cirka 20 m. Med denne afstand er det ikke sandsynligt, at husene på Mågevej beskadiges af vibrationer fra jernbanen.

Dog kan vibrationer fremskynde skader, som ville ske på et senere tidspunkt som følge af f.eks. sætninger.

I anlægsperioden foregår en række aktiviteter, som kan medføre vibrationspåvirkninger i omgivelserne i form af bl.a. nedbrydning af konstruktioner, opsætning af køremaster, nedramning af spunsvægge og komprimering af grus. Der stilles krav til entreprenørerne om at begrænse vibrationspåvirkningerne ved anvendelse af moderne udstyr, som i videst muligt omfang overholder Miljøstyrelsens forslag til vejledende grænseværdier for vibrationer.

Fotoregistrering. Der gennemføres fotoregistrering af de mest udsatte boliger forud for arbejdets igangsættelse, så eventuelle klager over skader på bygninger kan behandles på korrekt grundlag. Hvis der konstateres skader med bygherren Banedanmark som skadevolder, er Banedanmark erstatningspligtig.

Oversigt over indsendere af hørings svar

- 1B Jens Andersen, Molbecksvej 17, 1. th., 2500 Valby
- 2B H V Mørk, Sognegårdsallé 58, st. th., 2650 Hvidovre
- 3V Lars Toft, Eventyrhaven, 2500 Valby
- 4M Miljøkontrollen, Kalvebod Brygge 45, 1502 København V
- 5B Steen Thomassen, Lyshøjgårdsvej 85, 2. th., 2500 Valby
- 6F AB Lyshøjgårdsvej, Bredahlsvej 14, kld., 2500 Valby
- 7B Johannes Pedersen, Dr. Margrethes Vej 18 A, 4000 Roskilde
- 8K Københavns Kommune, Kultur- og fritidsforvaltningen, vær. 56, Rådhuset, 1599 København K
- 9V Henrik Sørensen Arkitektfirma, Jyllandsgade 10, 4100 Ringsted
- 10V Banedanmark, Amerika Plads 15, 2100 København Ø
- 11B Per Rasmussen, Sct. Thomas Allé 11, 4., 1824 Frederiksberg C
- 12F Grundejerforeningen Kildemarken, Kildehøjvej 23, 4100 Ringsted
- 13B Gitte, onceuponatime@writeme.com
- 14V HUR, Gl. Køge Landevej 3, 2500 Valby
- 15F Foreningen Skolehaven, Parosvej 10, 2300 København S
- 16K Roskilde Kommune, Rådhuset, 4000 Roskilde
- 17K Valby Lokaludvalg, Københavns Kommune, Rådhuset, 1599 København V
- 18B Eryl Pedersen, Kildebrinken 18, 4100 Ringsted
- 19K Glostrup Kommune, Rådhusparken 4, 2600 Glostrup
- 20F Valby Ældreråd, Valby Langgade 55, 2500 Valby
- 21B Katrine og Martin Bork, Mågevej 8, 4100 Ringsted
- 22B Jacob Wix, Kæraasen 19, 2600 Glostrup
- 23K Københavns Kommune, Rådhuset, 1599 København V
- 24B Bendt Nordentoft, Peder Hjortsvej 13, 3.th., 2500 Valby
- 25B Mogens Kjeldsen, Peder Hjortsvej 27, 2500 Valby
- 26B Lilly og Arly Ebbesen, Mågevej 38, 4100 Ringsted
- 27B Niels Olaf Nielsen, Lejrevej 4, 2700 Brønshøj
- 28F Sanne Mingara, Motorcykelklubben MC Touring, Lyshøjgårdsvej 80, Valby
- 29B Leif Hühne, leif.hhne@12move.dk

30B Henrik Værum Høgh, Benløse By 12, 4100 Ringsted

31B Morten Hakmann, Lyshøjgårdsvej 45, 1. th., 2500 Valby

32B Bo Christensen, Fugledalen 9, 4000 Roskilde

Skema 2 - Anlægmæssige forhold, Enghave-Valby

B: Borger M: Myndighed F: Forening K: Kommune/bydel V: Virksomhed/institution	Valby Station, terminalforhold	Broarbejder	Anlæg og trafikafvikling
1B	X		
14V	X		
17K	X		
20F	X		
23K			X
24B	X		
27B		X	
Referat 3	X		

Skema 3 - Plan- og arealforhold, Enghave-Valby

B: Borger M: Myndighed F: Forening K: Kommune/bydel V: Virksomhed/institution	Midlertidig arbejdsplads	Offentligt byrum	Arealreservation	Rydning omkring Valby Station
3V	X			
5B		X		
8K	X			
15F	X			
17K		X	X	
23K		X		
28F				X
Referat 3		X		

Skema 4 - Støj og vibrationer, Enghave-Valby

B: Borger M: Myndighed F: Forening K: Kommune/bydel V: Virksomhed/institution	Støj i anlægsperioden	Støj i driftfasen, busser	Støj i driftfasen, tog	Godsforbindelsesbanen	Vibrationer
3V	X				
4M	X	X	X	X	X
5B		X			
6F	X	X	X		
25B		X			
31B	X		X		
Referat 3	X	X	X		

Skema 5 - Øvrige forhold, Enghave-Valby

B: Borger M: Myndighed F: Forening K: Kommune/bydel V: Virksomhed/institution	Vand	Jord	Luftforurening	Beplantning	Information	Værdforringelse af bolig
4M	X	X				
6F			X			
8K					X	
13B				X		
31B					X	X
Referat 3		X			X	

Skema 6 - Anlægs-mæssige forhold, øst for Ringsted

B: Borger M: Myndighed F: Forening K: Kommune/bydel V: Virksomhed/institution	Beboerhensyn	Arbejdsveje
21B	X	
Referat 2		X

Skema 7 - Plan- og arealforhold, øst for Ringsted

B: Borger M: Myndighed F: Forening K: Kommune/bydel V: Virksomhed/institution	Baghaver	Havelodder	Midlertidig ekspropriation
21B	X		
9V			X
Referat 1		X	
Referat 4			X

Skema 8 - Støj og vibrationer, øst for Ringsted

B: Borger M: Myndighed F: Forening K: Kommune/bydel V: Virksomhed/institution	Støjvold	Støjskærm	Tilskud til støjsisolering	Lukning af vejbros	Støj i Glostrup	Vibrationer
12F	X					
18B	X					
19K					X	
21B		X	X	X		
26B						X
Referat 2						X
Referat 4	X					

Bilag

Referat 1

Referat af spørgerunden under mødet mellem Trafikstyrelsen og haveforeningerne Virkelyst og Kildebo i Ringsted den 9. maj 2005.

Deltagere

- Havelejere med haver op til banen, som vil blive berørt af et evt. anlægsarbejde
- Bestyrelsesformænd, John Madsen og Jens Wagner Olsen, og berørte havelejere i haveforeningerne Virkelyst og Kildebo
- Keld Jørgensen kredsformand for Ringsted i Kolonihaveforbundet
- Driftschef Jan Stuckert fra Ringsted Kommune
- Projektleder Jan Schneider-Tilli, assisterende projektleder Axel Jørgensen, fuldmægtig Gunna Hofdahl, projektsekretær Sisse Tønnes Hertz alle Trafikstyrelsen
- Landinspektør Anders Dissing fra Atkins Danmark

Spørgsmål og kommentarer

Spørgsmål: Hvis en havelejer ønsker at flytte sit hus med hen på en ny grund, hvordan gøres det?

Svar: Hvis et hus er i stand til at blive flyttet, vil det blive flyttet. Løsningen på problemet med de huse, der ikke kan flyttes, skal indgå i arbejdsgruppens videre arbejde.

Spørgsmål: Hvordan vurderes haverne ift. en evt. erstatningshave?

Svar: Kolonihaverne skal selv vurdere haverne efter kolonihaveforbundets regler.

Spørgsmål: Fra hvilken dato skal man evt. holde haver tilbage for at kunne tilbyde dem til de havelejere, der har fået nedlagt deres have?

Svar: Dette spørgsmål vil indgå i arbejdsgruppens arbejde.

Spørgsmål: Vi har udskudt at bygge et nyt hus, givet afkald på byggemateriale, grundet truslen om at huset skulle flyttes, hvordan behandles det? Hvordan vurderes haverne?

Svar: Haverne vil blive vurderet efter den metode, der bruges i Kolonihaveforbundet, resten af spørgsmålet vil blive taget med i arbejdsgruppens videre arbejde.

Spørgsmål: Ang. salg af haver, der ikke kan sælges så længe truslen om baneanlægget hænger her. Muligheden for salg er ikke eksisterende i øjeblikket?

Svar: Det er svært at sælge en have, når der måske kommer et nyt baneanlægsarbejde, der inddrager haven helt eller delvist, men der er en afklaring på vej, og forhåbentlig bliver sagen snart afklaret, så I ved, hvad I kan forholde jer til.

Spørgsmål: Mange haver kan ikke sælges, og haveejerne kan ikke få en erstatningshave, da man ifølge vedtægterne ikke må have to haver. Dette er et problem. Og hvis man har to haver, skal man så betale leje for begge?

Svar: Her kunne man lægge op til en vedtægtsændring, og dette problem skal tages med i arbejdsgruppen.

Svar: I den ovenstående situation vil Keld Jørgensen også gå ind for en vedtægtsændring og meldte sig også til arbejdsgruppen. Keld Jørgensen tror på, at KØR-projektet bliver til noget. Vedrørende spørgsmålet, om der skal betales to gange leje, siger han, at i den periode Banedanmark bruger et haveareal til byggeplads, skal man ikke betale leje her, men selvfølgelig betale leje for den nye have.

Spørgsmål: Hvornår foretages vurderingerne?

Svar: Det ved vi ikke endnu.

Spørgsmål: Hvad med fru Jensen, der ikke længere kan holde sin have og gerne vil af med den. Hvornår og hvordan kan hun komme af med den?

Svar: Dette spørgsmål skal tages med til arbejdsgruppen, så det kan blive behandlet.

Spørgsmål: Hvor mange meter ind i haverne går arealet, der skal bruges til anlægsarbejdet?

Svar: I Virkelyst er det ca. 11 meter i arbejdsperioden, i Kildebo ca. 9 meter. Arbejdsvejen bliver 5 meter bred.

Spørgsmål: Jeg har 3 måneder til at sælge min have, da jeg har købt ejerlejlighed i Køge, hvad gør jeg?

Svar: Vi noterer dit navn og tager problemet med videre til arbejdsgruppen, så dette kan blive løst.

Spørgsmål: Jeg står med et dødsbo efter min bror og skal i skifteretten og skal derfor sælge haven, hvordan klares dette?

Svar: Også dette må vi tage med til arbejdsgruppen og finde en løsning på i samarbejde med haveforeningsbestyrelserne.

Spørgsmål: En beboer ønsker en markering af, hvor langt ind på havearealet arbejdsområdet vil gå, da hun skal lægge to haver sammen.

Svar: Dette ønske tages med i arbejdsgruppens videre arbejde.

Det videre arbejde med arbejdsgruppen bliver efter forslag fra Keld Jørgensen at :

Bestyrelserne/formændene deltager, samt andre repræsentanter fra haveforeningerne, max. 5 pr. haveforening. Kredsformanden stiller gerne op. Repræsentanter fra Trafikstyrelsen deltager. Og evt. deltager en repræsentant fra kommunen.

Trafikstyrelsen indkalder til første møde efter forslag til datoer fra formændene. Trafikstyrelsen er fleksibel i forhold til tid og sted.

Yderligere emner, der skal tages med til arbejdsgruppen er:

- Hvordan løses problemet ledige haver som følge af anlægsarbejdet?
- Reetablering af haverne.
- Evt. opmagasinering af indbo fra husene – f.eks. opsættelse af containere på en delvist eksproprieret grund.

Referat 2

Referat af spørgerunden under mødet mellem Trafikstyrelsen og grundejere på Mågevej den 12. maj 2005.

Deltagere

- Beboere på Mågevej og Rønnedevej som vil blive berørt af et evt. nyt spor.
- Driftschef Jan Stuckert fra Ringsted Kommune
- Projektleder Jan Schneider-Tilli, assisterende projektleder Axel Jørgensen, fuldmægtig Gunna Hofdahl, projektsekretær Sisse Tønnes Hertz, alle Trafikstyrelsen
- Landinspektør Anders Dissing fra Atkins Danmark.

Spørgsmål og kommentarer

Spørgsmål: Foretages der vibrationsmålinger i forbindelse med nedhamring af spuns?

Svar: Nej, men huset bliver gennemfotograferet inden anlægsarbejdet går i gang, så evt. skader opstået pga. anlægsarbejdet kan påvises.

Spørgsmål: Hvor tæt må lastbilerne ved anlægsarbejdet køre på bygningerne, findes der nogle regler?

Svar: Så vidt vi ved findes der ikke nogen specielle regler, men forholdet vil blive undersøgt og indgå i høringsnotatet.

Spørgsmål: Ang. rystelserne fra banen ved det nye spor som ligger tættere på huset, kan den dokumentation, der bliver udarbejdet i forbindelse med anlægget, bruges om 10-15 år ved opståede skader her?

Svar: Nej den kan ikke bruges, da sådanne skader kan være opstået af andre årsager.

Spørgsmål: Når sporet nu kommer tættere på husene, vil støjen så ikke stige?

Svar: Nej, skråningen vil "kaste" støjen over huset, og derfor øges støjen ikke. Forholdene er nærmere beskrevet i den fremsendte miljøredegørelse.

Spørgsmål: Vil der komme servitutter på byggehøjden?

Svar: Nej det vil der ikke, men servitutterne regulerer f.eks., hvor høj beplantningen langs køreledningerne må være, og hvor tæt en flagstang må stå på jernbanen.

Spørgsmål: Vil der komme servitutter på nybygninger?

Svar: Det afhænger af hvor på grunden, og hvad der skal bygges. Der vil alt efter anlægsmetode blive pålagt servitutter på nogle enkelte ejendomme, der regulerer, hvor langt ned i jorden man må grave.

Spørgsmål: Hvad med hobbyværksted med duer, hvad sker der med det?

Svar: Huset bliver enten flyttet eller erstattet, og duerne flyttes, så ingen lider last.

Desuden var der et beboerforslag om at foretage en undersøgelse af rystelser fra togtrafikkens påvirkning af huse og evt. skader som følge heraf.

Referat 3

Referat af spørgerunde under borgermøde i Valby Medborgerhus den 23. maj 2005.

Deltagere:

- Projektchef Martin Munk Hansen, Trafikstyrelsen (MMH)
- Projektleder Jan Schneider-Tilli, Trafikstyrelsen (JET)
- Ordstyrer: Ejner Jensen, formand for Valby Lokaludvalg

Spørgsmål og kommentarer

Kjeld Strandberg, Senior- og ældrerådet i Valby:

Det er godt med en elevator-adgang til Valby station fra Lyshøjgårdsvej. Den nuværende er helt ufremkommelig, hvis man bruger f.eks. rollator.

Det er godt, hvis HT-busserne kommer tættere på stationen. I dag holder de for langt væk.

Fra Lyshøjgårdsvej og op mod Toftegårds Allé er der en stejl stigning lige før broen. Kan det lade sig gøre at udjævne denne stigning, når der alligevel skal ske ændringer på busterminalen? Mange ældre bliver forpustede, når de skal op ad den stejle stigning.

JET:

Der bliver et stort jordoverskud i projektet, så mon ikke vi kan bruge noget af det til at udjævne arealet.

Erik Nielsen:

Fjernbusserne skal væk fra Valby Station. Der er mange andre stationer, hvor der er bedre plads til dem.

Der bliver trafikale problemer på vejene. Mange veje er allerede blevet ensrettede, og grundejerforeningerne har brugt mange penge og kræfter på vejforbedringer og skråparkeringer.

JET:

Trafikstyrelsen har ikke myndighed over fjernbusserne, men vi vil rejse spørgsmålet overfor Københavns Kommune.

Vi vil se på, om der ved omdannelsen af busterminalområdet kan blive plads til parkeringspladser i den vestlige ende af Lyshøjgårdsvej.

Niels Skov, skiftepassager:

Jeg foreslår, at der etableres en overdækning af arealet mellem Toftegårds Allé broen og stationsbygningen, så man her kan samle alle busankomster og -afgange. Der skal desuden være nedgang fra broen til fjerntogsperronen.

Jeg foreslår også, at togene, der kører ad Godsforbindelsesbanen, kan stoppe på den nye Ny Ellebjerg Station og dermed give aflastning på andre stationer.

JET:

Udgangspunktet for vores projekt og projektøkonomi er, at vi efter anlægsarbejdet vil genskabe arealerne efter de eksisterende forhold.

Vi vil undersøge mulighederne nærmere for at skabe plads til en nedgang fra Toftegårds Allé broen til fjerntogsperronen.

Ny Ellebjerg er et trafikknudepunkt for Ringbanen og Køge Bugt banen, og der bliver ikke lavet særligt stop ved Ny Ellebjerg for fjerntogene, da det blot vil forsinke transporttiden til København yderligere. Behovet er formentlig også begrænset, idet det tidligere regionaltog, der kørte fra Roskilde via denne bane til Kastrup, ikke længere kører på denne strækning.

Peder Duelund, medlem af lokaludvalget i Valby:

Det er positivt med fokus på støj, og at der sker forbedringer af den kollektive trafik.

Det er negativt, at der ud af tidligere tiders undersøgelser kun kommer dette dryppende projekt ud af det hele. Og det er uforståeligt, at netop dette projekt ikke tidligere har været i spil. Usikkerheden omkring et nyt baneanlæg betyder, at vi ikke kan planlægge, specielt i Valbys sydlige del.

Der mangler et samlet program for udformning af forpladsen, hvor der stilles kvalitetskrav til pladsen som et byrum, ikke blot som en trafikterminal. Det kan godt være, at der for trafikterminalen er konflikter med de ønsker, som vi måtte have til et byrum. Vi vil gerne indgå i et konstruktivt medspil om denne sag.

MMH:

KØR-projektet er et selvstændigt projekt. Beslutningen om igangsætning af KØR-projektet blev først truffet i slutningen af 2003 i det politiske trafikforlig. Ideen med at fjerne flaskehalsen i Valby er først blevet behandlet i projektet gennem det seneste halve år.

Trafikstyrelsen vil gerne deltage i en debat med Valby Lokaludvalg om kvalitetskrav og funktionalitet for byrum/forplads.

Jørgen Poulstrup, Københavns Kommune, Vej og Park:

Københavns Kommune er enige i synspunktet om, at der skal anvendes helhedssyn i forbindelse med udformningen af den kommende busterminal. Vi har derfor anbefalet Trafikstyrelsen at fremlægge begge løsningsforslag i den offentlige høring, netop for at kunne fremme et helhedssyn.

Eva:

Jeg vurderer, at det er et stort projekt, men er det nu stort nok, og hvor længe vil de 15 pct. mere kapacitet holde?

MMH:

Vi forventer, at banetrafikken vil stige, og KØR-projektet skal ses som en kortsigtet løsning på de aktuelle kapacitetsproblemer på strækningen København-Ringsted. Trafikstyrelsen vil senere i år fremlægge en analyse til politisk behandling om en langsigtet løsning.

Steen Thomassen:

Jeg foreslår et ekstra spor omkring Godsbanegården, så man kan lede trafikken permanent den vej.

Og hvad kan man gøre signalmæssigt i Valby-området? I Schweiz har man indført et nyt signalsystem, der muliggør kørsel med to minutters mellemrum mellem hvert tog, altså en kapacitet på 30 tog i timen.

JET:

Den maksimale hastighed på Godsforbindelsesbanen kan blive 80 km/t, og det er ikke tidsmæssigt attraktivt nok, når der kan køres 140 km/t på banen gennem Valby.

Med nye signalanlæg i hele Danmark kan man rigtignok få et kapacitetsspring. Men alene en signalforbedring lokalt kan ikke give særlig megen ekstra kapacitet, og den er derfor ikke aktuel.

Morten Hansen:

Togtrafikken gennem Valby er allerede nu rigeligt presset. Det skurrer i mine ører, at der skal bruges 800 mio. kr. på en kortsigtet løsning. Jeg foretrækker, at løsningen med nybygningsforslaget gennemføres.

MMH:

Hvis der meget snart træffes beslutning om at etablere nybygningsløsningen København-Ringsted, skal KØR-projektet ikke gennemføres. Men der er ingen forventninger om en hurtig politisk beslutning om dette, så nybygningsløsningen er altså ikke et realistisk alternativ til KØR-projektet.

Bent Nordentoft:

Mit forslag er, at der kan skaffes et ekstra spor til fjerntog ved, at to S-banespor mod henholdsvis Høje Taastrup og Frederikssund lægges sammen til ét ved Valby Station.

JET:

Når sporene på S-banen ligger, som de gør, og bruges, som de gør, hænger det sammen med, at kapaciteten ved stationerne er begrænsende for centrale S-banestrækninger. Og det er en international kendt måde, at få banen til at virke bedst muligt, når der er tale om baner, der sammenflettes. Derfor er der ikke begrundelser for at lave det system om. Men det er en længere jernbaneteknisk forklaring, som jeg synes, vi skal tale om bagefter mødet.

Jens Nielsen:

Siden på Lyshøjgårdsvej med busholdeplads og trævæg ser rædselsfuld ud, men der er gode æstetiske muligheder i de fremlagte forslag til ændringer. Vi skal have et byrum ud af den nye plads, hvor vi kan nyde omgivelserne.

Trafikstyrelsen kan ikke afskære den langsigtede løsning i diskussionen nu. Og det er meget nærliggende at forestille sig bygningen af et 5. spor fra Valby til Hvidovre.

MMH:

Bygningen af et 5. spor mellem Valby og Hvidovre indgår ikke i arbejdet med strategianalysen!

JET:

Der er ingen trafikale årsager i at bygge et 5. spor fra Valby til Hvidovre, og det er fravalgt netop på grund af store konflikter med omgivelserne.

Rask Lambertsen:

Der skal køres store jordmængder væk fra arbejdsområdet, og det svarer til ca. 3000 lastbiler. Hvorfor ikke køre overskudsjorden væk på togvogne?

JET:

Det er forbundet med store logistiske problemer at køre overskudsjorden væk på jernbane, så det er altså svært at forene jordkørslen med tog. I øvrigt vil der kun blive tale om ca. 15 lastbiler i gennemsnit dagligt, og da de skal køre ad store veje, vil det ikke medføre nogen mærkbar belastning af vejnettet i anlægsperioden.

Caspersen:

Hvor skal bilerne være? Der er problemer med pendlerne, der parkerer deres biler i sidegaderne. Hvad sker der med vejtrafikken, bliver der flere biler på sidevejene?

MMH:

Trafikstyrelsen går ikke ind for pendler-parkering i dette område. Bilisterne skulle hellere stille deres biler ved stationer længere ude i periferien, eller de nærtboende skulle tage bussen til Valby Station. Men det er op til en beslutning hos vejmyndigheden.

JET:

Vi har noteret os ønskerne om, at sidevejene til Lyshøjgårdsvej ikke belastes yderligere, og vi vil arbejde for, at Toftegårds Allé bliver hovedfærdselsåren til busterminalen.

Janus:

Materialet om projektet er sendt ud alt for sent i forhold til dette møde. Vi kan ikke nå at forberede os.

Mht. støj taler vi om den oplevede støj. I tager ikke højde for hyppigheden af togpassagerne, og jo flere tog desto mere oplever vi støj.

Det er godt med en overdækning af banegraven.

Husk at informere naboerne intensivt med breve og via internettet, når i går igang med de fysiske arbejder

MMH:

Vore støjberegninger foretages efter de almindeligt gældende regler, og heri indgår der en lang række forhold, som vi har beskrevet i miljøredegørelsen. Beregningsmetoden indeholder også forhold, som er indarbejdet efter interviews om, hvad der generer naboerne mest.

Vi er bekendt med, at information af naboer til et anlægsarbejde er vigtig. Det kender vi fra Banedanmark, og vi ved, at de er gode til det. Informationerne skal komme i god tid og man skal føle sig ordentligt informeret, selvom man altså også bliver generet.

JET:

Anlægsarbejdet mellem Enghave og Valby vil primært foregå på hverdage i normal arbejdstid, fordi vi lukker det ene spor og sender de indadgående tog via Godsforbindelsesbanen. Det betyder, at der vil være begrænsede påvirkninger bortset fra tidspunkter, hvor der f.eks. skal bygges sporskifter.

Det er en politisk diskussion, hvor meget vi skal skærme af for jernbanen. Overdækning af banegraven vil blive en bekostelig affære.

Anonym:

Laver HUR også borgermøde om denne sag?

Hvorfor er der ikke fremlagt tal for støj- og luftforurening ved busholdepladsen?

MMH:

Vi er ikke bekendt med, at HUR holder borgermøde om dette emne.

Beregninger på støj og luftforurening vil blive udført senere i projektet.

Ejner Jensen, formand for Valby Lokaludvalg:

Lokaludvalget vil afgive høringssvar i denne sag, og jeg vil opfordre borgere med forslag og kommentarer om at komme til os, så vi kan indarbejde det i høringssvaret.

Referat 4

Referat af spørgerunde under borgermøde i Ringsted Teater og Kongrescenter den 25. maj 2005.

Deltagere

- Projektchef Martin Munk Hansen, Trafikstyrelsen (MMH)
- Projektleder Jan Schneider-Tilli, Trafikstyrelsen (JET)
- Projektmedarbejder Gunna Hofdahl, Trafikstyrelsen (GHO)
- Ordstyrer: borgmester Benny Christensen, Ringsted Kommune

Hans Buch Christensen:

Inden for et-to år kører dobbeltdækkertogene ikke mere. Dobeltdækkere kan medtage mange passagerer, så hvorfor taler man nu om, at kapaciteten skal stige?

Københavns Hovedbanegård har ikke kapacitet til at tage flere tog, så jeg kan kun se, at vi skal have færre tog, ellers kan banesystemet ikke løse opgaven.

Hvordan ser prognoserne ud – kommer der flere passagertog eller flere godstog?

Hvorfor lægger man ikke det ekstra spor 4 km vest for Ringsted? Det ville blive billigere.

Der er talt om at nedlægge Valby Station for fjerntog, og man kunne anlægge et ekstra spor dér, så man kunne køre lige igennem.

Støjen ved mit hus, når der kører passagertog forbi med 180 km/t, er over 100 dB! Godstogene larmer ikke nær så meget. Jeg har skrevet til transportministeren om, at der er målt forkert og for lavt.

JET:

Antallet af togafgange betyder meget for, om passagererne vælger toget frem for bilen. Når togoperatørerne får flere af de nye tog, øges antallet af afgange, og så ved vi, at det bliver oplevet positivt af passagererne. Mere kapacitet hænger sammen med antallet af tog, -ikke med hvor mange passagerer, det enkelte tog kan medtage.

Det samlede KØR-projekt indeholder en række kapacitetsforbedringer, der skal ske mellem København H og Valby. Dem har vi ikke talt så meget om i aften, men de er beskrevet i miljøredegørelsen, og de vil øge kapaciteten også på København H.

Det er ikke en god idé at nedlægge Valby Station. For det første betyder det, at mange passagerer skal skifte til bus og tog andre steder med rejsetidsforlængelse som følge, og for det andet er der faktisk mange dagligt rejsende, som bruger fjernbanen på Valby Station.

Når det nye spor skal ligge umiddelbart øst for Ringsted, tjener det to formål: der skal være overhalingsmulighed for hurtige tog, og der skal være mulighed for at overhale tog, der venter på at kunne krydse stationen for at køre videre ad Sydbanen. For at opfylde de to formål kan sporet kun ligge dér.

MMH:

Hvad angår prognoser for passagertrafikken ved vi, at der vil ske en stigning i henhold til den trafikaftale, som Transport- og Energiministeriet har indgået med DSB for perioden 2006-2014. Det er mere besværligt at lave prognoser for godstrafikken, fordi den fungerer efter principperne for liberale erhverv, hvor trafikken ikke er styret.

Der er uenighed, om der sker en væsentlig stigning i godstrafikken. I Trafikstyrelsen forventer vi en stigning, og det vil også være en miljørigtig udvikling. I Tyskland er der indført skat på lastbiltrafik, og det er en medvirkende årsag til, at der sker en stigning i godstrafikken på skinner, og det kan få virkning for Danmark.

Jeg kender ikke din konkrete sag om støj, men hvis Støjpuljen har været forbi dit hus, så klapper fælden. Grundejerne langs banen får tilbudt tilskud til støjdemping, hvis de er berettiget til det efter reglerne, og hvis man afslår, er sagen forbi.

Benny Christensen, borgmester:

Jeg er blevet spurgt, om det er en god idé, at de berørte grundejere begynder at rive deres udhuse ned?

JET:

Når den offentlige høring er gennemført, bliver der lavet en præcis plan, og vi skal frem til engang i 2006, før Banedanmark har udarbejdet en detaljeret planlægning for og konkrete aftaler med hver grundejer og med haveforeningerne.

MMH:

Det ligger ikke i selve projektet, at man selv skal rydde grunden. Men hvis den enkelte grundejer selv har interesse i at bevare et udhus, kan det være en god idé selv af flytte det.

Tina Bauer:

Hvornår får vi størrelserne på erstatningerne at vide?

MMH:

Erstatningernes størrelse for permanente ekspropriationer afgøres af ekspropriationskommissionen, og den tager udgangspunkt i, hvad ejendommen er værd i handel og vandel.

Ekspropriationerne foregår efter en detaljeret proces og sker før, anlægsarbejdet går i gang. Erstatningerne udbetales af ekspropriationskommissionen.

Arne Hjortshøj:

Det er ikke nogen god idé at lægge nye kolonihaver i fredskovsarealet, for det bliver for tæt på jernbanen.

Jeg foreslår, at man bruger en del af overskudsjorden sammen med det eksisterende jorddepot til at bygge en støjvold ved den østlige fredskov, så den kan skærme i forhold til den store bebyggelse.

JET:

Spørgsmålet om overskudsjord skal diskuteres med Ringsted Kommune. Dit forslag er godt, og vi vil arbejde videre med det.

Ole Nielsen: direktør for Printz Ejendomme A/S, der ejer arealerne i industriområdet, hvor der skal ske midlertidig ekspropriation:

Rammer den midlertidige ekspropriation arealer, som er lejet ud, eller som er udlagt til boligbyggeri? Her er tale om et udviklingsområde, og jeg vil gerne vide, hvad det betyder, og hvilke frister, der kan regnes med.

JET:

Der er en lokalplan for området, og ifølge den kan der etableres boliger på arealet. Men der er efter vore oplysninger ingen aktuelle planer om det, så derfor regner vi med at kunne bruge arealet som midlertidigt arbejdsområde.

Under den midlertidige ekspropriation foregår der bl.a. arbejdskørsel på arealet, jorddeponering, skurby med videre, og når anlægsarbejdet er færdigt, genoprettes området.

Ekspropriationskommissionen afgør erstatningens størrelse, så den kender vi ikke endnu.

Vi vil gerne tale videre med dig om sagen.

GHO:

For midlertidige ekspropriationer kan man betragte erstatningen som en slags leje for området i den pågældende periode.

Kolonihavenotatet

Dette notat beskriver kort forholdene for kolonihaverne, som berøres af KØR-projektets delprojekt for anlæg af et nyt spor umiddelbart øst for Ringsted. Et mere omfattende notat udgives separat.

Umiddelbart før den offentlige høring tog Trafikstyrelsen initiativ til at holde møde den 9. maj 2005 med alle interesserede i havekoloniforeningerne Virkelyst og Kildebo, der lejer arealer langs med jernbanen. På mødet blev det besluttet at nedsætte en arbejdsgruppe, der fik til opgave at finde ud af, hvordan man i samarbejde mellem foreningerne og anlægsmyndigheden kan løse problemerne, som de permanente og midlertidige ekspropriationer medfører. Trafikstyrelsens initiativ baseres på erfaringer fra tidligere jernbaneprojekter, hvor en konstruktiv og tæt dialog fører til gensidigt anerkendte resultater.

Trafikstyrelsen har ikke modtaget høringssvar fra foreningernes medlemmer i høringsperioden. De bemærkninger, der har været til projektet fra foreningernes medlemmer, er indgået i arbejdsgruppens arbejde.

Arbejdsgruppens arbejde

Arbejdsgruppen blev sammensat af repræsentanter for kolonihaveforeningerne, Kolonihaveforbundet og Trafikstyrelsen. Der er afholdt fem møder. I Virkelyst delte arbejdsgruppens medlemmer et spørgeskema ud til de berørte lejere. I Kildebo har formanden haft personlig kontakt med alle berørte lejere. Her fik de pågældende mulighed for at fremkomme med ønsker til projektet.

En af arbejdsgruppens medlemmer har taget fotografier af samtlige berørte kolonihaver. Dette har givet et godt udgangspunkt for arbejdet med projektet.

Foreningernes vurderingsudvalg har foretaget en vurdering af samtlige berørte haver. Dette har givet et godt grundlag for at få overblik over de økonomiske konsekvenser for lejerne.

Arbejdsgruppen har fået foretaget en teknisk gennemgang af samtlige berørte bygninger i de berørte haver af en byggesagkyndig konsulent, der har udarbejdet et notat om hvilke bygninger, der kan flyttes, og hvilke, det bliver nødvendigt at fjerne helt.

Nedenfor gennemgås de arealændringer mv., som der er skabt enighed om mellem parterne.

Berørte haver og forslag til erstatningshaver i Virkelyst

Virkelyst lejer et areal på 139.003 m² af Ringsted Kommune og et areal på 754m² af Banedanmark. Foreningen dækker således et areal på i alt 139.757 m². Der er 278 haver i foreningen. Der er ingen venteliste i foreningen, og foreningen råder p.t. over tre ledige haver. I løbet af sommeren 2005 er otte haver sat til salg af lejerne. Foreningen indgår kontrakt med den nye lejer, mens den tidligere lejer sælger bygninger, beplantning mv. til den nye lejer i henhold til den værdi, der er fastsat af foreningens vurderingsudvalg.

Berørte haver

De ca. 1.820 m², der ligger tættest på banen, inddrages permanent, og ca. 3.400 m² berøres midlertidigt.

- Hele arealet fra de fem haver på Åkandevej 2 – 10 inddrages til arbejdsareal. Når anlægsarbejderne er færdige, bliver det muligt at genetablere tre haver på dette areal.
- Haverne på Åkandevej 4 og 10 nedlægges, og de to lejere får tilbudt erstatningshaver.
- Lejerne af Åkandevej 2, 6, 8 og 12 får tilbudt retablering af deres haver med inddragelse af det resterende areal fra de nedlagte haver.
- For haverne fra Åkandevej 12 til Åkandevej 48A gælder det, at den del af haven, der ligger tættest på jernbanen berøres. Det er muligt at retablere disse haver efter anlægsarbejderne.
- Åkandevej nr. 22 nedlægges og resterende areal overdrages til nr. 20 og 24.
- Haverne på Åkandevej 48 og 48A sammenlægges efter anlægsarbejdet.

Flytning og fjernelse af bygninger

- Bygningerne kan kun flyttes rundt indenfor et begrænset område på grund af de smalle veje.
- Bygningerne i de haver, der inddrages helt, skal flyttes to gange. Først skal bygningerne samles i et hjørne på det inddragne areal, og først når og de nye haver er etableret efter anlægsarbejdet, kan de placeres på et blivende sted.

I det mere omfattende notat udarbejdes en komplet fortegnelse over de berørte bygninger, hvad der skal ske, og hvorledes flytning og fjernelse kan finansieres.

Erstatningshaver

Ved anlæg af et nyt spor er der behov for oprettelse af fire erstatningshaver. Virkelyst kan skaffe disse haver blandt de eksisterende, ledige haver på det areal, der bliver tilbage.

Berørte haver og erstatningshaver i Kildebo

Kildebo dækker i alt et område på 67.751 m² og lejer et areal på 292 m² af Banedanmark. Foreningen dækker således et areal på 68.043m². De ca. 1.050 m², der ligger tættest på banen, inddrages permanent, og ca. 3.230 m² berøres midlertidigt. Der er i alt 138 haver i foreningen. Der er ingen venteliste i foreningen. Foreningen råder for øjeblikket over to ledige haver, som begge er berørt af projektet. To haver er sat til salg i sommeren 2005.

Berørte haver

- Hele arealet fra syv haver på Syrenvej 5 og 6, Anemonevej 5 og 6, Violvej 5 og 6, samt Gladiolusvej 6 inddrages til arbejdsareal. Når anlægsarbejderne er færdige, bliver det muligt at genetablere fem haver på dette areal.
- Haverne på Syrenvej 5 og Violvej 6 nedlægges, og de to lejere får tilbudt erstatningshaver. De øvrige får tilbudt retablering af deres haver med inddragelse af det resterende areal fra de nedlagte haver.
- For de fire haver Tulipanvej 5 og 6, Gladiolusvej 5 og Hyacintvej 26 A gælder det, at den del af haven, der ligger tættest på jernbanen, berøres af anlægsarbejderne.
- I forbindelse med anlægsarbejderne rettes der i dette område op på den selvbestaltede afgrænsning mellem kommunens og Banedanmarks arealer.

- Fire havearealer forøges en anelse. En have bliver en smule reduceret.
- En smal stribe langs foreningens fælleshus berøres ligeledes.

Flytning og fjernelse af bygninger

I forbindelse med detailprojekteringen udarbejdes en komplet fortegnelse over de berørte bygninger, hvad der skal ske, og hvordan flytning, fjernelse og retablering af haver og beplantning, opbevaring af haveredskaber, indbo mv. i anlægsperioden finansieres. I det mere omfattende notat udarbejdes en komplet fortegnelse over de berørte bygninger, hvad der skal ske og hvorledes flytning og fjernelse kan finansieres.

Erstatningshaver

Ved anlæg af nyt spor er der behov for to erstatningshaver.

- Lejeren af Syrenvej 6 er død. Kildebos vurderingsudvalg har værdisat havens bygninger og beplantning m.v. til 0 kr., og dødsboet har overdraget haven til foreningen
- Gladiolusvej 6 er ledig og administreres af foreningen.
- Der er mulighed for etablering af tre nye haver på fredskovsarealet for enden af Hyacintvej på begge sider af regnvandsbassinet. I den fremtidige arealanvendelse indgår anlæg af en parkerings- og vendeplads ud for haverne ved Hyacintvej.

Ekspropriation

Ringsted Kommune ejer de berørte arealer, og der skal gennemføres såvel midlertidige som permanente ekspropriationer i forbindelse med sporprojektet. Ved projekteringen udarbejdes en komplet fortegnelse over ekspropriationernes omfang og de anslåede udgifter hertil.

Diverse

- Virkelysts lejekontrakt med Banedanmark opsiges, da hele Banedanmarks areal skal anvendes i projektet. Begge foreningers lejekontrakter med Ringsted Kommune skal ændres, da arealet bliver en anelse mindre.
- Lejen i perioden under anlægsarbejdet skal nedsættes. Lejebeløbet indeholder betaling til forening og kommune samt for vandforbrug.
- Lejerne skal ikke betale leje, når en anlægslov er vedtaget, og indtil anlægsbyggeriet er færdigt – den periode, hvor haverne ikke kan anvendes.

Ringsted Kommune har tilbudt, at den kommunale leje kan bortfalde i de haver, som ikke længere anvendes, og som ikke kan lejes ud nu på grund af projektet.

Dette høringsnotat behandler spørgsmål, ideer og kommentarer, som er indkommet i høringsperioden fra den 17. maj til den 11. juli 2005 vedrørende delprojekterne "Nyt spor for fjerntog Enghave-Valby" og "Nyt spor øst for Ringsted". De to projekter er de to mest omfattende af det samlede projekt "Mindre kapacitetsforbedringer Østerport-Ringsted", forkortet "KØR". Det samlede projekt har til formål at fjerne en række lokale flaskehalse på strækningen for derved at forøge banekapaciteten med ca. 15 pct.

Trafikstyrelsen for
Jernbane og færger
National Rail Authority

Adelgade 13
DK-1304 København K
Telefon +45 7226 7000

info@trafikstyrelsen.dk
www.trafikstyrelsen.dk

Redaktion: Jesper Sejl
Trykkeri: Vesterkopi

ISBN 87-91726-05-0