

Borger 1

Kære jer,

Jeg er tæt nabo til den kommende udvidelse af banen. Jeg vil gerne foreslå, at VKM undersøgelsen inkluderer et scenarie, hvor banen overdækkes helt, dér hvor overhalingssporene løber, og at Thomas Koppels Alle fortsættes direkte over i et grønt område med en sti hen over banen og videre ud på Tippen.

Vi er mange, der bor meget tæt på sporene, og som vil få voldsomme støjgener fra den øgede trafik på banen med tilhørende opbremsninger, tomgang og igangsættelser.

Så jeg synes, I skal forpligte jer til seriøst at undersøge følgende: Hvad vil en overdækket, grøn løsning betyde for sydhavnernes adgang til Tippens natur? For dyrenes passage henover sporene? For støjgener for de nærmeste naboer (også i kommende år med tættere trafik på banen)? For sammenhængen mellem de forskellige dele af Sydhavnen?

Med venlig men meget bekymret hilsen fra en sydhavner (det er det der kvarter, som i forvejen er gennemskåret og afskåret af store veje og togbaner, I ved)

Til Trafikstyrelsen
Indsendt via vvm@trafikstyrelsen.dk
Journalnummer 2023-142579 og 2023-14144

Sydhavnen den 6. november 2023

Bemærkninger til høring af Sund & Bælts ansøgning om at etablere et baneanlæg mellem Kalvebod og Ny Ellebjerg. (jnr. 2023-142579 og 2023-14144)

Hermed fremsendes høringssvar til den igangværende høring af Sund & Bælts ansøgning om at etablere et baneanlæg mellem Kalvebod og Ny Ellebjerg.

Af høringsmaterialet fremgår at Sund & Bælt ansøger om at etablere et anlæg mellem Kalvebod og Ny Ellebjerg. For projektet er der ansøgt om to forskellige løsninger, løsning O-3 og løsning O-4. Det fremgår, at formålet med projekterne er at etablere et anlæg bestående af to overhalingsspor til godstog og alt efter løsning, et vendespor.

Vi afgiver vores bemærkninger til høringen som beboere på Thomas Koppels Alle 20D, 2450 København SV.

Vores bolig er beliggende mindre end 100 meter fra jernbanen, mindre end 50 meter fra den påtænkte arbejdsplads for enden af Thomas Koppels Alle (TKA) samt mindre end 10 m ud til TKA, hvor tung lastbil trafik forventes dagligt i 2 år under anlægsfasen.

Helt overordnet finder vi det meget uhensigtsmæssigt, at man har valgt en løsning, hvor udvidelse af togbanen sker mellem Kalvebod og Ny Ellebjerg. Vi er uforstående overfor at man ikke i stedet har valgt en løsning, hvor udvidelsen er ved golfbanen på Amager. Hvis man havde valgt denne løsning havde man undgået at påvirke så mange beboere i Sydhavnen.

Vi ønsker særligt at påpege følgende for Trafikstyrelsens vurdering af sagen:

1. Projektet må forventes at få væsentlige indvirkninger på miljøet og **dermed bør projektet omfattes af en miljøvurdering** jf. jernbanelovens § 38 a, stk. 2.
 - a. Sund & Bælts Miljøscreening indeholder en række afgørende fejl og mangler blandt andet for Plante- og dyreliv, Bilag IV arter, Fredninger samt Natura 2000.
 - b. De udarbejdede støj- og vibrations vurderinger er ikke tilstrækkelige og indeholder kun vurdering i anlægsfasen men ikke i driftsfasen.
2. Det er uacceptabelt at der etableres en arbejdsplads/areal for enden af Thomas Koppels Alle (TKA). Placeringen bør flyttes til syd for baneanlægget ved STARK. Ligeledes bør der etableres en midlertidig gang/cykel bro fra TKA til Tippen i anlægsfasens 2 års periode. Samtidig med at der bør indtænkes langt bedre foranstaltninger for reducere af støj mod nord i driftsfasen, herunder indtænke grønne løsninger.

Vedr. pkt. 1.

Af den fremsendte miljøscreening fra Sund & Bælt fremgår det, at man ikke finder anledning til at projektet skal omfattes af en VVM-pligt. Dette er vi ikke enige i af en række årsager.

Det skal påpeges, at der op til projektområdet er registrering af **Naturbeskyttelseslovens §3 naturtyper**. Dette drejer sig om registrering af "overdrev" lige syd for banen (Sydhavnstippen) samt registrering af to "søer"

(Fuglesøen ved Valbyparken samt søen nord for banen). Sund & Bælt har ikke medtaget reference til disse i deres miljøscreening, hvorved der drages fejlagtige konklusioner.

Derudover er der **registeret bilag IV arter** (jf. EU's habitatdirektiv) i området (en række flagermus arter samt grønbroget tudse). Sund & Bælt konkluderer fejlagtigt i deres miljøscreening, at der ikke er registreringer af **grønbroget tudse** i området. Det er ikke korrekt og registreringerne kan findes på naturdatabasen.dk, hvor der er registreringer fra såvel 2021 og 2020.

Ligeledes findes en **række flagermusarter som også er omfattet af bilag IV** i området (jf. arter.dk). Sund & Bælt har i miljøscreeningen blandt andet ikke taget stilling til, hvordan projektet vil påvirke flagermus, herunder er der ikke taget stilling til den lysforstyrrelse, der vil finde sted om natten under anlægsfasen.

Danmark er forpligtet til at sikre gunstig bevaringsstatus for bilag IV arter. Med registreringen af bilag IV arter bør der sikres **en VVM-pligt for projektet**. Der bør blandt andet i den forbindelse stilles krav om afværgeforanstaltninger.

Derudover bør fremhæves, at der er registrering af en **række andre fredede fuglearter** herunder isfugl i området samt **fredningen af Valbyparken**.

Vi er heller ikke enige i Sund & Bælts konklusion om, at projektet ikke vil få indvirkning på **Natura 2000 området** (herunder **fuglebeskyttelsesområdet**) grænsende op til baneområdet. Det kan ikke udelukkes at der vil ske en påvirkning af området og dette bør belyses nærmere ved at der pålægges en VVM-pligt.

Derudover finder vi at screening er mangelfuld ift. vurdering af vibrationer, kumulative effekter og støjpåvirkningerne er utilstrækkeligt belyst. Blandt andet er støj og vibrations gener kun belyst i anlægsfasen og det er ikke klart for os hvilke forventede støj som kan forventes fremadrettet.

Ovenstående forhold bør medføre, at Sund & Bælt projektet omfattes af VVM-pligt.

Vedr. pkt. 2.

Af det fremsendte materiale fremgår det at Sund & Bælt påtænker at anlægge en 5.500m² stort arbejdsplads/areal for enden af TKA. Denne vil ligge lige op af vores naboers huse (blok 24 samt blok 26 i 1 meters afstand) og mindre end 50 meter fra vores egen bolig.

Derudover er vi oplyst at der vil være forventede daglig tung lastbil trafik til og fra arbejdspladsen af TKA. Denne trafik vil **være 10 meter fra facaden af vores hus** (og blok 20).

Der er i det fremsendte materiale ikke lavet en vurdering af støj- og støvgener til og fra den foreslået arbejdsplads, herunder den påvirkning det vil have på området.

Vi vil påpege, at TKA er en "privat fællesvej" og ikke "bygget" til daglig tung trafik. Hvem påtænkes at afholde udgifter til den slitage den tunge trafik dagligt af lastbiler helt automatisk vil medføre? Det kan ikke være os som grundejere / grundejerforeninger. Påtænker man at lave en ekspropriation?

Vi er samtidig **meget bekymret for**, hvad det vil betyde for **trafiksikkerheden på TKA**. Området har en masse børn og unge der dagligt færdes på vejen til og fra skole og til fritidsaktiviteter mv. Der foregår leg og også ridning. Folk benytter vejen til at cykle ud på Tippen, der foregår ridning mv. Hvem tager ansvaret for at der gæses på kompromis med trafiksikkerheden grundet ønsket om tung lastbiltrafik dagligt på TKA i 2 år? Der ER en anden og bedre løsning! Nemlig at arbejdspladsen/arealet placeres syd for banen ved STARK.

For os tyder det på, at projektholder slet ikke har kendskab til nærmiljøet omkring TKA, herunder Vildrosen hvor vi bor.

TKA er ikke en almindelig vej, men en lille vej, der fører ned til haveforeningerne, institutionen og Vildrosen. Samtidig er vejene ind til TKA små krogede indfaldsveje som dagligt medfører trafikpropper, når folk skal ud på arbejde og blandt andet skraldebilen mv. skal udføre deres arbejde.

Ydermere har Sydhavnen været - og er - belastet af en række større projekter herunder Skybrudsikring, Metrobyggeriet og anlæggelse af fjernvarme.

Der er således en lang række forhold som gør, at vi finder det **helt urimeligt og uacceptabelt**, at der anlægges en **arbejdsplads for enden af TKA**. Denne bør i stedet placeres syd for banen ved STARK. Det er en løsning som er muligt og som ikke medfører alle de gener og uacceptable påvirkninger (herunder for trafikikkerheden på TKA) som en arbejdsplads vil medføre for enden af TKA.

Derudover bemærker vi, at man i anlægsfasen påtænker at nedtage de to stibroer som i dag er over til Tippen. Stibroerne bruges dagligt af en masse borgere og folk udefra til at komme ud i naturen. Vi finder i den forbindelse at det er uacceptabelt af vi afskæres for brugen af Tippen og Valbyparken i 2 år. Der bør derfor **sættes krav op om at der skal etableres en midlertidig gangbro**, således at vi sikres adgang til området syd for banen.

Andet - manglende orientering om den igangværende høring og inddragelse i sagen.

Endelige vil vi påpege den manglende inddragelse og orientering om den igangværende høring.

Det er igennem de sociale medier, at vi som direkte berørt beboere er blevet bekendt med sagen i slutningen af uge 41. En afgørelse i nærværende sag bør ske på et solidt oplyst vidensgrundlag hvor alle berørte parter bidrag medtages i vurderingen. Det er svært at sikre, når man ikke har sikret orientering og inddragelse af alle relevante parter.

Vi anser os som part i sagen jf. vores placering til byggeriet på TKA 20D, og finder at vi har **en væsentlig, individuel og retlig interesse i sagen**. Særligt henset til vores meget tætte placering på jernbanen og den påvirkning projektet forventes at have under såvel anlægsfasen - herunder forventede støj og tung trafik på TKA, hvor vores bolig ligger lige ud til (mindre end 10 m), samt under driftsfasen med ekstra forventede togtrafik og dertil hørende støj.

Vi har dags dato modtaget afslag fra Trafikstyrelsen omkring vores anmodning om partsstatus. Dette ønsker vi at påklage til Transportministeren, jf. Forvaltningslovens § 25. Vi er således ikke enig i Trafikstyrelsens vurdering af partsstatus.

Vi vil samtidig henvises til det af vores andelsforenings Vildrosen fremsendte høringsvar som indeholder flere og mere uddybende begrundelser for at blandt andet at projektet bør omfattes af en miljøvurderings pligt i henhold til jernbanelovens § 38 a, stk. 2.

Med venlig hilsen

A large black rectangular redaction box covers the signature area, obscuring the name and any handwritten notes or dates.

Borger 2

Indspil til idefasen for overhalingsspor ved Kalvebod

Indledningsvis vil vi takke for en konstruktiv dialog på borgermødet den 11. marts 2024.

I forbindelse med muligheden for at komme med indspil til idefasen ønsker vi, at henvise til vores høringssvar som blev fremsendt under miljøscreeningsprocessen. Høringssvaret er vedlagt her som *bilag 1*.

Høringssvaret indeholder en række kommentar som er af relevans for idefase processen. En række punkter oplistede i det følgende men er dog ikke er udtømmende, hvorfor *bilag 1* bør betragtes som værende konkrete indspil også.

I forhold til idefasen ønsker vi, at I medtager følgende forhold i undersøgelserne:

1. Skab en overdækket grønkorridor.

- a. En vurdering af at få strækningen overdækket så der skabes en grøn korridor. Med hele den grønne omstilling der pågår i EU og i Danmark finder vi det helt naturligt at en udvidelse af jernbanen naturligvis også sikre grønne korridor og afskærmning for beboere. Dette er i øvrigt i tråd med globale omstilling til mere naturbaserede løsninger.

2. Naturkonsekvensvurderingen skal ske på bedste faglige grundlag

- a. En ordentlig faglig vurdering af hvilke naturværdier i området herunder, bilag IV arter. Som det også fremgår af en lang række høringssvar er miljøscreeningen fejlagtig i forhold til konklusioner om tilstedeværelse af arter mv. Der er fejlagtige konklusioner som i øvrigt også gik igen på jeres præsentation på borgermøde. Det er afgørende at der nu rettes op på dette. Vi ønsker derfor, at der sikres en tilbundsående og faglig korrekt vurdering af naturværdierne i området. Dette blandt andet med inddragelse af et ordentligt datagrundlag, som vi også henviser til i vores høringssvar, herunder registrering af arter på artsportaler mv.

3. Fokus på Thomas Koppels Alle – støj, støv, trafikale udfordringer og sikkerhed

- a. I den kommende Miljøkonsekvensvurdering er det vigtigt at der indgår en nøje vurdering af konsekvenserne af brug af **Thomas Koppels Alle**, som tilkørsel til arbejdsplads over en kortere eller længere periode. Som også påpeget i høringssvaret finder vi at der IKKE bør ske en brug af TKA men at broen mv. må bygges fra den anden side af banen (mod Tippen). I miljøscreeningen fremgik ingen vurdering af brugen af TKA og det bør indgå jf. de forventede konsekvenser en mulig brug af tungtrafik vil have for områdets beboere mv. Således ikke kun selve arbejdspladsen, men at Miljøvurderingen omfatter påvirkningerne på hele TKA (og TKAs indkørselsveje). Dette drejer sig blandt andet om slitage, støj, støv, trafikale udfordringer samt trafiksikkerhed. Her bør der f.eks. laves test på om store lastbiler, kan komme til og fra den forventede arbejdsplads mellem kl 7-9 om

morgenen UDEN at skabe kaos på vejen og skabe øget usikkerhed for bløde trafikanter som blandt andet skal til og fra skole.

Vi ser frem til den fremtidige inddragelse.

Borger 3

Kære Sund & Bælt

Jeg skriver vedrørende projektet "Overhalingsspor ved Kalvedbod".

Jeg har en have i Kolonihaveforeningen Musikbyen.

I dag er banen på en stor del af den berørte strækning visuelt skjult af vold og grøn beplantning. Den beplantning, der skjuler banen er ca. 25 år gammel. At beplantningen har denne alder gør, at den visuelt bidrager til de omkringliggende områder og skaber en naturlig grøn væg, når man bevæger sig langs banen.

Så når beplantning fjernes ifm. projektet, vil det skabe værdi, hvis den hurtigst muligt bliver gen-etableret. Dette kunne hjælpes på vej ved at plante planter, der var nogle år gamle.

Fragtvej og Tudsemindevej langs haveforeningen Musikbyen og videre ud mod tippen har primært bløde trafikanter. Så hvis der kommer mere tung trafik ifm. projektet vil dette betyde en væsentlig anden brug af disse veje. Dette kan have en indflydelse på hvordan det føles at bevæge sig i området, der på nuværende tidspunkt har meget stille trafik.

Derudover er der mangel på gadebelysning ved disse veje, hvis det er nødvendigt at etablere noget midlertidigt ifm. projektet kunne man evt. overveje at etablere gadebelysningen permanent ved disse veje.

Ifm. projektet skal der også laves to nye broer, hvis det er muligt kunne en form for lysdesign måske være noget at overveje i denne forbindelse.

Input til MKV i forbindelse med overhalingsspor ved Kalvebod

Fra Foreningen Det Grønne Knæ

Der bør i miljøkonsekvensvurderingen lægges særlig vægt på projektets påvirkning af biodiversiteten i området, både i anlægsfasen og *efter*. På trods af de nuværende spor interagerer faunaen i området – pattedyr, padder og krybdyr og insekter – i Tippen og Valbyparken og hele området ud mod Hvidovre med faunaen i havebyer og kolonihaver, Karens Minde Aksen og dermed den grønne korridor ind mod byen. Området nord for banen rummer vigtige levesteder og vandhuller, hvor frøer og tudser, snøge og salamandre yngler.

Det er derfor helt essentielt, at der skabes mulighed for faunapassage gennem overdækning af dele eller hele strækningen, da den planlagte spunsvæg i modsætning til de nuværende skrænter effektivt vil forhindre faunapassage, og derved skade den i forvejen truede biodiversitet i området. Derfor bør en overdækning af området belyses i miljøkonsekvensvurderingen.

Sund & Bælt Holding A/S
Vester Søgade 10
1601 København V

Sendt pr. e-mail til ovk@sbf.dk

HØRINGSBEMÆRKNINGER TIL IDÉFASE VEDRØRENDE OVERHALINGSSPOR VED KALVEBOD

Som advokat for Haveforeningen Kalvebod, cvr. 33942397, ("HF Kalvebod") fremsendes hermed høringsbemærkninger til Sund og Bælts idéfase forud for gennemførelsen af miljøkonsekvensvurderingen af projektet om et overhalingsspor ved Kalvebod. HF Kalvebod finder det særdeles positivt, at der udarbejdes en miljøkonsekvensvurdering, men at det naturligvis er vigtigt, at undersøgelsen inddrager alle relevante forhold.

Dette høringssvar har derfor til formål at oplyse om de konsekvenser, som anlægsprojektet både i anlægsfasen og på sigt kan have for HF Kalvebod og foreningens medlemmer.

HF Kalvebod er en haveforening bestående af 90 haver, hvoraf hovedparten siden foreningens grundlæggelse i 1920 har været anvendt til helårsbeboelse. I dag anvendes alle haverne til helårsbeboelse for cirka 200 mennesker. HF Kalvebod er beliggende i et hjørne af Valbyparken i Sydhavnen, der tidligere har været anvendt til losseplads, hvilket medfører, at jorden under HF Kalvebod er af en særlig porøs beskaffenhed.

Baneprojektet "Overhalingsspor ved Kalvebod" samt projektet "Valby Skybrudstunnel" vil i en årrække påvirke Sydhavnen, Valbyparken og i særdeleshed helårsboligerne i HF Kalvebod, som er blandt de boliger, der ligger nærmest banen. Miljøkonsekvensvurderingen bør forholde sig til den *kumulative* miljøpåvirkning.

Sund & Bælt har ansøgt om to løsningsforslag, henholdsvis Løsning O-3 bestående af et overhalingsspor til godstog mellem Kalvebod og Ny Ellebjerg, og Løsning O-4 bestående af to overhalingsspor til godstog mellem Kalvebod og Ny Ellebjerg, men det er fortsat uklart hvilken løsning, der vælges. I det følgende vil høringsbemærkningerne til de to forslag blive beskrevet samlet, da der er sammenfald mellem bemærkningerne til de to løsningsforslag.

Det er vigtigt, at der både under anlægsfasen og den senere driftsfase tages højde for HF Kalvebods område og beboere, herunder områdets anvendelse til helårsbeboelse og arealets karakter og beskaffenhed. Dette skal i første omgang sikres ved miljøkonsekvensvurderingen af projektet, hvor projektets miljøpåvirkning kan blive undersøgt.

1 HØRINGSBEMÆRKNINGER

1.1 Støj herunder trafikale gener i anlægsfasen

Det fremgår af de udarbejdede notater om miljøscreeninger af 7. og 12. september 2023 (herefter "screeningerne")¹, at der i anlægsfasen bl.a. vil være betydelige støjgener, og at projektet ikke vil kunne overholde de fastsatte støjgrænser. Herudover vil projektet medføre så store vibrationer, at der vil være risiko for skader på bygningerne i HF Kalvebod. Dette vil skulle undersøges nærmere ved en miljøkonsekvensvurdering.

Mere specifikt fremgår det af screeningerne, at anlægsarbejdet skal overholde støjgrænserne fastsat i Københavns Bygge- og anlægsforskrift af december 2016 (herefter "Forskriften"). Forskriften er udarbejdet i henhold til § 20 i bekendtgørelse nr. 467/2016 om miljøregulering af visse aktiviteter. Forskriften gælder alle midlertidige bygge- og anlægsprojekter.

Det fremgår af forskriftens § 3, at de i bilag A fastsatte grænseværdier for støj skal overholdes. Dette gælder dog ikke særligt støjende aktiviteter, som er omfattet af bestemmelserne om begrænsede arbejdstider jf. Forskriftens § 8.

Af bilag A fremgår følgende grænseværdier for støj målt *indendørs i beboelsesrum*:

Tidsrum	Grænseværdier målt indendørs for beboelsesrum
Hverdage mandag til fredag kl. 07:00-19:00 samt lørdage fra kl. 08:00-17:00	55 dB(A)
Natten ml. 22:00-7:00	40 dB(A)
Uden for disse tidsrum	25 dB(A)

Af bilag A fremgår følgende grænseværdier for støj målt *udendørs*:

Tidsrum	Grænseværdier målt indendørs for beboelsesrum
Hverdage mandag til fredag kl. 07:00-19:00 samt lørdage fra kl. 08:00-17:00	70 dB(A)
Natten ml. 22:00-7:00	55 dB(A)
Uden for disse tidsrum	40 dB(A)

Det fremgår af screeningerne, at der skal foretages særligt støjende arbejder på hele strækningen i form af spunsning, som er omfattet af begrænsede arbejdstider, og derfor kun må finde sted på hverdage mandag til fredag kl. 08.00-17.00.

Sund & Bælt har i miljøscreeningerne vurderet, at arbejdet med etablering af støjskærm, jord- og sporarbejder i dagtimerne kan overholde støjgrænsen på 70 dB ved alle boliger og havehuse. Det fremgår dog endvidere, at ved ilægning af sporskifter mm., der skal foretages i 5-6 sporspæringer (hver af 72 timer), kan støjgrænsen for nat på 40 dB ikke overholdes ved de nærliggende boliger og havehuse.

Det bemærkes hertil, at det fremgår af Bilag 11a, Niras' vurdering af støj i anlægsfasen af 28. april 2023², at støjen i nattetimerne vil kunne være på mellem 45 og 50 dB for de nærmeste boliger, herunder flere boliger i HF Kalvebod, hvilket er en væsentlig overskridelse af de fastsatte støjgrænser.

¹ Begge notater er downloadet den 18. marts 2024 fra <https://sundogbaelt.dk/forbindelser/overhalingsspor/dokumenter/>.

² Rapporten er downloadet den 18. marts 2024 fra <https://sundogbaelt.dk/forbindelser/overhalingsspor/dokumenter/>.

Herudover fremgår det, at ramning af spuns vil medføre støj på mere end 80 dB ved en del af de nærliggende boliger og havehuse bl.a. HF Kalvebod. Der må derfor forventes en væsentlig støjpåvirkning på særligt HF Kalvebod som følge af projektet.

Den samlede anlægsperiode forventes at vare i ca. 2 år. Det er således 2 år, hvor beboerne i HF Kalvebod forventes at skulle tåle en væsentlig støjpåvirkning.

Det skal hertil bemærkes, at der i screeningerne ikke er foretaget vurderinger af støjpåvirkningen indendørs i HF Kalvebods boliger. Langt de fleste boliger er opført for mange årtier siden og opfylder derfor ikke nutidens standarder i forhold til isolering og materialevalg. Boligerne er derfor meget påvirkelige overfor støj.

Det kan derfor på baggrund af screeningerne ikke konkluderes, om støjgrænserne kan forventes overholdt indendørs i HF Kalvebods boliger. Det er HF Kalvebods synspunkt, at de i screeningerne nævnte støjværdier på henholdsvis 50, 70 og 80 dB ikke er sundhedsmæssigt acceptabelt for HF Kalvebods medlemmer, der anvender deres boliger til helårsbeboelse.

Der skal derfor i miljøkonsekvensrapporten foretages uddybende undersøgelser af støjpåvirkningen ved Kalvebods boliger både indendørs og udendørs, samt træffes afgørelse om brug af afværgeforanstaltninger i anlægsfasen. Der bør opsættes støjhegn, der sikrer HF Kalvebod og foreningens medlemmer mod støj. Støjhegnet bør placeres, så det har den bedst mulige effekt. Støjhegnet skal naturligvis opsættes, inden anlægsarbejderne igangsættes.

Det fremstår uklart for HF Kalvebod, om spunsningen foretages ved hamring eller boring. Spunsningen bør dog udføres på den måde, der er mindst generende for HF Kalvebod og foreningens beboere, herunder både i forhold til støj og vibrationer, der omtales under punkt 1.2.

Under anlægsfasen bør der ved de mest udsatte boliger blive opsat støjmålere, således der sker overvågning af støjpåvirkningen, så der kan iværksættes ekstra afværgeforanstaltninger, hvis det bliver nødvendigt. Således kan det også komme på tale, at beboerne i udsatte boliger genhuses i en periode, mens anlægsarbejderne står på. Dette scenarie bør der tages højde for allerede nu i planlægningen.

Det bemærkes, at der i vurderingen af støjpåvirkningen ikke er inddraget en forventet forøgelse af trafikstøj, som følge af den ekstra kørsel med lastbiler til og fra arbejdspladserne under anlægsfasen. Det er i screeningerne beskrevet hvorfra og hvordan kørslen med lastbilerne vil ske, men det er ikke vurderet, om dette vil kunne have en påvirkning i form af f.eks. støj. Dette vil ligeledes skulle undersøges nærmere i miljøkonsekvensvurderingen. HF Kalvebod har dog noteret sig, at der vil blive anvendt en bestemt type køretøj, således at trafikgenerne mindskes i forhold til, hvis der kun blev anvendt lastbiler.

Sund & Bælt bør i forbindelse med miljøkonsekvensvurderingen ligeledes undersøge, hvorvidt den øgede mængde trafik og anlægsarbejderne i øvrigt vil kunne medføre sikkerhedsmæssige udfordringer i området, herunder både for bilister, fodgængere og cyklister.

1.2 Vibrationer i anlægsfasen

Som beskrevet ovenfor er jorden under HF Kalvebod af en særlig porøs beskaffenhed, og mange af husene står på løse sokkelsten. Den intakte jord under HF Kalvebod ligger i en dybde på cirka 4-4,5 meter. Ved opførelse af nybyggeri skal der piloteres til minimum 4 meters dybde for, at fundamentet har den tilstrækkelige styrke og stabilitet. Sund & Bælt opfordres derfor til at foretage geotekniske undersøgelser af undergrunden under HF Kalvebod, inden anlægsprojektet igangsættes.

Boligerne i HF Kalvebod, der ikke er opført efter nutidens standarder, er særligt sårbare overfor vibrationer som følge af nedramningen af de lodrette spunsvægge. Det er HF Kalvebods synspunkt, at der er en nærliggende risiko for, at husene i HF Kalvebod lider skade som følge af vibrationer og rystelser i anlægsfasen. Dertil følger ”komfortvibrationer”, der ligeledes kan være til stor ulempe for beboerne i HF Kalvebod, og som derfor i videst muligt omfang bør undgås.

Sund & Bælt har i miljøscreeningerne redegjort for, at der ved etablering af spuns kan være risiko for bygningskadelige vibrationer i en afstand af 10-20 meter fra det sted, hvor spunsen etableres. Flere af boligerne i HF Kalvebod er beliggende indenfor denne afstand.

Det gøres gældende, at HF Kalvebod er i særlig risiko for, at der kan opstå sætningsskader som følge af de voldsomme vibrationer.

Det fremgår af screeningerne, at:

”I forbindelse med detailprojektering skal fundering mv. for de potentielt berørte bygninger vurderes, og evt. nødvendige afværgende tiltag planlægges.”

Det forventes derfor, at projektet vil medføre væsentlige miljøpåvirkninger som følge af vibrationerne, hvorfor dette skal undersøges nærmere i miljøkonsekvensrapporten. Det skal vurderes, i hvilket omfang vibrationerne kan forhindres eller begrænses ved hjælp af afværgeforanstaltninger, da der i modsat fald kan ske uoprettelig skade på boligerne, der tilhører HF Kalvebods medlemmer.

Endelig skal der opsættes vibrationsmålere på de mest udsatte bygninger i Haveforeningen, ligesom de mest udsatte bygninger skal gennemgås, og standen registreres med både fotos og f.eks. indendørs niveau-måling mm., da dele af skaderne kan være skjulte og tage tid om at vise sig.

Der skal redegøres for, hvor mange huse der kan blive berørt og i hvor stort omfang, der kan ske en påvirkning. Der skal være taget stilling til erstatningsmulighederne for ejerne af bygningerne, hvis der sker skader på disse, herunder om der kan stilles erstatningsboliger til rådighed.

1.3 Støj og vibrationer i driftsfasen

I dag passerer der maksimalt to godstog og et passagertog i timen forbi på strækningen. Dette antal vil blive forøget markant i fremtiden, hvilket vil forøge støjbelastningen i området. HF Kalvebod har noteret sig, at der som en del af miljøkonsekvensrapporten vil blive foretaget støjberegninger, hvor togtrafikken fremskrives til 2032. Det er HF Kalvebods opfattelse, at togtrafikken bør fremskrives indtil f.eks. 2050 eller så længe det er muligt, så det sikres, at beboerne heller ikke i fremtiden udsættes for uacceptable støjniveauer.

Herudover må det forventes, at en øget togtrafik ligeledes vil medføre flere vibrationer og rystelser i området. Derfor bør der allerede i miljøkonsekvensrapporten, tages højde for valg af materialer, der kan støj- og vibrationsdæmpe mest muligt.

Det gøres gældende, at der for projektet skal udarbejdes yderligere undersøgelser, hvor bl.a. effekten af et højere støjhegn skal undersøges. Herudover bør man undersøge effekten af den indbyrdes placering mellem støjhegn og spunsvæg, og hvordan støjen i driftsfasen vil bevæge og udvikle sig. Det varige støjhegn skal placeres, så det opnår den bedst mulige effekt i forhold til at mindske støjgenerne for beboere i HF Kalvebod. Hvis støjhegnet allerede opsættes i anlægsfasen, således at det er det samme støjhegn, der skal

anvendes i både anlægs- og driftsfasen, skal støjhegnet således flyttes, når anlægsarbejdet er færdigt, hvis placeringen under anlægsfasen ikke er den optimale i driftsfasen.

Der bør endvidere foretages yderligere undersøgelser af vibrationerne i driftsfasen, og hvilken påvirkning de kan have på de omkringliggende boliger samt undergrunden.

1.4 Støv-, jord- og lysforurening

Det bør i miljøkonsekvensrapporten undersøges, hvorvidt projektet kan medføre støvforurening på de omkringliggende boliger, som følge af de mange arbejdspladser der skal etableres i området. Herudover skal det vurderes, om projektet under anlægsfasen vil medføre lysgener, herunder særligt i forbindelse med det anlægsarbejde, der skal foregå i døgndrift.

HF Kalvebod bemærker, at miljøkonsekvensrapporten skal indeholde en undersøgelse af om, og i givet fald i hvilket omfang, projektet medfører lysgener for HF Kalvebods medlemmer. Det bør tillige undersøges, hvordan lyspåvirkninger kan minimeres. Der bør forud for anlægsfasen udarbejdes visualiseringsbilleder, således det sikres, at lyspåvirkningen ikke overstiger, hvad der er rimeligt for HF Kalvebods medlemmer.

HF Kalvebod finder endvidere, at miljøkonsekvensrapporten skal indeholde en undersøgelse af, om og i givet fald i hvilket omfang projektet kan medføre luftforurening til ulempe for HF Kalvebods medlemmer.

1.5 Grundvandssænkninger

HF Kalvebod har noteret sig, at der vil blive foretaget midlertidige grundvandssænkninger. Opmærksomheden henledes endnu engang på, at jorden under HF Kalvebod er af en særlig porøs beskaffenhed.

Det er derfor vigtigt, at det undersøges, om grundvandssænkningerne kan påvirke bebyggelsen i HF Kalvebod, der på grund af sin karakter og alder kan udsættes for skader mv., hvis grundvandet sænkes. Ligeledes er det vigtigt, at det undersøges, om kloaker og pumper indenfor HF Kalvebods område kan blive påvirket. Det er afgørende, at funktionen af kloaker og pumper opretholdes.

1.6 Kumulative effekter

Sund & Bælt skal i forbindelse med miljøkonsekvensvurderingen særligt undersøge projektet påvirkning i kumulation med andre eksisterende og/eller godkendte projekter.

HF Kalvebod vil indenfor samme periode i væsentligt omfang blive påvirket af projektet omkring ”Valby Skybrudstunnel” i form af bl.a. støjpåvirkning fra anlæg og trafik samt vibrationer og rystelser. Sund & Bælt skal derfor vurdere den kumulative støjpåvirkning fra anlægsarbejdet, støjpåvirkning fra den øgede trafik, støvpåvirkning fra de mange arbejdsarealer, øgede vibrationsgener, lysgener, midlertidig grundvandssænkning mv.

Det bemærkes, at de to projekter i kumulation med hinanden vil få væsentlige miljømæssige indvirkninger på haveforeningens boliger og medlemmer. Der skal derfor foretages en vurdering af påvirkningen, samt en undersøgelse af, hvilke afværgeforanstaltninger, der skal anvendes for at undgå væsentlige kumulative påvirkninger.

Der skal foretages en decideret miljøkonsekvensvurdering af den kumulative påvirkning, og det er således ikke tilstrækkeligt, at Sund & Bælt blot indgår i dialog med HOFOR.

1.7 Natur og miljø

Det bemærkes endvidere, at Sund & Bælt i miljøkonsekvensrapporten skal vurdere, hvorvidt projektet vil kunne påvirke naturen omkring projektet, herunder Fuglesøen i Valbyparken, der er en § 3-beskyttet sø, Natura 2000-området i Kalvebod samt de bilag IV-arter der befinder sig i området. Valbyparken er desuden omfattet af en fredning i henhold til en fredningskendelse.

Såfremt det vurderes, at projektet vil kunne medføre en miljøpåvirkning på den beskyttede natur, skal der endvidere tages stilling til afværgeforanstaltninger. Konkret foreslår KF Kalvebod, at jernbaneanlægget overdækkes i forbindelse med etableringen af det nye overhalingsspor. Udover at der vil kunne skabes et projekt med arkitektonisk høj værdi, så vil en overdækning kunne bidrage til at sikre dyrelivet, idet overdækningen vil kunne anvendes som ledelinjer for dyr på vandring. Det vil desuden kunne skabe en unik sammenhængskraft i bydelen, der forekommer opdelt pga. infrastrukturanlæg mv.

2 SAMMENFATTENDE

Helt grundlæggende er det HF Kalvebods synspunkt, at miljøkonsekvensrapporten bør udarbejdes med afsæt i, at HF Kalvebod består af 90 haver med boliger, der anvendes til helårsbeboelse. Boligerne repræsenterer dog ikke sædvanlig boligbebyggelse, hvad angår følsomhed overfor støj, vibrationer mv. De emner, som skal indgå i miljøkonsekvensrapporten, bør derfor undersøges under disse faktiske forudsætninger.

Miljøkonsekvensrapporten skal indeholde en vurdering af de miljømæssige påvirkninger på området, herunder som følge af støj, vibrationer, midlertidige grundvandssænkninger, kumulative påvirkninger, støv, lys mv. Herudover er det væsentligt, at miljøkonsekvensrapporten tager stilling til afværgeforanstaltninger, for herved at undgå de væsentlige miljøpåvirkninger og potentielle uoprettelige skader, der kan opstå.

Herudover skal miljøkonsekvensrapporten indeholde en vurdering af projektets påvirkning på den beskyttede natur i området samt tage højde for områdets fredning.

Der tages naturligvis forbehold for at kræve erstatning som følge af projektet samt at fremsætte konkrete krav om genhusning, hvis det måtte blive nødvendigt.

På vegne af HF Kalvebod skal jeg desuden opfordre Trafikstyrelsen og Sund & Bælt til fortsat at inddrage HF Kalvebod i dialogen om projekteringen af anlægget mellem Kalvebod og Ny Ellebjerg for så vidt angår de forhold, der har betydning for HF Kalvebods medlemmer.

Venlig hilsen

The signature area is completely redacted with black ink, obscuring the name and any handwritten notes.



Input fra Kgs. Enghave Lokaludvalg til idéfasen vedrørende miljøkonsekvensvurderingen af sporudvidelsen ved Kalvebod

Nedenfor følger først i punktform og derefter uddybet Kgs. Enghave Lokaludvalgs input til den miljøkonsekvensvurdering (MKV), Sund og Bælt skal gennemføre forud for iværksættelse af sporudvidelsen vil Kalvebod.

- Lokaludvalget anbefaler primært en overdækning af hele strækningen fra Bådehavnsgade til Ellebjergvej under henvisning til det lignende projekt "Kulbanetunnelen" af Ringstedbanen i Valby. MKV'en bør redegøre for fordele og ulemper i forhold til miljø, støj og andre påvirkninger i driftsfasen.
- Kan en overdækning ikke gennemføres, ønsker lokaludvalget, at der i MKV'en indgår en overdækning af de dele af strækningen, hvor hensynet til naboer og hensyn til dyrelivet gør det mest påkrævet
- Kan en delvis overdækning heller ikke gennemføres, må der som minimum sikres faunapassager på udvalgte strækninger langs projektet, eventuelt i form af brede broer, sammenlignelige med faunapassagerne ved flere broer over Amagermotorvejen.

- Trafik i anlægsfasen - Lokaludvalget finder, at MPV'en skal redegøre for trafikafviklingen under anlægget af sporudvidelsen, især på de små veje i Sydhavnen
- Støj i anlægsfasen

22. marts 2024

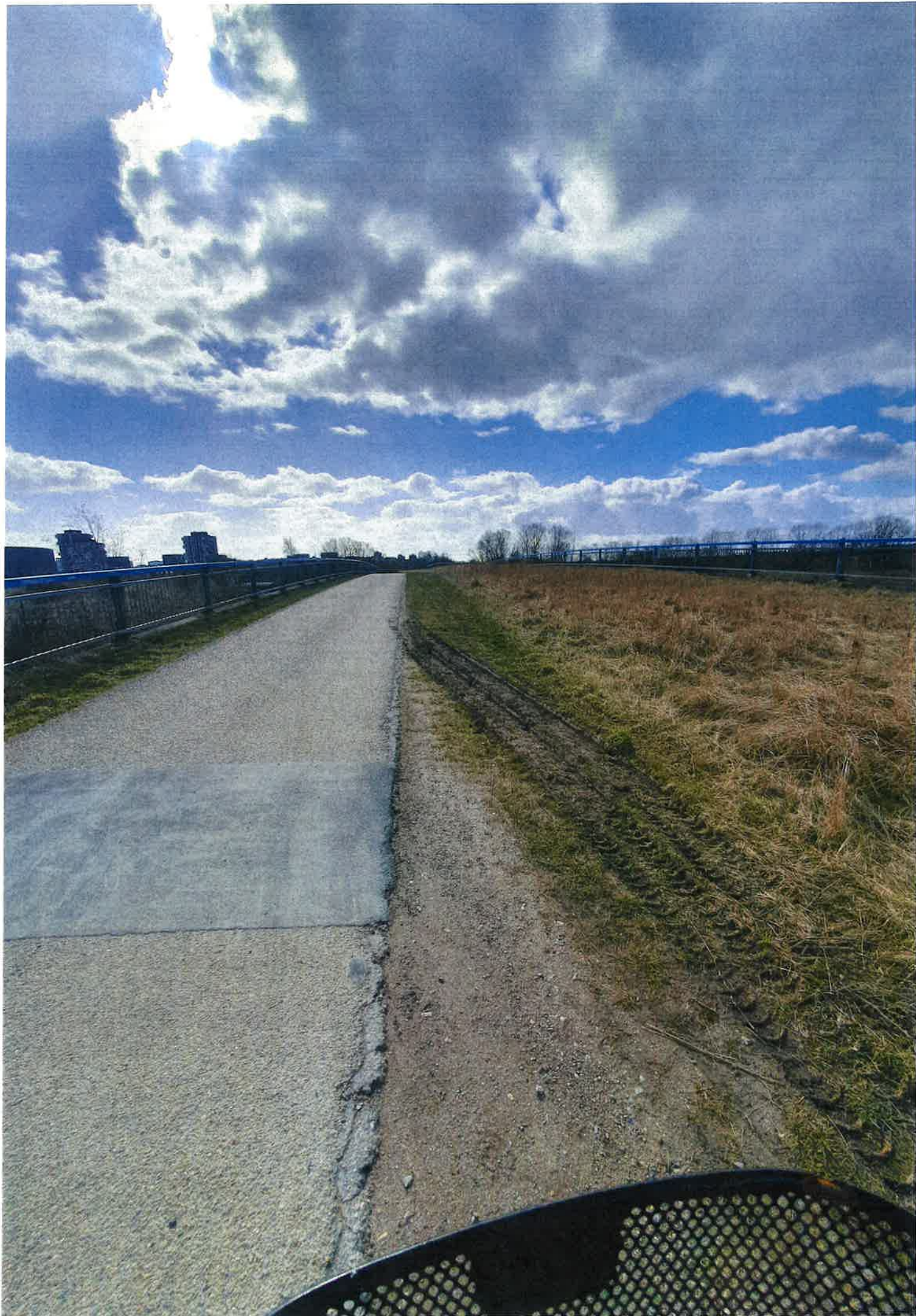
Sagsnr.
2024-0095290

Dokumentnr.
2024-0095290-1

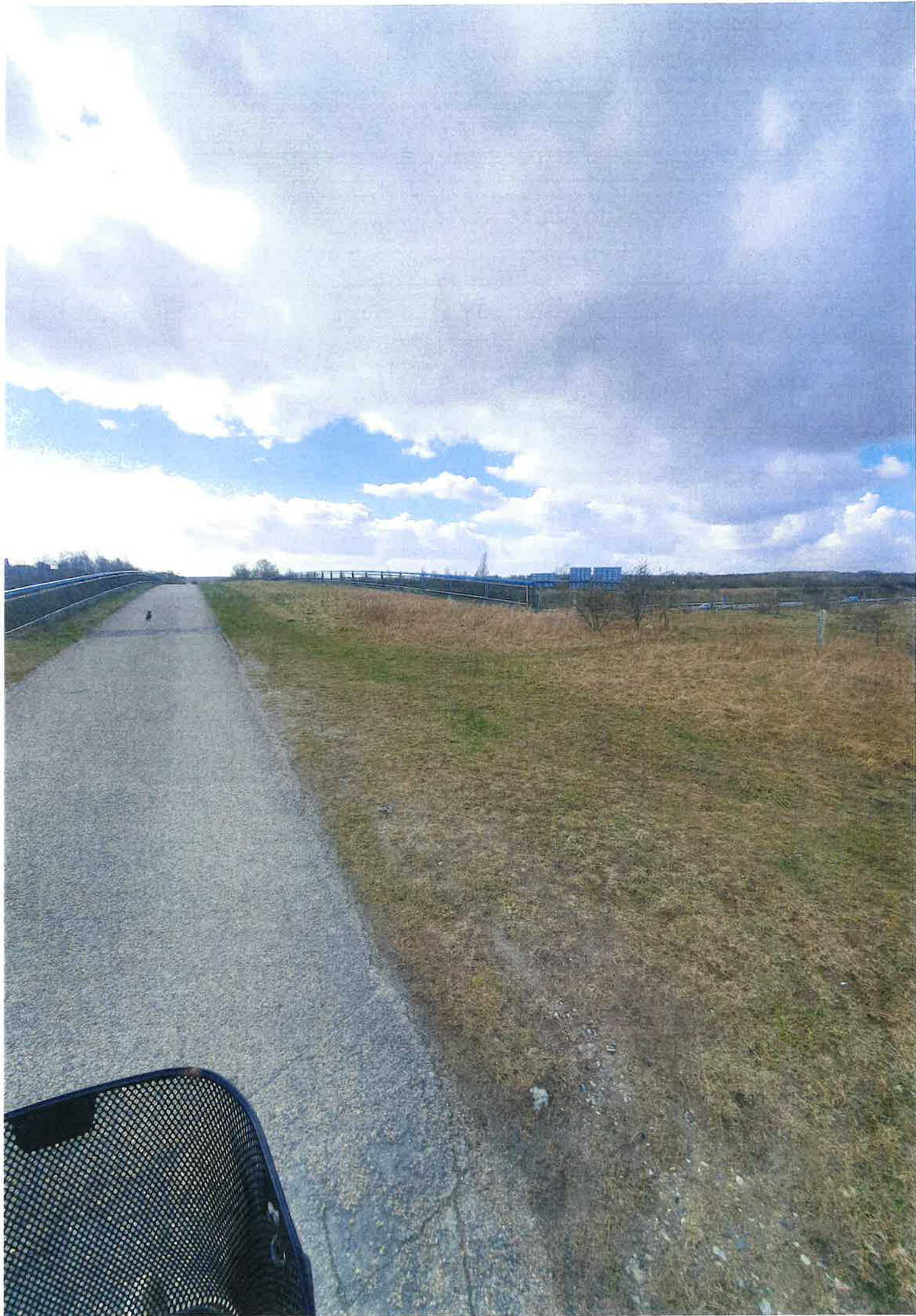
Sekretariatet for Kgs.
Enghave Lokaludvalg

EAN nummer
5798009800503

www.kk.dk/lokaludvalg







MKV'en bør neutralt og sagligt i diagramform angive støjbelastningerne i anlægsfasen. Det bør være transparent, hvor meget der støjес ved "peak", og der bør ikke anvendes gennemsnitsberegninger på støjbelastninger

- Støj i driftsfasen. På samme måde bør der være et klart overblik over, hvad sporudvidelsen kommer til at betyde for det støjniveau, beboerne i området kommer til at leve under, når projektet er i drift. Det gælder både antallet af tog på strækningen, opdelt i passagertog og godstog og i hvilket omfang der forventes støj i form af opbremsning fra godstog.
 - Vibrationer i anlægsfasen og evt. påvirkning af boliger.
 - Forurening med støv i anlægsfasen
-
- Projektets betydning for dyrelivet, især for truede arter, men også for dyrelivet generelt.
 - Projektets betydning for øvrig natur i området.
 - Belysning af, om projektet medfører sænkning af grundvandsspejlet
 - Fældning af alle træer på strækningen og mulighed for genplantning

Uddybning:

Hel eller delvis overdækning af strækningen samt mulighed for faunapassager:

Kgs. Enghave Lokaludvalg finder, at stort set alle de udfordringer, som sporudvidelsen må forventes at medføre i driftsfasen, kan imødegås ved en beslutning om at overdække strækningen fra Bådehavnsgade til Ellebjergvej. Projektet minder på mange måder om Ringstedbane-projektet, hvor der blev fundet midler til to overdækninger, Kulbanetunnelen og Hvidovretunnelen.

Der er mange fordele ved at overdække strækningen, herunder blandt andet:

- Sikring af fri passage for mennesker, dyr, planter og svampe m.m. fra syd til nord.
- Især støj, men også anden forurening fra togtrafikken, vil stort set forsvinde i de områder med grønt tag, og aflaste en del af København, der i

forvejen er plaget af rigtig mange støjkilder, fx de store indfaldsveje (E20, Folehaven m.m.), de mange store byggeprojekter på blandt andet Sluseholmen, Bådhavnsgade m.m., der har foregået i det seneste mange år, foruden støjgener fra skydebanen.

- Bevoksningen ovenpå "taget" vil også dæmpe for støj fra indfaldsvejene (især E20), og være med til at reducere mængden af forurenende luftpartikler fra trafik og industri.
- Markant reduktion af partikel- og støjrelaterede sygdomme og dermed markante besparelser på sundhedskontoen. Dannelsen af mange nye hektarer, der kunne bruges til et tiltrængt løft af grønne områder i København.
- Fremtidssikring af vores by for vores børn og børnebørn, hvor naturen i byen får langt mere plads og større prioritet, hvilken FNs verdensmål nr. 3, 9, 11, 13 og 15 også lægger op til.
- Et prestigeprojekt der vil sætte København på verdenskortet, som en hovedstad der hæver standarden for en bæredygtig tilgang til infrastruktur og et forgangsbillede til forbedringen af en allerede hårdt ramt bynatur.
- Trækplaster for turister og arbejdskraft.
- Et tillidsskabende projekt, hvor københavnernes vil føle sig hørt i forhold til ønsket om mere grønt i byen, mindre støj og anden type forurening.

Lokaludvalget finder, at der er så mange fordele ved at overdække sporstrækningen helt eller delvist i forhold til alt andet end anlægsomkostningerne, at Sund og Bælt bør forelægge en overdækning for Folketinget til beslutning, hvis dette ikke allerede er sket.

Hvis ønsket om en hel eller delvis overdækning ikke kan imødekommes, vil lokaludvalget gerne have belyst, om faunapassager, evt. i form af bredere broer end de nu planlagte, kan skåne dyrelivet og sikre, at de grønne forbindelser mellem Sydhavnstippen og Valbyparken på den ene side, og Karens Minde Aksen og haveforeningerne på den anden side, bevares. Dette brev er vedhæftet 3 billeder fra broer over Amagermotorvejen, hvor der er faunapassager.

Som lokaludvalget anførte i sit høringssvar til Trafikstyrelsen, vil udskiftningen af en grøn jordvold med en spunsvæg langs hele den ene side af jernbanesporet

betyde, at alle faunapassager for både truede og ikke truede arter af dyr bliver afbrudt, og dermed skabe risiko for alvorlige forstyrrelser af adfærdsmønstre og andre former for naturlig opførsel for dyrelivet både på Tippen, i Valbyparken og på den anden side af sporet.

Vi ønsker at denne afbrydelse - en slags "Berlinmur" for dyrelivet i Sydhavnen undersøges nøje i MKVen, og hvis vores frygt for konsekvenserne bekræftes, bør ovenstående alternativer i form af hel eller delvis overdækning eller faunapassager/brede broer (gen)overvejes som alternativ. Vi gør i den forbindelse opmærksom på, at der er skabt faunapassager på broerne over Amagermotorvejen, og at der som tidligere nævnt allerede er praksis for at overdække jernbanestrækninger i tæt beboede områder.

Trafik i anlægsfasen:

Lokaludvalget er tilfredse med, at høringssvarene til trafikstyrelsen har medført, at de to cykel- og gangbroer over jernbanen opføres tidsmæssigt forskudt, og at byggepladsen ved Thomas Koppels Allé/Bådklubben Trekanten bliver mindre end først beskrevet.

Det er dog stadig vigtigt, at MKV'en redegør for hvordan kørslen med lastbiler og andre tunge køretøjer på nordsiden af sporstrækningen vil påvirke beboelseskvarteret, herunder om der overhovedet er plads til at store, tunge køretøjer kan køre af de små veje til og fra Thomas Koppels Allé.

Støj i anlægsfasen:

Lokaludvalget har fået den opfattelse fra borgermødet den 11. marts, at støjberegninger i MKV'en og i andre beskrivelser af projektet i diagrammer o.l. kan anføres som gennemsnitsberegninger, der ikke tager højde for de "peaks" i støjbelastningen, der f.eks. sker, når lokomotiver holder stille ud for beboede områder, og især når lokomotiverne bremses, eller støjen ved spunsning. Hvis der er korrekt forstået, er det efter lokaludvalgets opfattelse uacceptabelt. MKVen skal give et retvisende og transparent billede af støjpåvirkningen på forskellige steder på jernbanestrækningen og i forhold til konkrete begivenheder (spunsning, opbremsning, lokomotiver i tomgang mm). Det er almindeligt accepteret, at længere tids støjpåvirkning kan have alvorlige konsekvenser for

vores helbred, vi vågner f.eks. ved pludselige lyde og afbrydelser i søvnen kan medføre stress.

Støj i driftsfasen:

I den nuværende drift har medlemmer af lokaludvalget set, at godstog fremføres med enten el. eller diesellokomotiver.

I fremtidig drift skal der køre flere tog, hvoraf persontogene vil blive fremført med nye typer af el-tog (DSB).

Det er vigtigt at kende støjniveauet fra fremtidig drift. Der bør også være oplysninger om i hvilket omfang togene, især diesellokomotiverne, skal bremse op og holde i tomgang ud for de beboede områder på strækningen, og hvor stor støjbelastningen vil være.

Vibrationer og støv i anlægsfasen:

MKVen bør også oplyse i hvilket omfang og hvorhenne, der vil være mærkbare vibrationer fra anlægsarbejdet, og hvordan dette vil blive registreret.

Der bør ligeledes være en beskrivelse af, hvor meget anlægsarbejdet vil støve, og hvordan der vil blive ført tilsyn med forurening fra støvende arbejde.

Træfældning og genbeplantning:

På borgermødet den 11. marts oplyste Sund og Bælt, at alle træer og anden beplantning på den jordvold, der skal fjernes på sydsiden af jernbanestrækningen, vil blive fældet/fjernet. Samtidig blev det oplyst, at Sund og Bælt følger banestyrelsens retningslinjer, og at der derfor ikke vil blive genplantet træer på strækningen, men at bevoksning vil ske af sig selv over tid.

Lokaludvalget finder disse oplysninger problematiske af flere grunde:

- Det fremgår af Københavns Kommunes træpolitik 2018-25 http://kk.sites.itera.dk/apps/kk_pub2/index.asp?mode=detalje&id=1522, at eksisterende træer som hovedregel skal bevares, og at fældede træer skal erstattes. Sund og Bælt bør som udgangspunkt følge Københavns Kommunes træpolitik så vidt som det er muligt.
- Uden genbeplantning af træer af en vis størrelse vil støjproblemerne ved sporudvidelsen forstærkes. Træer og buske skærmer for støjen, gavner biodiversiteten

og vil hjælpe med at holde utilsigtet vækst af dominerende plantearter som brombær og tjørn nede.

- Det er ikke rimeligt at Sydhavnens beboere skal leve med ekstra støjgener i en årrække mens der vokser buskads op langs jernbanen
- Genbeplantning af træer vil hjælpe med at skjule de formodentlig ikke særligt pæne spunsvægge
- Træer udgør et vigtigt habitat for fugle, flagermus mv.

Lokaludvalget ønsker, at der i MKVen redegøres for, hvordan den manglende genbeplantning af de formodentlig mange hundrede fældede træer vil påvirke fuglelivet og habitater for flagermus, egern mv. og for insekterne, der er afhængige af træerne.

Venlig hilsen

A large, thick black horizontal bar redacting the signature of the sender.

Trafikstyrelsen
Indsendt via vvm@trafikstyrelsen.dk
journalnummer 2023-142579 og 2023-14144

Vildrosen
Thomas Koppels Alle 14, 16, 18, 20, 22, 24, 26
Den 6. november 2023

Høring af Sund & Bælts forslag om at etablere et anlæg mellem Kalvebod og Ny Ellebjerg



Sender hermed på vegne af følgende berørte parter:

1. *AB Vildrose I, cvr. 30969006*
2. *Grundejerforeningen Vildrose II, cvr. 40633839*
3. *Grundejerforeningen Vildrose, cvr. 38655833*

Vores fælles høringssvar om væsentlige forhold som der bør lægges vægt på ved Trafikstyrelsens vurdering Sund & Bælt ansøgning om at etablere et anlæg bestående af to overhalingsspor til godstog og alt efter løsning, et vendespor mellem Kalvebod og Ny Ellebjerg (jnr. 2023-142579 samt jnr. 2023-141444).

1 Indledning

Indledningsvis vil vi gerne takke for den gode dialog med Trafikstyrelsen ifm. den foreløbige behandling af ansøgningen og høringen. Vi undrer os imidlertid over, at vi på trods af at være direkte påvirket af projektet under såvel anlægsfasen samt driftsfasen, ikke er blevet kontaktet af Trafikstyrelsen ifm. med høringen og at vi ikke har modtaget et høringsbrev.

Vi modtog den første information om projektet via orienteringsmail fra Sund & Bælt d. 19. september 2023, efterfulgt af et indledende informationsmøde den 9. oktober. Vi anser ikke at have haft rimelig tid til at udarbejde vores høringssvar, idet den korte tidsfrist har presset processen unødigt.

Vores høringssvar består af 11 kapitler.

1. Indledning, der beskriver den foreløbige dialog med Sund & Bælt og Trafikstyrelsen samt giver et overblik over kapitlerne i høringssvaret
2. Hovedkonklusion, der beskriver vores centrale indsigelser mod projektet
3. Ejendomme tilhørende A/B Vildrose I, G/F Vildrose I og G/F Vildrose II, der giver en generel beskrivelse af vores ejendomme

4. Partsstatus, der redegør for, at vi skal have status som parter i sagen
5. Området i dag, der beskriver hvordan området fremstår og benyttes i dag
6. Projektet, der kort beskriver projektet og redegør for, at projektet iflg. Bandedanmark er en del af et større projekt
7. Anlægsfasen, der beskriver de trafikale, sociale og strukturelle udfordringer som der forventes at ville være i anlægsfasen, herunder samspillet med de øvrige, igangværende projekter
8. Støj, herunder støj under anlægs- og driftsfaserne, Sund & Bælts manglende dokumentation vdr. støj, samt krav om afværgeforanstaltninger
9. VVM-pligt, som redegør hvorfor projektet er underlagt VVM-pligt
10. Konklusion, der sammenfatter vores centrale argumenter for, at projektet ikke kan gennemføres på det foreliggende grundlag
11. Bilag, som beskriver de bilag der udgør en del af høringssvaret

2 Hovedkonklusion

Samlet finder vi, at Trafikstyrelsen kan ikke give tilladelse til projektet på baggrund af den udarbejdede screening grundet følgende forhold:

- Projektet bør være underlagt VVM-pligt og vi finder at der skal udarbejdes en miljøkonsekvensvurdering i henhold til Jernbanelovens § 38a, stk. 2. Den udarbejdede screening er mangelfuld ift. vurdering af vibrationer, kumulative effekter, påvirkning af § 3-beskyttede naturtyper samt Natura 2000-området og bilag IV-arter. Dette bekræftes af det vedhæftede notat, som DAHL Advokatpartnerskab har udarbejdet ifm. høringssvaret (se bilag 1).
- Støjpåvirkningerne er ikke tilstrækkeligt kortlagt. Der er behov for at gennemføre substantielt mere omfattende undersøgelser af støjgener under anlægs- og driftsfaserne, hvilket bekræftes af den vedhæftede tekniske rapport som vi har fået udarbejdet af FORCE Technology ifm. høringssvaret (se bilag 2). Ydermere skal potentialet for at reducere støjforureningen med afværgeforanstaltninger som f.eks. forhøjelse af støjvolden kortlægges.
- Forslaget om at etablere en arbejdsplads for enden af Thomas Koppels Alle bør ikke tillades. Denne bør i stedet placeres syd for baneanlægget ved Stark.
- A/B Vildrose 1, G/F Vildrose 1 og G/F Vildrose 2 har ikke modtaget tilstrækkelig information om projektet fra myndighederne, herunder et høringsbrev og har ikke haft rimelig tid til at udarbejde høringssvaret. Vi har en væsentlig, individuel og retlig interesse i sagen og burde få tildelt partsstatus. Vi ønsker på denne baggrund derfor også at klage over Trafikstyrelsen afgørelse om at vi ikke tillægges partsstatus i sagen, jf. svar fra Trafikstyrelsen den 3. november 2023.

3 Ejendomme tilhørende A/B Vildrose I, G/F Vildrose I & II

A/B Vildrose I og G/F Vildrose 2 (herefter Vildrosen) blev grundlagt i 2008 og består af 38 rækkehuse i 2-plan. Boligerne er tegnet af ONV Arkitekter og er karakteriseret af meget let adgang til fællesarealer. Vildrosen udgør et moderne landsbyfællesskab i byen. Ifølge en evaluering

foretaget af Kunstakademiets Arkitektskole i 2011, gør Vildrosens beliggenhed det muligt for mennesker, der ser sig selv som bymennesker, at blive tæt på storbyen og alligevel komme til at bo med mange af forstadens kvaliteter. *"Faktisk lidt ligesom man ser det i Kartoffelrækkerne, Humleby, Bakkehusene og lignende kvarterer, som alle har det til fælles, at de er bygget for at være billige familieboliger og som alle har bevaret en høj grad af attraktivitet. Vildroserne kan godt ses som et moderne bud på et lignende kvarter, og alt tyder på, at det også fortsat vil være et attraktivt boligområde. Det er bemærkelsesværdigt, at vi ikke i Vildroserne mødte familier, der forudser, at de bliver nødt til at flytte igen, når deres børn bliver større."*

Vildrosen ligger tæt på jernbanen og 10 boliger ligger direkte nord for det foreslåede projekt. Herunder grænser en række af boligerne op til den planlagte arbejdsplads med 1 meters afstand. I dag anvendes alle boligerne til helårsbeboelse for cirka 140 mennesker. Vildrosen blev bygget af Fonden for Billige Boliger, som blev stiftet i 2006 i forbindelse med overborgmester Ritt Bjerregaards program for billige boliger i København. Vildrosen er en grøn oase i København, med et stærkt fællesskab og høj livskvalitet.

Det er vigtigt, at der under anlægs- og driftsfasen tages højde for Vildrosens område og beboere, herunder områdets anvendelse til helårsbeboelse og arealets karakter og beskaffenhed. Dette bør sikres gennem løbende dialog og inddragelse af Vildrosen. Med nærværende høringsvar opfordres Trafikstyrelsen og Sund & Bælt derfor til dialog i den fremadrettede proces.

I lokalplanen for området, "Lokalplan nr. 395 Karens Minde", i afsnittet om støj side 11 fremgår det bl.a.: *"Mod syd afgrænses området af støjvolden langs Øresundsbanen, hvor støjen ikke overstiger 60 dB(A) uden for jernbanens terræn, ligesom vibrationer fra jernbanen heller ikke giver gener. Trafikken afgiver dermed ikke støj i belastende omfang, hvorfor der ikke i lokalplanen er optaget bestemmelse om foranstaltninger mod støjgener."* Lokalplan nr. 430 for haveforeningerne Frederikshøj og Mozart indeholder i øvrigt tilsvarende bestemmelse.

Det betyder, at hele forudsætningen for den lokalplanlagte bebyggelse i området, inklusive vores bebyggelse Thomas Koppels Allé 14-26 forsvinder, hvis støjniveauet med det planlagte nye jernbaneanlæg kommer til at overskride de 60 dB(A) på jernbanens terræn i driftsfasen. Bebyggelsen bliver så at sige ulovlig. Hvis anlægsprojektet skal være i overensstemmelse med lokalplan nr. 395, må det derfor skulle dokumenteres, at støjniveauet ikke overskrides uden for jernbanens terræn. Denne dokumentation mangler i Sund & Bælts ansøgning.

4 Partsstatus

Vi undrer os over og finder det bekymrende, at vi ikke er blevet kontaktet af Trafikstyrelsen ifm. med høringen, og at vi ikke har modtaget et høringsbrev.

Efter at have rettet henvendelse til Trafikstyrelsen 4 gange for at få afklaret, om vi tillægges partsstatus eller ej, modtog vi den 3. november (3 dage før høringsfristen) besked om, at Trafikstyrelsen ikke tillægger os partsstatus i sagen. (Se bilag 3)

I skrивelsen anfører Trafikstyrelsen, at et begrænset antal parter har fået tillagt partsstatus i sagen, og at der er lagt vægt på grundejere, der vurderes at være særligt belastede af det skitserede

projekt. Der argumenteres for, at anlægsarbejdet vil foregå i en tidsbegrænset periode, og at der forventes natstøj i intervallet op til mellem 40-45 dB ved sporarbejde. Efter Trafikstyrelsens vurdering ligger dette indenfor det niveau, der periodevis må kunne forventes i forbindelse med driften af en eksisterende jernbane.

Vi finder Trafikstyrelsens afgørelse uacceptabel, da vi er blandt de helårsboliger i området som ligger tættest på det foreslåede projekt. Nogle af vores huse ligger 1 m fra én af de foreslåede byggepladser, og vi er blandt dem, som vil opleve mest støj under bygnings- og driftsfaserne, og mange beboere har deres soveværelse direkte ud til det område, hvor projektet planlægges gennemført.

Der er andre juridiske personer, som ifm. høringen har fået tildelt partsstatus i denne sag, på trods af at de, ihht. de beregninger som NIRAS har foretaget, vil opleve mindre støj end GF Vildrose.

Vi vil gerne understrege, at vi har en væsentlig, individuel og retlig interesse i sagen og derfor skal tillægges partsstatus. Konklusionen i afslaget fra Trafikstyrelsen er åbenlyst forkert, og vi ønsker hermed at klage over afgørelsen. Såfremt denne klage ikke fører til, at vi tildes partsstatus, vil vi påklage afgørelsen til Transportministeren.

5 Området i dag:

Vildrosen ligger i et fredeligt og grønt område, syd for Karens Minde Kulturhus, Børnenes dyremark samt Strandparks skolen.

Mod vest afgrænses Vildrosen af tæt bevokset skov, mens Thomas Koppels Allé ligger øst for. Mod syd ligger jernbanen, hvoraf det nærmeste hus er 40 m fra jernbanen.



Området omkring Vildrosen bliver flittigt brugt af lokale samt gæster fra hele byen som ønsker at motionere, lufte hunde, gå ture m.v. i Valbyparken og Sydhavnstippen, der ligger syd for jernbanen, og er et unikt natur- og kulturområde for hele København.



Området omkring Vildrosen er i dag fredeligt, da både jernbanen samt Thomas Koppels Allé kun oplever relativt begrænset trafik.

6 Projektet

Sund & Bælt har sendt 2 ansøgninger om etablering af henholdsvis overhalingsspor (O-3) og overhalingsspor samt vendespor (O-4) mellem Kalvebod og Ny Ellebjerg. Formålet med løsning O-3 er at etablere et anlæg bestående af et overhalingsspor til godstog mellem Kalvebod og Ny Ellebjerg. Løsningen betyder, at der vil være 3 spor på strækningen, hvor der i dag er 2 spor. Formålet med løsning O-4 er at etablere et anlæg bestående af to overhalingsspor til godstog mellem Kalvebod og Ny Ellebjerg. Løsningen betyder, at der vil være 4 spor på strækningen, hvor

der i dag er to spor. Vildrosen ligger på nordsiden af det eksisterende (og fremtidige) baneanlæg, og nærmeste bolig er placeret blot ca. 40 m fra de eksisterende spor.

6.1 Projektet er ifølge Banedanmark en del af et større projekt

I Ansøgning om statslige projekter på jernbane og VVM anfører Sund & Bælt at projektet ikke er omfattet af VVM samt at projektet ikke er en del af et større projekt. Sidstnævnte er i strid med de oplysninger der fremføres af Banedanmark i Beslutningsgrundlag Ring Syd (Glostrup St. – Kalvebod – Ørestad St.) fra november 2017(Bilag 7) hvoraf det fremgår at:

“Ring Syd-projektet består i at gennemføre en række anlægsarbejder, som muliggør en udvidelse og omlægning af togbetjeningen. Med Ring Syd vil der således kunne køre tog fra Roskilde via Ny Ellebjerg til Københavns Lufthavn Kastrup, og der bliver mulighed for at omlægge tog fra København H til lufthavnen via Ny Ellebjerg Station.

Ydermere fremkommer det at det samlede projekt består af følgende arbejder:

- 1) Udbygning af Glostrup Station.
- 2) Udbygning af Ørestad Station samt
- 3) Anlæg af overhalingsspor mellem Kalvebod og Ny Ellebjerg Station.

Vi finder derfor fejlagtigt at konkludere, at projektet ikke er en del af et større projekt.

6.2 Alternativ placering af overhalingsspor

I forbindelse med informationsmøde med Sund & Bælt 9. oktober 2023 blev vi informeret om, at der tidligere har været overvejelser og undersøgelser om at de nye spor kunne placeres på Amager, efter Sjællandsbroen, hvilket er et område uden nært beliggende beboelse. Det er ikke gennemslagsligt for os, hvorfor det alternativt ikke er blevet undersøgt nærmere, eller hvorfor man ikke har valgt denne løsning.

Vi ønsker at en alternativ placering af sporene på Amager undersøges som en del af en kommende miljøkonsekvensvurdering.

7 Anlægsfasen

Dette kapitel beskriver de negative kumulative effekter ved projektet, udfordringerne for områdets sociale struktur og en anlæggelse af en arbejdsplads for enden af Thomas Koppels Allé samt behovet for at ekspropriere, såfremt en sådan byggeplads skulle ønskes etableret.

7.1 Negative kumulative effekter ved projekter

HOFOR planlægger et større anlægsprojekt, Valby Skybrudstunnel, umiddelbart syd for Vildrosen. If. HOFORs hjemmeside gennemføres projektet mellem Q2-2034 og Q3-2027, altså sammenfaldende med udvidelsen af baneanlægget.

Sund & Bælt har vurderet, at der ikke vil være kumulative påvirkninger i forhold til andre projekter i området,

og oplyser, at der pågår dialog med HOFOR om anvendelse af arbejdsarealer og tidsmæssige hensyn, "så væsentlige kumulative påvirkninger undgås". Valby Skybrudstunnel nævnes i ansøgningen, men der bliver ikke foretaget en egentlig vurdering heraf.

I notat udarbejdet af DAHL Advokatpartnerskab vurderes det, at "Sund & Bælt ikke har foretaget en tilstrækkelig vurdering af den påvirkning projektet kan have i kumulation med projektet "Valby Skybrudstunnel", som HOFOR i samme tidsperiode skal etablere fra en arbejdsplads ved Enghave Kanal mod Musikbyen."

Ydermere bemærkes det i notat udarbejdet af FORCE Technology, at der "almindeligvis redegøres ved screeninger og miljøredegørelser for de kumulative effekter, hvis der skal gennemføres flere samtidige projekter. I ingen af støjrapporterne eller i de øvrige gennemgåede dokumenter er der beskrevet kumulative støj- eller vibrationsmæssige effekter ved sporudvidelserne og HOFOR's projekt".

For yderligere argumentation se Bilag 1 og Bilag 2.

Vi ønsker at de negative kumulative effekter fra Valby skybrudstunnel undersøges som en del af en kommende miljøkonsekvensvurdering.

7.2 Udfordringer for områdets sociale struktur

Området omkring Karens Minde og Sydhavnstippen er en oase for beboere og borgere i hele København som kommer for at nyde naturen og friluftslivet med gå- og vandreture, fugle-spotning, hundeluftning, ridning, cykling mv. De to nuværende stibroer hen over jernbanen skaber forbindelsen mellem Sydhavnen samt Tippen og Valbyparken.

Der lægges op til at stibroerne fjernes i hele anlægsfasen på 2 år, hvorved vi afskæres fra direkte adgang til Tippen og Valbyparken. Dette er uacceptabelt lang tid og der bør derfor etableres en "midlertidig" stibro under anlægsfasen således at beboerne i området ikke afskæres fra Tippen og Valbyparken.

7.3 Negative konsekvenser ved anlæggelse af arbejdsplads for enden af Thomas Koppels Allé

Ifølge miljøscreeningen planlægger man at etablere 2-3 arbejdspladser:

"I forbindelse med projektet etableres 2-3 arbejdspladser, se Figur 3:

- Ved Fragtvej (matr.nr. 454 Kongens Enghave, København), etableres en ca. 2.000 m² arbejdsplads (1).
- I det sydøstlige hjørne af Valby Idrætspark (matr.nr. 2123a Valby, København), etableres en ca. 8.800 m² arbejdsplads (2). Arbejdspladsen skal anvendes til skurby og oplag/omlæsning af materialer mv. Adgang til arbejdsplads 2 vil ske fra Ellebjergvej ad Stubmøllevej og Hammelstrupvej.
- Nord for banen, for enden af Thomas Koppels Allé (matr.nr. 485 Kongens Enghave, København), etableres eventuelt en ca. 5.500 m² arbejdsplads (3). Arbejdspladsen skal anvendes til skurby og oplag/omlæsning af materialer mv. "Adgang til arbejdsplads 3 vil ske fra Ellebjergvej ad Stubmøllevej, Mozartsvej og Thomas Koppels Allé."

Vi er som beboere i Vildrosen meget bekymrede ved udsigten til at have en 5.500 m² stor arbejdsplads 1m fra vores huse, da dette vil føre væsentlig påvirkning af vores nærmiljø.

Ud over det forventede støj fra arbejdsplads og jordarbejder må der forventes en væsentlig trafik med lastbiler til og fra arbejdspladsen via Thomas Koppels Allé, der blandt vil passere ca. 10 m fra facaden på GF Vildroses østligste bygning (Række 20).

Det er ikke angivet, hvorvidt støj- og støvgener er medtaget i vurderingerne fra NIRAS mv.. Det synes ikke at være tilfældet og er naturligvis ikke acceptabelt. Ligeledes bør forventede kørsel ind på selve arbejdspladsen medtages i støjberegningerne.

Anlæggelsen vil med sin størrelse alene komme til at dominere hele området og blandt andet blive en trafikprop for al trafik syd for Karens Minde Kulturhus.

De trafikale udfordringer er vi særligt bekymrede for, da de seneste års arbejde med Metroens Linje M4, HOFOR's skybrudssikring med anlæggelsen af Karens Minde Aksen og det fortsatte arbejde med skybrudstunnellen ved Enghave Kanal, etablering af fjernvarme i Komponistkvarteret og HF Frederikshøj, etc., har vist stor trafikal sårbarhed omkring Thomas Koppels Allé.

Vejen fungerer som hovedtrafikåre for beboerne i HF Frederikshøjs, HF Mozarts, og GF Vildroses mere end 300 helårs-husstande, HF Frederiksholm, områdets erhvervsdrivende, medlemmer af Bådforeningen Trekanten, samt elever og personale på Strandparkskolen. Sidstnævnte transporteres dagligt til og fra skole i minibusser og vil uden tvivl rammes af forsinkelser som følge af det øgede trafikale pres.

Da alle indfaldsveje til Thomas Koppels Allé på nær Offenbachsvej har skarpe sving, som umuliggør transport med større køretøjer, må vi antage, at al sådan transport ville foregå herfra. Vejen tillader i princippet 2-vejs trafik, men den er for smal til, at det kan lade sig gøre.

Et at de forhold som ikke er belyst i høringsmaterialet er at den daglige trafik af lastbiler til den foreslåede arbejdsplads vil passere mindre end ca. 10 m fra Vildrosens østlige bygninger, hvor der blandt andet er soveværelser lige ud til vejen. Lastbiltrafikken vil føre til støj- og støvgener. Det er uklart, om denne trafik er medtaget i miljøscreeningen, hvilket umiddelbart ikke synes at være tilfældet. Dette finder vi meget problematisk.

Stor bekymring for trafiksikkerheden

Den øgede trafik vil ydermere skabe usikkerhed for børn og bløde trafikanter på Thomas Koppels Allé, herunder Strandparkskolen, der er en specialskole for elever med fysiske og psykiske funktionsnedsættelser under Folkeskolelovens § 20 stk. 2. Thomas Koppels Allé er et kernepunkt for vores unge og børn, som ofte færdes på og ved vejen til og fra skole og i fritiden med leg og spil og er på ingen måde egnet til store mængder af tung trafik ud fra en sikkerhedsmæssig betragtning.

Samlet set finder vi det stærkt problematisk, at der etableres en arbejdsplads for enden af Thomas Koppels Allé. Vi vil således på det kraftigste fraråde, at dette tillades.

7.4 Ekspropriation vil være nødvendig

Thomas Koppels Allé er en privat fællesvej, og brugen af vejen til projektet vil derfor forudsætte en ekspropriation, idet vi ikke uden videre forventer at kunne give tilladelse til færdsel til det foreslåede formål (Se bilag 1). Ekspropriation forudsætter aktualitet og nødvendighed, herunder at det er i almenvellets interesse. Vi kan i den forbindelse stille spørgsmålstejn ved kravet om nødvendighed, hvor der er mere oplagte, alternative arbejdsarealer syd for banen.

Såfremt Trafikstyrelsen, på trods af vores modstand, tillader etableringen af en arbejdsplads for enden af Thomas Koppels Allé, vil vi gøre et erstatningskrav gældende til genetablering af brud, huller, slitage mv.

7.5 Matrikler og kort

I notat Miljøscreening – Løsning O-4 beskrives følgende om arbejdspladser og arealer:

I forbindelse med projektet etableres 2-3 arbejdspladser, se Figur 3:

- *Ved Fragtvej (matr.nr. 454 Kongens Enghave, København), etableres en ca. 2.000 m² arbejdsplads (1).*
- *I det sydøstlige hjørne af Valby Idrætspark (matr.nr. 2123a Valby, København), etableres en ca. 8.800 m² arbejdsplads (2). Arbejdspladsen skal anvendes til skurby og oplag/omlæsning af materialer mv. Adgang til arbejdsplads 2 vil ske fra Ellebjergvej ad Stubmøllevej og Hammelstrupvej.*
- *Nord for banen, for enden af Thomas Koppels Allé (matr.nr. 485 Kongens Enghave, København), etableres eventuelt en ca. 5.500 m² arbejdsplads (3). Arbejdspladsen skal anvendes til skurby og oplag/omlæsning af materialer mv. Adgang til arbejdsplads 3 vil ske fra Ellebjergvej ad Stubmøllevej, Mozartsvej og Thomas Koppels Allé.*

samt:

Udover de oplyste arbejdspladser, etableres der en række arbejdsarealer. Syd for banen etableres arbejdsareal på følgende matrikler:

- a. 7000o Kongens Enghave, København, gang- og cykelstien Fragtvej/Tudsemindevej*
- b. 7000c Valby, København, gang- og cykelstien Tudsemindevej*
- c. 1966 Valby, København, Valbyparken (Tudsemindevej)*
- d. 2123a Valby, København, Valby Idrætspark*

Nord for banen etableres arbejdsareal på følgende matrikler:

- a. 7000l Kongens Enghave, København, gang- og cykelsti
- b. 7000k Kongens Enghave, København, gang- og cykelsti
- c. 487 Kongens Enghave, København, Thomas Koppels Allé

Kommentar

Den tilhørende figur 3 viser markeringen af de nævnte matrikler, men på kortene bilag 1 og 2 er matrikel nr. 486 desuden markeret som Projektområde.

- Indgår matrikel 486 som en del af det planlagte projektområde? I så fald vil det medføre en væsentlig påvirkning af de nærmeste naboer i boligerne beliggende på Thomas Koppels Alle 24A-F samt 26A-D, i form af primært støj, støv og lys
- Hvad er forskellen på arbejdspladser om arbejdsarealer?

Figur 3:



Bilag 1:



Matrikelkort:



8 Støj

For dette afsnit gælder, at indholdet fortrinsvis bygger på FORCE Technologys tekniske vurdering af de støjmæssige forhold ved projektet (Se bilag 2 "Vurdering af støj fra baneanlæg ved Kalvebod" udarbejdet af FORCE Technology).

Generelt finder vi, at projektets kortlægning af de støj- og vibrationsmæssige forhold under anlægs- og driftsfaserne er fejlbehæftet og mangelfuld. Vi finder dette yderst kritisabelt og mener, at der er behov for at gennemføre en VVM-undersøgelse for at kunne vurdere projektets konsekvenser.

8.1 Støj og vibrationer; generelle kommentarer

FORCE Technology har følgende generelle kommentarer ift. støj og vibrationer (i kursiv):

FORCE Technology

- *Det er uklart, hvilken planmæssig status AB Vildrose har, jf. NIRAS' rapporter [3], [4], [5], og dermed om boligerne indgår i de udførte optællinger. AB Vildroses matrikel bør indgå i optællingerne, idet det er den faktiske anvendelse, der er bestemmende for støjbelastningen (se Kommentar 1).*
- *Ved miljøredegørelser og -screeninger skal de kumulative effekter beskrives. Der er tilsyneladende ikke set på HOFOR's planer om en arbejdsplads ved Fragtvej (Musikbyen) umiddelbart syd for AB Vildrose i sammenhængen med dette anlægsprojekt (se Kommentar 2).*
- *Det anføres, at "I driftsfasen skal projektet overholde de vejledende støjgrænser for jernbaner. Det forventes dog ikke, at projektet medfører en betydelig stigning af jernbanestøjen i området. Der søges om dispensation hos Københavns Kommune ved behov for eventuelle overskridelser af støjgrænser. Alternativt vil der som del af anlægslov for projektet gives bemyndigelse til transportministeren til at dispensere fra støjgrænser". Det er uklart, om der her henvises til driftsfasen eller anlægsfasen, idet Københavns Kommune alene er myndighed på anlægsaktiviteterne. En overskridelse af støjgrænserne i driftsfasen vil være en væsentlig ulempe for de omkringboende.*

Supplerende kommentarer:

Såfremt der med "dispensation" henføres til driftsfasen, så skal det understreges at vurderingen af støj i driftsfasen er mangelfuld, da der ikke er lavet støjscenarier for dette, hvorfor en tilladelse til dispensation i driftsfasen ikke kan gives.

Vi stiller os desuden helt uforstående overfor, at der i det hele taget skulle være behov for at søge om dispensation for støjgrænsen, idet Sund & Bælt anfører, at projektet kun vil føre til en marginal forøgelse af støjen. Dette underbygger det generelle indtryk af, at det ikke er undersøgt tilfredsstillende.

Samtidigt kan vi ikke se, at der skulle være grundlag for at give en tilladelse til en højere støjforurening end den, som grænseværdierne foreskriver i form af en dispensation. Vi forventer at projektet som minimum overholder støjgrænseværdierne.

8.2 Støj og vibrationer - Anlægsfase

FORCE Technology har følgende kommentarer ift. støj og vibrationer i anlægsfasen (i kursiv):

FORCE Technology

- Der gælder i Københavns Kommunes forskrift, jf. [6], en støjgrænse for støjens maksimalværdi $L_{pAmaxFast}$ om natten på 55 dB(A). Maksimalværdier er ikke belyst i rapporterne (se Kommentar 5).
- Der er ikke set på alternative og mere skånsomme arbejdsmetoder som fx nedvibrering af spuns i stedet for ramning. Dette vil formentlig kunne reducere støj- og vibrationsbelastningen ved AB Vildrose (se Kommentar 6).
- Det er ikke forklaret i, hvilket omfang etablering af køreledningsmaster eller fundamenter hertil er taget med i støjberegningerne. Det er typisk en meget støjende proces, når fundamenter nedrammes (se Kommentar 6).
- Til- og frakørsel til arbejdspladsen ved Thomas Koppels Allé er ikke beskrevet – ej heller hvilke aktiviteter der forventes på arbejdspladsen, som er placeret få meter fra beboelsen AB Vildrose (se Kommentar 3).
- Det er uklart, i hvilket omfang der forventes arbejde i weekender (se Kommentar 4).

8.3 Støj og vibrationer - Driftsfase

FORCE Technology har følgende generelle kommentarer ift. støj og vibrationer i anlægsfasen (i kursiv):

FORCE Technology

- *Der mangler en beregning af 0-alternativet i driftsfasen, altså situationen hvis baneanlægget ikke udbygges. Kun dette kan indgå ved vurdering af, om der er tale om betydelige eller ubetydelige ændringer i støjniveauet som følge af anlæggets udvidelse. Det viste støjkort for udvidelsen kan således ikke anvendes til at vurdere, om støjen ændres betydeligt. AB Vindrose har fra Sund & Bælt fået oplyst, at der i dag kører 2 godstog og 1 passagertog i timen i hver retning. Dette antal forventes at øges til 4 godstog og 2 passagertog i timen i hver retning. FORCE Technology vurderer, at en sådan fordobling vil øge støjbelastningen i hele området med ca. 3 dB ved de samme toghastigheder, -typer og -længder som i dag. Herudover vil flytningen af det ene hovedspor længere væk fra jordvolden (mod nord) medføre en forøgelse af støjen ved AB Vildrose, ligesom den planlagte spunsvæg (som erstatning for den sydlige jordvold) vil kunne give betydelige refleksionsbidrag støjen nord for banen (se Kommentar 8 og 11).*
- *Indførelse af længere tog (op til 1050 meter) vil medføre højere maksimalstøj (L_{Amax}) end i dag, idet maksimalstøjen direkte afhænger af den maksimale tog længde og ikke mindst hastigheden. Dette forhold er ikke omtalt i rapporterne (se Kommentar 7). Herudover er det uforståeligt, at den maksimale hastighed mellem 2019 og 2030*

tilsyneladende reduceres fra 120 til 100 km/t (Trafikstyrelsens prognose (se Kommentar 9).

- *Ved tilførsel af overhalingsspor vil der typisk være lange, holdende godstog, der venter på køretilladelse. Med dieselgodstog må det forventes, at de holder i tomgang i overhalingssporene og dermed støjer. Med el-godstog vil der formentlig ikke være støj i tomgang, men tog med kølecontainere vil kunne støje. Det er ikke oplyst i rapporterne, i hvilket omfang holdende tog vil give anledning til støj ved naboejendommene*

Supplerende kommentarer

I ansøgningsmaterialet fremgår, at projektet i driftsfasen forventes at overholde de vejledende støjgrænser for jernbaner, og at stigningen i støj og vibrationer som følge af projektet vil være marginal. Der foreligger imidlertid ingen baselinemåling for det nuværende støjniveau eller beregninger af det forventede støjniveau og støjudbredelsen i driftsfasen, hvorfor denne påstand ikke er underbygget.

Det er ydermere uklart, hvad den fremtidige trafikmængde som følge af projektet bliver. Sund & Bælt har informeret os om, at togtrafikken kan fordobles, såfremt det nye anlæg bliver etableret. Vi forventer, at der fremlægges et præcist scenarie for det fremtidige antal godstog og passagertog, der kommer til at benytte sporene, og at alle støjvurderinger ift. driftsfasen tager dette scenarie til indtægt. Specielt også da de nye spor vil føre til øgede støj og vibrationer fra togets hjul-skinne-kontakt, togets motorer, m.v. ifm. at togene bremses og accelereres, samt at der er risiko for, at togene kører med højere hastighed. Samtlige af disse forhold må forventes at føre til en væsentlig øgning i støjforureningen. Der er behov for at skabe klarhed over, hvordan den øgede trafik må formodes at påvirke støjen ved at gennemføre en miljøkonsekvensvurdering.

8.4 Etablering af afværgeforanstaltninger

I ansøgning fra Sund og Bælt for Løsning O-3 nævnes følgende angående støjskærm i afsnit 3.1 side 2:

For at gøre plads til et midtliggende overhalingsspor og tilhørende afvandingsystem skal støjvolden syd for banen fjernes, og afgravningen skal udvides syd for eksisterende spor. Som erstatning for støjvolden opsættes en 2 meter høj støjskærm på den sydlige side af sporene ved Kalvebod Haveforening og Musikbyen Haveforening. Anlæg af sporet foregår ved at støjvolden først afgraves. Derefter etableres en spuns i baneskråningen, og der afgraves skråning nede fra banearealet. Herefter udgraves til sporkasse som etableres og sveller og spor lægges. Til sidst etableres kørestrøm og signaler.

I ansøgningen oplyses i afsnit 4, om påvirkninger på land, nr. 9 Støj og vibrationer:

Til erstatning for eksisterende støjvolde etableres en 2 meter høj støjskærm. Skærmen etableres inden de øvrige anlægsarbejder påbegyndes, hvorved støjskærmen også vil reducere støjudbredelsen i anlægsfasen.

Det er uklart hvor på strækningen, der etableres hhv. 2 meter høj støjskærm eller spuns i baneskråningen, eller om der etableres begge dele på nogle strækninger. Dette ønskes specificeret med en situationsplan og skitser.

I forhold til en spunsvæg, så vil denne reflektere støj mod nord fra togene. Den negative øgning i støjforureningen mod nord bør vurderes og beregnes nærmere, og specifikke afværgeforanstaltninger relaterede til driften, som beskrevet nedenfor, bør vurderes nærmere:

- Beklædning af spunsvæg med støjdæmpende materialer
- Overdækning af banegrav på strækninger med flest berørte naboer
- Etablering af støjskærm mod nord ovenpå eksisterende støjvold
- Forhøjelse af eksisterende støjvold mod nord

I forhold til sidstnævnte, så bør der laves en vurdering af mulighed for forhøjelse af eksisterende støjvold mod nord på sådan vis, at det værner mod den øgede støj. Materialer til anlægsarbejdet vil oplagt være overskudsjorden fra fjernelse af den eksisterende støjvold mod syd. Dette vil være en bæredygtig løsning, som anvender overskudsjorden som en ressource og ikke som affald. I tillæg vil dette være en væsentlig besparelse for projektet på reducerede omkostninger til slubbortskaffelse af jorden.

8.5 Befolkning og sundhed

I forhold til støjs påvirkning af menneskers mentale sundhed, så henviser vi til Kommentar 8 i notat fra FORCE Technology (kursiv):

FORCE Technology

- *De [vejledende støjgrænser fra Miljøstyrelsen](#) er udarbejdet som en anbefaling til kommu ner, der ønsker at udlægge områder til bebyggelse langs eksisterende jernbaner. Det er kutyme, at fx Ba nedanmark og Vejdirektoratet tager udgangspunkt i de vejledende støjgrænser ved anlæggelse af nye eller ombyggede anlæg, men i sidste ende er det anlægsloven, der fastlægger støjgrænserne. Med andre ord gælder der ingen støjgrænser for eksisterende baner, med mindre, de er anført i en anlægslov. De seneste års fokus på støjgener fra trafik, og den fremkomne evidens på særligt trafikstøjens helbredsskadelige effekter, taler dog for endog at reducere de vejledende grænser for støj. [WHO's foreslåede grænse](#) for jernbane støj (Lden) er således 54 dB, altså 10 dB lavere end de vejledende støjgrænser i Danmark. Samtidig anbefaler WHO en grænse for Lnight på 44 dB for at beskytte borgerne mod søvnforstyrrelser om natten. (Lnight anven des ikke i Danmark, derimod anvendes maksimalværdien LMax, som godt kan anses som en beskyttelse af borgernes søvnkvalitet). Det forhold, at Sund & Bælt ser det som en mulighed at søge dispensation ved Københavns Kommune for*

eventuelle overskridelser af de vejledende støjgrænser anses som ude af trit med den generelle udvikling og øgede opmærksomhed på støj i samfundet.

Supplerende kommentarer

Vi vurderer således, at netop WHO's anbefalinger skal tages i betragtning i forbindelse med vurdering af støj under driftsfasen.

9 VVM-pligt

Ud fra en samlet betragtning af Sund & Bælts to screeninger af løsningsforslag finder vi, at projektet vil få væsentlige indvirkninger på miljøet. På denne baggrund skal projektet miljøvurderes i medfør af Jernbanelovens § 38a, stk. 2.

Vi finder ikke at Sund & Bælt har sikret et fuldt oplyst grundlag, idet der er en række fejl og mangler. Dette bekræftes endvidere af advokat Anette Kusk fra DAHL Advokatpartnerskab (se bilag 1).

Overordnet begrundes dette i følgende forhold af væsentlige påvirkninger i anlægs- og driftsfasen:

- Støj og trafikgener
- Vibrationer
- Kumulative påvirkninger
- Beskyttede naturtyper og dyreliv
- EU's Habitatdirektiv (bilag IV arter)
- Nature 2000 området

For støj- og trafikgener, vibrationer og kumulative påvirkninger henvises til tidligere afsnit. Øvrige forhold belyses i det følgende med dertilhørende bilag 1 samt bilag 6.

9.1 Beskyttede naturtyper og dyreliv, bilag IV-arter samt Natura 2000-område

I forbindelse med Trafikstyrelsens vurdering af hvorvidt projektet skal omfattes af en VVM er vi særligt opmærksom på at der skal foretages en væsentlighedsvurdering af projektets påvirkning af såvel eventuelle Nature-2000 områder samt gældende EU-direktiver herunder EU's Habitatdirektiv med bilag IV arter. Ligeledes skal der tages hensyn til dansk lovgivning herunder Naturbeskyttelseslovens §3 . For at kunne foretage en sådan vurdering er det afgørende at sikre at oplysningsgrundlaget er fyldstgørende og korrekt.

I den forbindelse vil vi indledningsvist påpege at dette ikke er tilfældet i Sund & Bælts notat om Miljøscreening af "Miljøscreening af overhalingsspor mellem Kalvebod og Ny Ellebjerg" fra 7. september 2023. Således er der ikke overensstemmelse med konklusioner i notatet i forhold til eksisterende §3 områder, tilstedeværelsen af bilag IV arter samt Natura-2000 områder jf. blandt andet Danmarks Arealinformation samt indrapporterede arter i www.arter.dk samt www.naturdatabasen.dk. Platforme som i dag må anses for at være vigtige redskaber til indberetning og validering af observationer af den danske flora og fauna, herunder i forbindelse

med stillingtagen til om et givet projekt bør/skal omfattes af en VVM i henhold til gældende EU lovgivning jv. bilag IV arter.

Dette belyses i det følgende med dertilhørende bilag (se bilag 1 og 6).

Naturbeskyttelsesloven §3 områder

I Sund § og Bælts notat om Miljøscreening under pkt. 2 Plante og dyreliv anføres, at nærmeste § 3 område (en sø) er 140 m syd for den eksisterende bane. Dette er ikke korrekt og notatet er i den henseende mangelfuld.

Som det anføres i bilag 1, er der et § 3 område direkte op til banen syd beliggende (overdrev) (Sydhavnstippen) jf. Danmarks Arealinformation. Ligeledes er der registrering af en sø omfattet af § 3 nord for banen samt registrering af en sø omfattet af § 3 syd for banen v. Valbyparken (Fuglesøen). Det er samtidig uklart hvilken sø, der henvises til i Sund § Bælts notat 140 m syd for banen.

Endvidere med henvisning til bilag 1 fremgår det, at *jf. naturbeskyttelseslovens § 3 må der ikke foretages ændringer i tilstanden af mosen. Forbuddet mod ændringer gælder ikke kun for foranstaltninger inden for sø- eller overdrev området, men gælder for alle foranstaltninger, der kan påvirke søen og overdrevets tilstand, selvom de foretages uden for søen og overdrevets afgrænsning.*

Endvidere bemærkes det, at *Sund & Bælt i screeningen under pkt. 7 i Påvirkninger på land, Overfladevand og grundvand, har oplyst, at der i udførelsesperioden skal ske yderligere grundvandssænkning. Sund & Bælt har ikke vurderet, om en midlertidig grundvandssænkning kan medføre en væsentlig påvirkning af søerne.* (Bilag 1).

Vi finder på denne baggrund, at der bør udarbejdes en miljøkonsekvensrapport, som sikrer, at de § 3-beskyttede naturtyper ikke påvirkes væsentlig af projektet.

9.2 Tilstedeværelse af bilag IV-arter

Med henvisning til bilag 1 bemærkes *at Sund § Bælt fremhæver i deres screeningen, at jernbanen højst sandsynligt fungerer som ledelinje og fourageringsområde for flagermus. Der er imidlertid ikke foretaget nogen vurdering af, om projektet kan påvirke fourageringsområdet under såvel anlægsfasen som driftsfasen.*

Vi ønsker at påpege, at der er registrering af en række flagermus i området herunder Brunflagermus (*Nyctalus Noctula*), Dværgflagermus (*Pipistrellus pygmaeus*) samt ubestemt flagermus. (Se bilag 6).

Fundet af flagermus giver blandt andet anledning til at der bør sættes grænser for natlige aktiviteter med lys i anlægsfasen, da dette kan påvirke flagermusaktiviteten i området. Her bør det endvidere bemærkes, at Sund & Bælt i deres notat ikke har taget lys forstyrrelse i betragtning.

Endvidere fremhæves i bilag 1, at *Habitatdirektivets artikel 12, stk. 1, pålægger medlemsstaterne at indføre en streng beskyttelsesordning idet naturlige udbredelsesområde for de dyrearter, der er nævnt i direktivets bilag IV. Ordningen skal efter bestemmelsens litra a og d blandt andet omfatte et forbud mod alle former for forsætlig drab af enheder af disse arter i naturen samt beskadigelse eller ødelæggelse af yngle- eller rasteområder.* (bilag 1)

Ledelinjer anses ikke som yngle- og rasteområder for flagermus, men yngle- og rasteområder kan blive negativt påvirket, hvis der sker en forstyrrelse af de tilknyttede ledelinjer i forbindelse med bl.a. fouragering. (bilag 1)

Det vurderes i bilag 1, at *der i anlægsfasen, hvor der tilmed skal foretages arbejde om natten, er risiko for, at der kan ske påvirkning af flagermus, hvorfor der skal udarbejdes en miljøkonsekvensrapport. Miljøkonsekvensrapporten skal sikre, at de potentielle skadelige virkninger med fornøden sikkerhed begrænses ved hjælp af nødvendige afværgeforanstaltninger.*

Sund § og Bælt fremhæver endvidere, at der ikke er observationer af Grønbroget Tudse (*Bufo viridis*) idet der ikke siden undersøgelser i 2011 er registreret forekomst af hverken padder eller krybdyr på Sydhavnstippen og at dette blev genbekræftet i 2014. På denne baggrund konkluderes det, at Grønbroget Tudse sandsynligvis er forsvundet.

Dette er ikke korrekt og vi må pege på, at der er registeret grønbroget tudse op til baneanlægget i såvel 2020 som 2021 (se bilag 6 med registreringer). Det er således også her en fejlagtig konklusion i notatet.

I Bilag 1 fremføres endvidere at *“Herudover fremgår det af screeningen, at arbejdspladser kan virke tiltrækkende på padder, herunder netop den grønbrogede tudser. Det fremgår videre, at der derfor vil være behov for afværgeforanstaltninger i form af padderhegn samt indsamling og udsættelse nær Fuglesøen. Dette taler for, at der er behov for en mere uddybende vurdering af de potentielle miljøpåvirkninger, projektet kan medføre”.*

Det vurderes, at det ikke kan udelukkes, at der kan ske en negativ miljøpåvirkning af bilag IV-arter i forbindelse med anlæg eller drift af projektet. Vi finder derfor også at en miljøkonsekvensrapport vil skulle indeholde en detaljeret habitatvurdering for herved at sikre, at afværgeforanstaltningerne er tilstrækkelige for at undgå en skadelig påvirkning på bilag IV-arterne.

9.3 Andet dyreliv

Derudover vil vi påpege at der er adskillige registreringer af den rødlistede isfugl (*Alcedo atthis*) herunder ved den nordlige del af kanalen op til banelegemet. Seneste registrering er fra i år 2023. (Se bilag 6).

Endelig kan fremhæves en række registreringer af Lille Vandsalamander herunder seneste i oktober 2023 grænsende op til anlægget.

Samlet finder vi derfor Sund & Bælts vurdering af Plante- og dyreliv herunder Bilag IV arter er fejlbehæftet og mangelfuld. Det giver ikke det korrekte vidensgrundlag til en vurdering af, om projektet bør omfattes af en VVM-pligt eller ej. Ligeledes bør det tilføjes at registreringerne af dyre- og plantearter i det ansøgte projektområde bevirker, at der skal udarbejdes en plan for beskyttelsen af disse arter jf. gældende lovgivning.

9.4 Natura 2000

Vi ønsker endvidere at fremhæve følgende med henvisning til bilag 1 omkring Natura 2000, som vi finder vigtigt at medtage i en vurdering af VVM-pligt:

Omkring 450 meter syd for projektområdet ligger Natura 2000-område nr. 143, Vestamager og havet syd for. Natura 2000-området omfatter fuglebeskyttelsesområde nr. 111, Vestamager og havet syd for. På udpegningsgrundlaget er bl.a. knopsvane, vandrefalk, lille skallesluger, bramgås mv.

Det fremgår af Sund & Bælts vurdering af påvirkningen af fuglene omfattet af fuglebeskyttelsesområdet, at:

”Der er ikke påviselige påvirkninger af fugle ved støjpåvirkninger under 50 dB(A) og for langt de fleste arter vil der ikke være en påvirkning ved 60 dB(A).”

Det fremgår imidlertid ikke af screeningen, hvad der er baggrunden for denne vurdering, ligesom det heller ikke fremgår, hvilke arter der er vurderet for. Det kan derfor ikke på den baggrund udelukkes, at der kan ske en påvirkning på udpegningsgrundlaget for Natura 2000-området som følge af projektet.

Herudover fremgår det af screeningen, at det vurderes, at fugle bedre kan tolerere midlertidig støj eller impulsstøj, hvis de kan høre hinanden i de stille perioder imellem støjimpulserne. Det skal igen bemærkes, at det ikke fremgår, om det er alle fuglearter, der bedre kan tolerere midlertidig støj.

Sund & Bælt har på baggrund heraf konkluderet, at projektet ikke vil have en påvirkning på udpegningsgrundlaget for Natura 2000-området. Det vurderes, at det ikke kan udelukkes, at det omfattende og støjende anlægsarbejde vil kunne påvirke fuglene og dermed Natura 2000-området væsentligt.

Det skal endvidere bemærkes, at der ikke er foretaget nogen vurdering af, om en midlertidig grundvandssænkning kan påvirke Natura 2000-området, hvis der f.eks. skulle være okker eller lignende i området, der kan blive ledt ud til Natura 2000-området. Herudover fremgår det, at udledningen af grundvandet varierer mellem 40 og 70 m³/t afhængigt af årstiden, hvorfor det muligvis vil kunne holdes indenfor den almindelige variation i udledningsfasen.

En egentlig vurdering af hvor stor udledningen vil være, og hvorvidt dette vil kunne medføre en påvirkning, vil imidlertid først blive foretaget i projekteringsfasen.

Øvrige bemærkninger til screeningen

Endvidere skal fremhæves følgende fra bilag 1 som vi ønsker medtages i vurderingen af VVM-pligt.

Sund & Bælt har i screeningen noteret, at projektområdets arbejdspladser samt linjeføring er underlagt skovbyggelinjen, men at dette vil blive inddraget i forbindelse med en eventuel anlægslov for projektet. I den forbindelse konkluderer Sund & Bælt herefter, at området derfor kan udnyttes med respekt for skovbrynet. Det bemærkes hertil, at dette ikke er korrekt, da der vil ske en påvirkning af området inden for skovbyggelinjen, også selvom området bliver medtaget i anlægsloven, og det derfor ikke vil udgøre et problem for tilladelsen til projektet.

Desuden er der stadig tale om en påvirkning inden for skovbyggelinjen.

Sund & Bælt har i screeningen i vurderingen af påvirkninger i det marine område noteret, at eftersom projektet ikke er kystnært, er der ingen mulige påvirkninger af det marine område. Hertil skal det imidlertid bemærkes, at projektet ligger direkte op ad Enghave Kanal, som leder direkte ud i Kalveboderne. Det bør derfor vurderes, om der kan ske en påvirkning af Enghave Kanal, som i sidste ende kan påvirke det marine område.

10 Konklusion

Samlet finder vi at Trafikstyrelsen ikke kan give tilladelse til projektet på baggrund af den udarbejdede miljøscreening og at projektet i henhold til gældende lovgivning bør pålægges at udarbejde en miljøkonsekvensvurdering (VVM).

Den udarbejdede screening er mangelfuld ift. vurdering af støj, vibrationer, kumulative effekter, og ikke mindst påvirkning af §3-beskyttede naturtyper samt Natura 2000-områder og bilag IV-arter. De negative kumulative effekter fra Valby skybrudstunnel skal ligeledes vurderes sammen med mulighederne for at skabe en alternativ placering på Amager.

A/B Vildrose 1, G/F Vildrose 1 og G/F Vildrose 2 har ikke modtaget tilstrækkelig og rettidig information om projektet fra myndighederne, herunder et høringsbrev og har således ikke haft rimelig tid til at udarbejde høringssvaret.

Vi har en væsentlig, individuel og retlig interesse i sagen og burde få tildelt partsstatus. Vi ønsker på denne baggrund derfor også at klage over Trafikstyrelsen afslutning om at vi ikke tillægges partsstatus i sagen, jf. svar fra Trafikstyrelsen den 3. november 2023. I øvrigt er det vigtigt at anlægsprojektet overholder lokalplan nr. 395 og at der under anlægs- og driftsfasen tages højde for Vildrosens område og beboere, herunder områdets anvendelse til helårsbeboelse. Dette bør sikres gennem løbende dialog og inddragelse af Vildrosens foreninger.

Generelt finder vi, at projektets kortlægning af de støj- og vibrationsmæssige forhold under anlægs- og driftsfaserne er fejlbehæftet og yderst mangelfuld. Der er samtidigt behov for at undersøge mulighederne for at reducere støjforureningen med afværgeforanstaltninger som f.eks. forhøjelse af eksisterende støjvold mod nord på sådan vis, at det værner mod den øgede støj.

Vi stiller os uforstående overfor, at der skulle være behov for at søge om dispensation for støjgrænsen i driftsfasen, idet Sund & Bælt anfører, at projektet kun vil føre til en marginal forøgelse af støjen. Vi anbefaler desuden at WHO's vejledninger tages i betragtning i forbindelse med vurdering af støj under driftsfasen.

Samlet set finder vi det stærkt problematisk, at der etableres en arbejdsplads for enden af Thomas Koppels Allé. Vi vil således på det kraftigste fraråde, at dette tillades. Den daglige trafik af lastbiler til den foreslåede arbejdsplads vil passere mindre end 10 m fra Vildrosens østlige bygninger, og det er uklart, om denne trafik er medtaget i miljøscreeningen.

Der lægges op til at stibroerne fjernes i hele anlægsfasen på 2 år, hvorved vi afskæres fra direkte adgang til Tippen og Valbyparken. Dette er uacceptabelt lang tid og der bør derfor etableres en "midlertidig" stibro under anlægsfasen.

11 Bilag

Følgende bilag indgår som en del af høringen.

Bilag 1. Notat vedrørende udvidelsen af baneanlægget mellem Kalvebod og Ny Ellebjerg, udarbejdet af DAHL Advokatpartnerskab 2023.

Bilag 2. Teknisk notat. Vurdering af støj fra baneanlæg ved Kalvebod. Udarbejdet af FORCE Technology 2023.

Bilag 3. Overhalingsspor, Kalvebod. Beregning af togtrafikstøj. Udarbejdet for A/S Øresund af Noras, 2023

Bilag 4. Beslutningsgrundlag Ring Syd (Glostrup St. – Kalvebod – Ørestad St.), November, 2017.

Bilag 5. Svar på henvendelse vedrørende høringssvar, partsstatus og klagevejledningen, Trafikstyrelsen, 2023

Bilag 6. Registrering af arter

Bilag 7- Beslutningsgrundlag Ring Syd (Glostrup St. – Kalvebod – Ørestad St.

NOTAT VEDRØRENDE UDVIDELSEN AF BANEANLÆGGET MELLE KALVEBOD OG NY ELLEBJERG

A/B Vildrose I, Grundejerforeningen Vildrose, Grundejerforeningen Vildrose II og H/F FREDERIKSHØJ har anmodet DAHL om bistand til vurdering af, hvorvidt udvidelsen af baneanlægget mellem Kalvebod og Ny Ellebjerg på baggrund af den udarbejdede screening bør miljøvurderes jf. jernbanelovens § 38 a, stk. 2.

Nærværende notat er alene en vurdering af, om projektet på baggrund af den udarbejdede screening kan forventes at få væsentlige indvirkninger på miljøet og derfor skal miljøvurderes.

Sund & Bælt har ansøgt om to løsningsforslag, henholdsvis Løsning O-3 bestående af et overholdsspor til godstog mellem Kalvebod og Ny Ellebjerg, og Løsning O-4 bestående af to overholdsspor til godstog mellem Kalvebod og Ny Ellebjerg. Eftersom der er overvejende sammenfald mellem screeningerne af de to løsningsforslag, vil de i det følgende hovedsagelig blive vurderet samlet.

Vurderingen foretages på baggrund af de fremlagte bilag til Sund & Bælts ansøgning fremlagt på Trafikstyrelsens hjemmeside, herunder særligt miljøscreeningerne samt støjnotater udarbejdet af Niras til de to løsningsforslag.

Sund & Bælt A/S har vurderet, at der i forbindelse med projektet ikke vil være behov for supplerende vurderinger, herunder en egentlig miljøkonsekvensvurdering. Sund & Bælt har vurderet, at der ikke vil være væsentlige påvirkninger på nogen af miljøfaktorerne på land, det marine område eller øvrige forhold som følge af projektet.

Det er vores overordnede vurdering, at det på baggrund af miljøscreeningerne kan forventes, at projektet vil få væsentlige indvirkninger på miljøet, hvorfor projektet skal miljøvurderes i medfør af jernbanelovens § 38 a, stk. 2.

PÅVIRKNINGER ANLÆGS- OG DRIFTSFASEN

Nærværende afsnit indeholder en vurdering af, om det på baggrund af screeningen kan udelukkes, at projektet kan medføre en væsentlig påvirkning på miljøet.

Støjpåvirkning under anlægsfasen herunder trafikale gener

Det fremgår af screeningen, at anlægsarbejdet skal overholde støjgrænserne fastsat i Københavns Bygge- og anlægskonvention af december 2016 (herefter "Forskriften").

Det fremgår videre, at der skal foretages særligt støjende arbejder på hele strækningen i form af spunsning. Denne type arbejder er undtaget fra grænseværdierne for støj i Forskriftens bilag A, men arbejdet er til gengæld omfattet af bestemmelser om begrænsede arbejdstider, jf. Forskriftens § 8, hvorefter særligt støjende aktiviteter kun må finde sted på hverdage mandag til fredag kl. 08.00-17.00.

Sund & Bælt har i miljøscreeningen vurderet, at arbejdet ved etablering af støjskærm, jord- og sporarbejder i dagtimerne kan overholde støjgrænsen på 70 dB ved alle boliger og havehuse. Det fremgår dog

endvidere, at ved ilægning af sporskifter mm., der skal foretages i 5-6 sporspæringer (hver af 72 timer), kan støjgrænsen for nat på 40 dB ikke overholdes ved de nærliggende boliger og havehuse.

Det bemærkes hertil, at det fremgår af Bilag 11a, Niras' vurdering af støj i anlægsfasen, at støjen i nat-timerne vil kunne være på mellem 45 og 50 dB for de nærmeste boliger, hvilket er en væsentlig overskridelse af de fastsatte støjgrænser.

Herudover fremgår det, at ramning af spuns vil medføre støj på mere end 80 dB ved en del af de nærliggende boliger og havehuse. Der må derfor forventes en væsentlig støjpåvirkning på særligt de nærliggende boliger og havehuse som følge af projektet.

Det bemærkes, at der i vurderingen af støjpåvirkningen ikke er inddraget en forventet forøgelse af trafikstøj, som følge af den ekstra kørsel med lastbiler til og fra arbejdspladserne. Det er i screeningen beskrevet hvorfra og hvordan kørslen med lastbilerne vil ske, men det er ikke vurderet, om dette vil kunne have en påvirkning i form af f.eks. støj.

I forhold til trafikale gener skal det endvidere bemærkes, at der i området er adskillige private fællesveje, hvorfor der kræves tilladelse fra ejerne eller ekspropriation, såfremt vejene skal benyttes til færdsel. Flere af de private fællesveje er ikke rustet til særlig tung trafik, hvorfor der skal foretages en vurdering af, hvilken påvirkning den øgede lastbilstrafik kan få for vejene.

Den samlede anlægsperiode forventes at vare i ca. 2 år. Det er således 2 år, hvor de nærmeste boliger og havehuse forventes at skulle tåle en væsentlig støjpåvirkning, uden der er foretaget yderligere vurdering af støjpåvirkningens omfang.

På den baggrund vurderes det derfor, at der skal udarbejdes en miljøkonsekvensrapport for projektet, hvori den fulde støjpåvirkning vurderes, således der kan træffes afgørelse om eventuelle afværgeforanstaltninger.

Støjpåvirkning i driftsfasen

Det fremgår af screeningen til Løsning O-3, at projektet i driftsfasen skal overholde de vejledende støjgrænser for jernbaner, men at det ikke forventes, at projektet vil medføre en betydelig stigning af jernbanestøjen i området.

Det bemærkes hertil, at Miljøstyrelsens vejledende støjgrænser for jernbaner er vejledende, hvorfor der skal tages stilling til støjgrænserne i en anlægslov.

Det fremgår af screeningen til Løsning O-4, at det er vurderet, at ændringer i støj- og vibrationsforholdene som følge af projektet vil være marginale, idet godstrafikken er dimensionsgivende, og at den ikke ændres som følge af projektet. Det er uklart, hvad der menes med denne vurdering, da det må forventes, at en udvidelse af jernbanen må medføre en forøgelse af både godstrafik og almindelige passagertog, hvilket ligeledes fremgår af Trafikstyrelsens prognose 2032.

Det fremgår bl.a. af screeningen af Løsning O-4, at dette løsningsforslag vil give mulighed for at ekspedere godstog med en længe på op til 1050 meter samt at det er formålet med løsningen, at der åbnes for muligheden for at benytte anlægget til vending af tog fra Sverige.

Herudover fremgår det af screeningen af Løsning O-3 under projektbeskrivelse, at:

"For at få de fulde gevinster af den nye sydlige jernbanekorridor fra Roskilde via Ny Ellebjerg til Københavns Lufthavn er det afgørende, at der bliver skabt plads til godstog på strækningen. Med etableringen af et overhalingsspor til godstog ved Kalvebod kan det sikres, at godstog ikke kommer i konflikt med passagertogtrafikken som følge af det øgede trafikomfang og det forventede øgede antal godstog, når Femern Bælt-forbindelsen åbner i 2029."

På den baggrund må det forventes, at formålet med projektet er, at der skabes plads til en stigning i togtrafikken på strækningen, hvorfor der må forventes en stigning i støjpåvirkningen under driftsfasen. Det bemærkes, at Niras alene har vurderet støjen under anlægsfasen.

Det er oplyst, at der i dag kører 2 godstog og 1 passagertog i timen i hver retning. Dette antal forventes at øges til 4 godstog og 2 passagertog i timen i hver retning, hvilket er en fordobling af den nuværende trafik.

Det vurderes, at Trafikstyrelsen ikke kan give tilladelse til projektet uden der forinden er foretaget en vurdering af de miljømæssige indvirkninger den øgede togtrafik kan medføre. Herunder skal der foretages en vurdering af påvirkningen frem til 2029 indtil Femern Bælt-forbindelsen åbner samt en vurdering af påvirkningen herefter, hvor der må forventes endnu en stigning i togtrafikken.

Vibrationer

Sund & Bælt har i miljøscreeningen redegjort for, at der ved etablering af spuns kan være risiko for bygningsskadelige vibrationer i en afstand af 10-20 meter fra, hvor spunsen etableres.

Det fremgår videre, at:

"I forbindelse med detailprojektering skal fundering mv. for de potentielt berørte bygninger vurderes, og evt. nødvendige afværgende tiltag planlægges."

Det kan derfor lægges til grund, at det må forventes, at projektet vil medføre væsentlige miljøpåvirkninger som følge af vibrationer, hvorfor der skal udarbejdes en miljøkonsekvensrapport.

Det vurderes, at før der kan gives tilladelse til projektet, skal der foretages en vurdering af påvirkningen fra vibrationerne, og hvorvidt disse kan forhindres eller begrænses ved hjælp af afværgeforanstaltninger. En sådan vurdering kan ikke udskydes til et senere tidspunkt i projekteringsfasen.

Kumulativ påvirkning

Det følger af bilag 3 pkt. 1, litra b, til jernbaneloven, at ved vurderingen af, om et projekt skal underkastes en miljøkonsekvensvurderingen, skal myndigheden vurdere projektets påvirkning i kumulation med andre eksisterende og/eller godkendte projekter.

Det vurderes, at Sund & Bælt ikke har foretaget en tilstrækkelig vurdering af den påvirkning projektet kan have i kumulation med projektet "Valby Skybrudstunnel", som HOFOR i samme tidsperiode skal etablere fra en arbejdsplads ved Enghave Kanal mod Musikbyen.

Det bemærkes, at der i screeningen ikke er en egentlig vurdering af de kumulative effekter, de to projekter kan have. Sund & Bælt har vurderet, at der ikke vil være kumulative påvirkninger i forhold til andre projekter i området, men oplyser, at der pågår dialog med HOFOR om anvendelse af arbejdsarealer og tidsmæssige hensyn, "så væsentlige kumulative påvirkninger undgås".

Det bemærkes hertil, at det således er konstateret, at der er kumulative påvirkninger fra de to projekter, men der bliver ikke foretaget en egentlig vurdering heraf.

Der er således hverken vurderet på den kumulative støjpåvirkning fra anlægsarbejdet, støjpåvirkning fra den øgede trafik, vibrationsgener, lysgener, midlertidig grundvandssænkning osv., hvilket må anses som en væsentlig mangel i screeningen.

Det vurderes, at der for projektet skal udarbejdes en miljøkonsekvensrapport, som kan belyse hvilke kumulative påvirkninger, der kan opstå som følge af de to projekter, herunder hvilke afværgeforanstaltninger der kan anvendes for at undgå, at projektet kan få væsentlige indvirkninger på miljøet.

Beskyttede naturtyper og dyreliv

Det fremgår af screeningen, at nærmeste § 3-beskyttede områder er en sø beliggende ca. 140 meter syd for den eksisterende bane.

Dette er ikke korrekt.

Det fremgår af Danmarks Arealinformation, at der umiddelbart syd for banen er et stort areal med § 3-beskyttet overdrev. Dette areal er Sydhavnstippen.

Det fremgår endvidere, at der lige umiddelbart syd for den vestlige ende af baneprojektet er en § 3-beskyttet sø, der kaldes "Fuglesøen i Valbyparken", der grænser umiddelbart op til en haveforening. Valbyparken er desuden omfattet af en fredning. Sund & Bælt ses ikke i screeningen at have inddraget disse to beskyttede naturtyper og grundlaget for fredningen af Valbyparken i sin vurdering.

Det kan endvidere ses, at der ca. 140 meter nord for banen er endnu en § 3-beskyttet sø. Sund & Bælt har i screeningen beskrevet en sø, der ligger ca. 140 meter syd for den eksisterende bane. Det kan ikke umiddelbart konstateret om der er søen nord for banen, som Sund & Bælt henviser til. Ifølge Danmarks Arealinformation ses der ikke nogen § 3-beskyttet sø 140 meter syd for banen. Kortbilag med indtegninger af de beskyttede naturtyper hentet fra Danmarks Arealinformation er vedlagt nederst i notatet.

Beskyttelsen efter naturbeskyttelseslovens § 3 betyder, at der ikke må foretages ændringer i tilstanden af mosen. Forbuddet mod ændringer gælder ikke kun for foranstaltninger inden for sø- eller overdrevsområdet, men gælder for alle foranstaltninger der kan påvirke søen og overdrevets tilstand - også selvom de foretages udenfor søen og overdrevets afgrænsning.

I den forbindelse bemærkes det, at Sund & Bælt i screeningen under pkt. 7 i Påvirkninger på land, Overfladevand og grundvand, har oplyst, at der i udførelsesperioden skal ske yderligere grundvandssænkning. Sund & Bælt har ikke vurderet, om en midlertidig grundvandssænkning kan medføre en væsentlig påvirkning af søen.

Det vurderes, at der bør udarbejdes en miljøkonsekvensrapport, som sikrer, at de § 3-beskyttede naturtyper ikke påvirkes væsentlig af projektet.

Sund & Bælt har vurderet, at projektet kun vil påvirke plante- eller dyreliv i mindre grad, da arealinddragelsen og støjen i anlægsfasen i forbindelse med den valgte løsning er minimal. Det forudsættes, at der her henvises til både Løsning O-3 og O-4.

Det skal dog hertil bemærkes, at det fremgår af screeningen, at der i forbindelse med projektet skal etableres 2-3 arbejdspladser på mellem 2.000 m² og 8.000 m². Det fremgår videre, at der herudover skal etableres en række arbejdsarealer på fire matrikler syd for banen og på tre matrikler nord for banen. Størrelsen af arbejdsarealerne fremgår ikke.

Det skal videre bemærkes, at projektet i anlægsfasen i nattetimerne ikke kan overholde de fastsatte støjgrænser og i nogle faser vil overstige 80 dB.

Det kan derfor lægges til grund, at hverken arealinddragelsen eller støjen i anlægsfasen kan kategoriseres som minimal.

Bilag IV-arter

Det fremgår af screeningen, at jernbanen højst sandsynligt fungerer som ledelinje og fourageringsområde for flagermus. Der er imidlertid ikke foretaget nogen vurdering af, om projektet kan påvirke fourageringsområdet under såvel anlægsfasen som driftsfasen.

Habitatdirektivets artikel 12, stk. 1, pålægger medlemsstaterne at indføre en streng beskyttelsesordning i det naturlige udbredelsesområde for de dyrearter, der er nævnt i direktivets bilag IV. Ordningen skal efter bestemmelsens litra a og d blandt andet omfatte et forbud mod alle former for forsætligt drab af enheder af disse arter i naturen samt beskadigelse eller ødelæggelse af yngle- eller rasteområder.

Ledelinjer anses ikke som yngle- og rasteområder for flagermus, men yngle- og rasteområder kan blive negativt påvirket, hvis der sker en forstyrrelse af de tilknyttede ledelinjer i forbindelse med bl.a. fouragering.

Det vurderes, at der i anlægsfasen, hvor der tilmed skal foretages arbejde om natten, er risiko for, at der kan ske påvirkning af flagermus, hvorfor der skal udarbejdes en miljøkonsekvensrapport.

Miljøkonsekvensrapporten skal sikre, at de potentielle skadelige virkninger med fornøden sikkerhed begrænses ved hjælp af nødvendige afværgeforanstaltninger.

Herudover fremgår det af screeningen, at arbejdspladser kan virke tiltrækkende på padder, herunder de grønbrogede tudser. Det fremgår videre, at der derfor vil være behov for afværgeforanstaltninger i form af paddehegn samt indsamling og udsættelse nær Fuglesøen. Dette taler for, at der er behov for en mere uddybende vurdering af de potentielle miljøpåvirkninger, projektet kan medføre.

Det vurderes, at det ikke kan udelukkes at der kan ske en negativ miljøpåvirkning af bilag IV-arter i forbindelse med anlæg eller drift af projektet. En miljøkonsekvensrapport vil skulle indeholde en detaljeret habitatvurdering for herved at sikre, at afværgeforanstaltningerne er tilstrækkelige for at undgå en skadelig påvirkning på bilag IV-arterne.

Natura 2000

Omkring 450 meter syd for projektområdet ligger Natura 2000-område nr. 143, Vestamager og havet syd for. Natura 2000-området omfatter fuglebeskyttelsesområde nr. 111, Vestamager og havet syd for. På udpegningsgrundlaget er bl.a. knopsvane, vandrefalk, lille skallesluger, bramgås mv.

Det fremgår af Sund & Bælts vurdering af påvirkningen af fuglene omfattet af fuglebeskyttelsesområdet, at:

”Der er ikke påviselige påvirkninger af fugle ved støjpåvirkninger under 50 dB(A) og for langt de fleste arter vil der ikke være en påvirkning ved 60 dB(A).”

Det fremgår imidlertid ikke af screeningen, hvad der er baggrunden for denne vurdering, ligesom det heller ikke fremgår, hvilke arter der er vurderet for. Det kan derfor ikke på den baggrund udelukkes, at der kan ske en påvirkning på udpegningsgrundlaget for Natura 2000-området som følge af projektet.

Herudover fremgår det af screeningen, at det vurderes, at fugle bedre kan tolerere midlertidig støj eller impulsstøj, hvis de kan høre hinanden i de stille perioder imellem støjimpulserne. Det skal igen bemærkes, at det ikke fremgår, om det er alle fuglearter, der bedre kan tolerere midlertidig støj.

Sund & Bælt har på baggrund heraf konkluderet, at projektet ikke vil have en påvirkning på udpegningsgrundlaget for Natura 2000-området. Det vurderes af DAHL, at det ikke kan udelukkes, at det omfattende og støjende anlægsarbejde vil kunne påvirke fuglene og dermed Natura 2000-området væsentligt.

Det skal endvidere bemærkes, at der ikke er foretaget nogen vurdering af, om en midlertidig grundvands-sænkning kan påvirke Natura 2000-området, hvis der f.eks. skulle være okker eller lignende i området, der kan blive ledt ud til Natura 2000-området. Herudover fremgår det, at udledningen af grundvandet varierer mellem 40 og 70 m³/t afhængigt af årstiden, hvorfor det *muligvis* vil kunne holdes indenfor den almindelige variation i udledningsfasen.

En egentlig vurdering af hvor stor udledningen vil være, og hvorvidt dette vil kunne medføre en påvirkning, vil imidlertid først blive foretaget i projekteringsfasen.

Øvrige bemærkninger til screeningen

Sund & Bælt har i screeningen noteret, at projektområdets arbejdspladser samt linjeføring er underlagt skovbyggelinjen, men at dette vil blive inddraget i forbindelse med en eventuel anlægslov for projektet. I den forbindelse konkluderer Sund & Bælt herefter, at området derfor kan udnyttes med respekt for skovbrynet. Det bemærkes hertil, at dette ikke er korrekt, da der vil ske en påvirkning af området indenfor skovbyggelinjen, også selvom om området bliver medtaget i anlægsloven, og det derfor ikke vil være udgøre et problem for tilladelsen til projektet.

Desuagtet er der stadig tale om en påvirkning inden for skovbyggelinjen.

Sund & Bælt har i screeningen i vurderingen af påvirkninger i det marine område noteret, at eftersom projektet ikke er kystnært er der ingen mulige påvirkninger af det marine område. Hertil skal det imidlertid bemærkes, at projektet ligger direkte op ad Enghave Kanal, som leder direkte ud i Kalveboderne. Det bør derfor vurderes, om der kan ske en påvirkning af Enghave Kanal, som i sidste ende kan påvirke det marine område.

SAMMENFATTENDE

Sammenfattende er det DAHLs vurdering, at der for projektet om at etablere et baneanlæg mellem Kalvebod og Ny Ellebjerg skal udarbejdes en miljøkonsekvensrapport.

Den udarbejdede screening er mangelfuld og udskyder en stor del af vurderingerne af mulige miljøpåvirkninger til en senere fase i projektet, herunder påvirkningen som følge af vibrationer samt vurderingen af den kumulative påvirkning som følge af "Valby Skybrudstunnel".

Herudover indeholder screeningen en mængde information om de faktiske forhold som f.eks. støjniveau og trafik, men uden en egentlig vurdering af, hvorvidt det vil have en miljømæssig påvirkning af området.

Der mangler endvidere en vurdering af påvirkningen af de omkringliggende beskyttede naturtyper efter naturbeskyttelseslovens § 3.

Det bemærkes endvidere, at miljøscreeningen i forhold til en lang række af miljøpåvirkningerne beskriver et behov for anvendelse af afværgeforanstaltninger for at mindske risikoen for en påvirkning. Allerede af den grund bør der derfor udarbejdes en miljøkonsekvensrapport, som kan sikre anvendelsen af de rette afværgeforanstaltninger bl.a. i forhold til Natura 2000-området og bilag IV-arterne.

Det er derfor DAHLs vurdering, at Trafikstyrelsen ikke kan give tilladelse til projektet på baggrund af den udarbejdede screening.

Venlig hilsen



Bilag

Kortbilag hentet fra Danmarks Arealinformation



TEKNISK NOTAT

Vurdering af støj fra baneanlæg ved Kalvebod

Udført for AB Vildrose C/O SJELDANI Boligadministration

[Redacted text]

Sagsnr.: 123-33510

TC-102151

Side 1 af 8

Hørsholm, 3. november 2023

Akustik, støj og vibrationer

Kvalitetssikret af

Udfærdiget af

[Redacted signature] 2023-11-03

[Redacted signature] 2023-11-03

Vurdering af støj fra baneanlæg mellem Kalvebod og Ny Ellebjerg

FORCE Technology har for AB Vildrose kommenteret en række støjdokumenter fremlagt af Sund & Bælt og Trafikstyrelsen i forbindelse med høringen om et projekt til etablering af ekstra spor mellem Ny Ellebjerg og Kalvebod.

AB Vildrose ligger på nordsiden af det eksisterende (og fremtidige) baneanlæg, og nærmeste bolig er placeret ca. 40 m fra de eksisterende spor, Figur 1.

Sund & Bælt arbejder med to løsninger (jf. Trafikstyrelsens hjemmeside):

”Formålet med **løsning O-3** er at etablere et anlæg bestående af et overhalingsspor til godstog mellem Kalvebod og Ny Ellebjerg. Løsningen betyder, at der vil være 3 spor på strækningen, hvor der i dag er 2 spor”. Overhalingssporet vil være midtliggende.

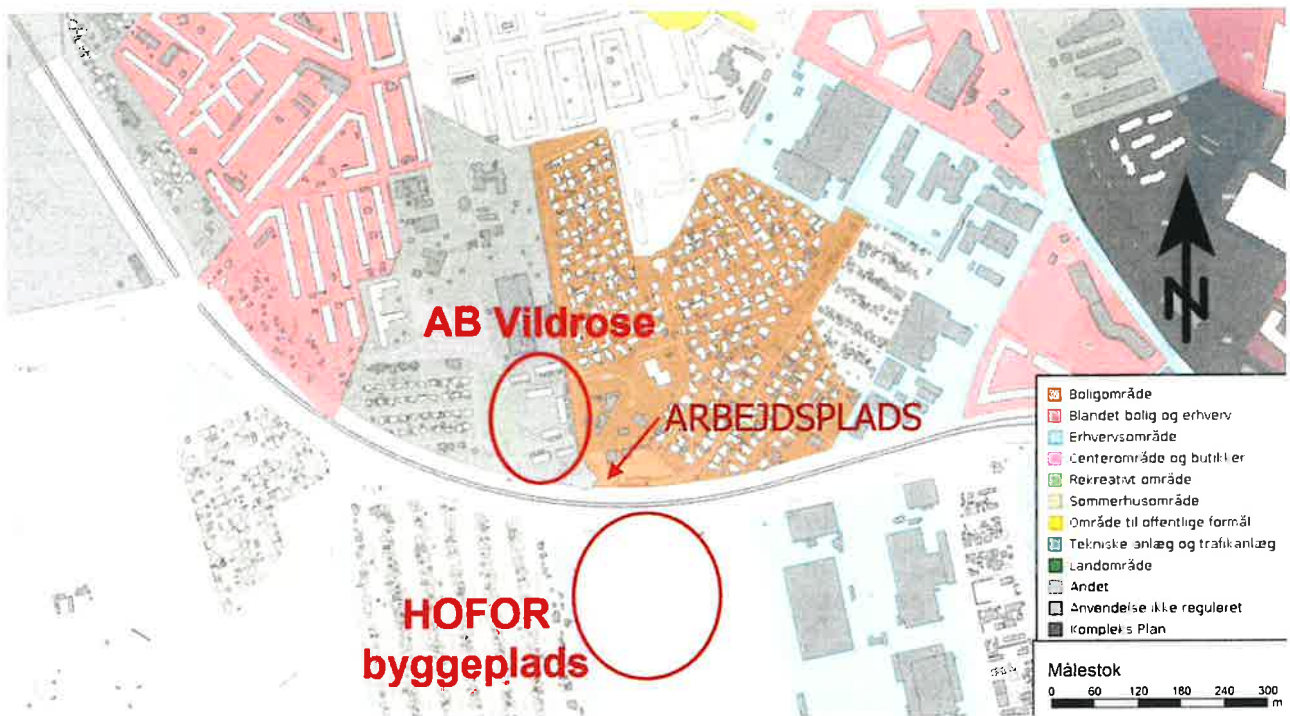
”Formålet med **løsning O-4** er at etablere et anlæg bestående af to overhalingsspor til godstog mellem Kalvebod og Ny Ellebjerg. Løsningen betyder, at der vil være 4 spor på strækningen, hvor der i dag er to spor”.



Figur 1 Situationsplan for eksisterende spor (Kraak.dk).

Generelt

Kommentar 1: AB Vildrose er på nedenstående figur fra NIRAS' støjrapport ikke markeret som boligområde. I og med der er tale om boliger meget tæt på banen og på den kommende arbejdsplads, kan der herske tvivl, om AB Vildrose er taget med i de udarbejdede optællinger af støjbelastede boliger både i anlægsfasen og driftsfasen.



Figur 2 Kommenteret oversigtskort fra [5].

Kommentar 2: Kumulative effekter. HOFOR planlægger et større anlægsprojekt, Valby Skybrudstunnel, i hvilket der er planlagt en arbejdsplads ved Fragtvej (Musikbyen) umiddelbart syd for AB Vildrose. Almindeligvis redegøres ved screeninger og miljøredegørelser for de kumulative effekter, hvis der skal gennemføres flere samtidige projekter. I ingen af støjrapporterne eller i de øvrige gennemgåede dokumenter er der beskrevet kumulative støj- eller vibrationsmæssige effekter ved sporudvidelserne og HOFOR's projekt. Sidstnævnte planlægges if. HOFOR's hjemmeside gennemført mellem Q3-2024 og Q3-2027, altså sammenfaldende med udvidelsen af baneanlægget.

Støj og vibrationer i anlægsfasen

Der henvises til NIRAS' rapporter om "Støj i anlægsfasen" for henholdsvis løsning O-3, jf. [3], og løsning O-4, jf. [4].

Kommentar 3: Generelt bemærkes det, at arbejdspladsen på nordsiden af banen er placeret umiddelbart ved Thomas Koppels Allés sydlige del og dermed i kort afstand fra AB Vildroses nærmeste beboelse. Ud over den beregnede støj fra arbejdsplads og jordarbejder må der forventes en væsentlig trafik med lastbiler til og fra arbejdspladsen via Thomas Koppels Allé, der vil passere ca. 10 m fra facaden på AB Vildroses østligste bygning. Trafik på offentlig vej til og fra byggepladser giver ofte anledning til støj- og støvgener samt klager, selvom trafik på offentlig vej formelt ikke "tilhører" et byggeprojekt.

Det er ikke oplyst i rapporterne, om denne trafik er medtaget i vurderingerne af støjbelastningen ved AB Vildrose. Der er ikke angivet kildestyrker for lastbiler, og på støjbreddeskortene ses ikke støjkonturer på og langs med Thomas Koppels Allé. Dette indikerer, at trafikken med lastbiler ikke indgår i beregningerne hverken på offentlig vej eller på byggepladsen. Kørsel inde på selve arbejdspladsen skal medtages i støjberegningerne, og det er uklart, i hvilket omfang dette indgår. Hvis denne del af støjemissionen ikke er medtaget, kan det skyldes, at den er ubetydelig i forhold til de øvrige støjkilder.

Kommentar 4: Det bemærkes yderligere, at med København Kommunes regler for støj i anlægsfasen vil der gælde en støjgrænse på 70 dB for arbejder på lørdage mellem kl. 08 og kl. 17. Dette er ikke belyst i rapporterne [3] og [4], hvilket muligvis skyldes, at der ikke er planlagt arbejder i weekender. Det anbefales dog at undersøge disse forhold.

Kommentar 5: Der er ingen støjgrænser for nedramning, som formentlig er den mest generende og støjmæssigt mest betydende aktivitet i forbindelse med anlægsarbejderne. Der er udarbejdet støjbreddeskort for støjbelastningen, L_r , for nedramning af spuns vægge, der skal erstatte den sydlige jordvold.

Der gælder i øvrigt en støjgrænse for støjens maksimalværdi $L_{pAmaxFast}$ om natten på 55 dB(A) if. [6]. Maksimalværdier er ikke belyst i rapporterne.

Kommentar 6: Der står ikke noget om nedramning eller -vibrering af fundamenter til køreledningsmaster, hvilket foregår nærmere AB Vildrose end ramning af spuns væggene på sydsiden af banen. Det anbefales at undersøge, i hvilket omfang og hvornår dette vil foregå. Nedvibrering er som udgangspunkt mindre støjende end nedramning, og det bør undersøges, hvilke metoder der planlægges at benytte.

Herudover taler de udarbejdede støjkort fra NIRAS for sig selv med (tilsyneladende) overskridelser for følgende:

Bilag 03 (O-3): Der ses overskridelser af L_{aw} 85 dB (komfortvibrationer) for de nærmeste af foreningens boliger.

Bilag 10 (O-3): Overskridelser af støjgrænse 40 dB om aftenen for de nærmeste af foreningens bygninger.

Bilag 11 (O-3): Væsentlige overskridelser af støjgrænse 40 dB om natten for stort set alle foreningens bygninger.

Bilag 03 (O-4): Overskridelser af L_{aw} 85 dB (komfortvibrationer) for de nærmeste af foreningens bygninger.

Bilag 10 (O-4): Sporarbejder aften: Overskridelser ved store dele af foreningens bygninger.

Bilag 11 (O-4): Sporarbejder nat: Væsentlige overskridelser ved store dele af foreningens bygninger.

I konklusionen fra [3] (O-3-løsningen) skrives følgende:

Færre boliger vil blive belastet med over 40 dB(A) om aftenen med 3 m skærm, sammenlignet med 2 m skærm. Dette kan tilskrives en øget refleksion mod nord fra den sydligt placerede skærm på 3m. Da der generelt ligger flere boliger nord for banen, relativt til syd, kan en lille ændring i støjniveauet her resultere i relativt store ændringer i antallet af belastede boliger, sammenlignet med en tilsvarende ændring syd for banen.

Kommentar 6: Denne tekst fra konklusionen virker ulogisk. En 3 m høj skærm syd for banen vil alt andet lige give flere lydrefleksioner mod nord end en 2 m høj skærm. Det anbefales at få undersøgt, hvad der menes.

Støj i driftsfasen

I driftsfasen har Sund & Bælt vurderet følgende, jf. [1], [5]:

Løsning O-3: "I driftsfasen skal projektet overholde de vejledende støjgrænser for jernbaner. Det forventes dog ikke, at projektet medfører en betydelig stigning af jernbanestøjen i området. Der søges om dispensation hos Københavns Kommune ved behov for eventuelle overskridelse af støjgrænser. Alternativt vil der som del af anlægslov for projektet gives bemyndigelse til Transportministeren til at dispensere fra støjgrænser."

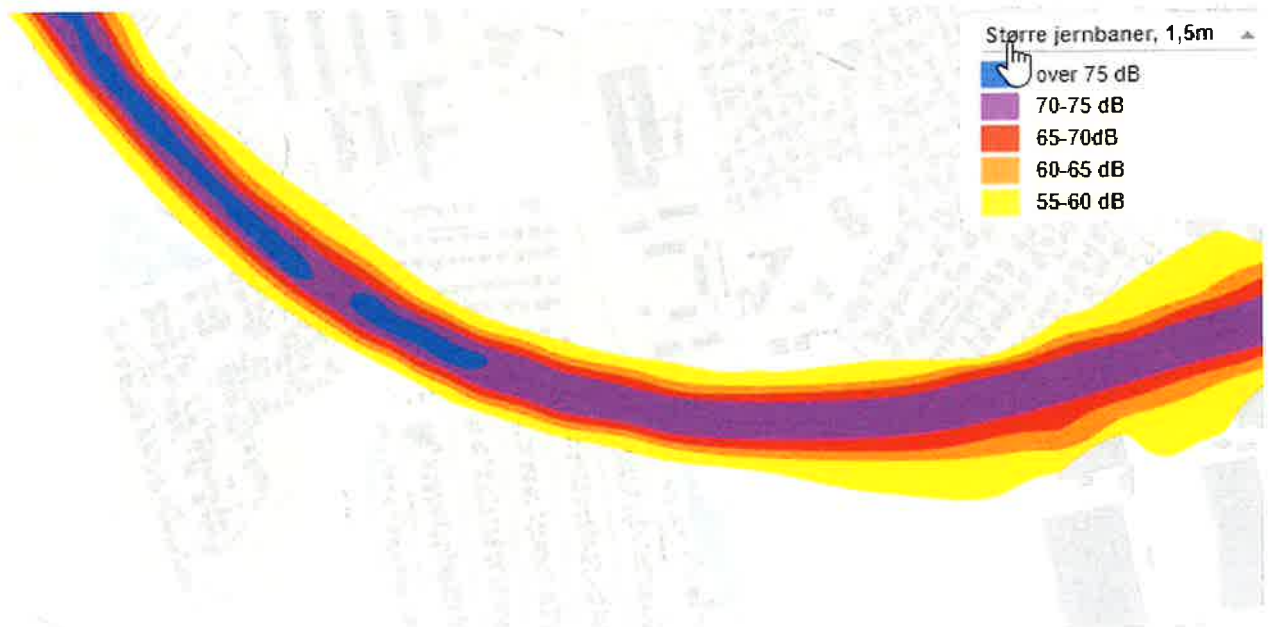
Kommentar 7: Det anføres, at der med løsningen kan køre længere godstog (op til 1050 meter lange). Det nye spor placeres på sydsiden, hvilket indebærer, at østgående trafik flyttes længere væk fra den eksisterende støjvold, som beskytter området nord for banen og hermed bliver jordvolden mindre effektiv. Alt i alt betyder det, at støjen øges – ikke mindst maksimalstøjen (L_{Amax}), som typisk øges med den maksimale tog-længde af godstogene.

Kommentar 8: De [vejledende støjgrænser fra Miljøstyrelsen](#) er udarbejdet som en anbefaling til kommuner, der ønsker at udlægge områder til bebyggelse langs eksisterende jernbaner. Det er kutyme, at fx Banedanmark og Vejdirektoratet tager udgangspunkt i de vejledende støjgrænser ved anlæggelse af nye eller ombyggede anlæg, men i sidste ende er det anlægsloven, der fastlægger støjgrænserne. Med andre ord gælder der ingen støjgrænser for eksisterende baner, med mindre, de er anført i en anlægslov. De seneste års fokus på støjgener fra trafik, og den fremkomne evidens på særligt trafikstøjens helbredsskadelige effekter, taler dog for endog at reducere de vejledende grænser for støj. [WHO's foreslåede grænse](#) for jernbanestøj (L_{den}) er således 54 dB, altså 10 dB lavere end de vejledende støjgrænser i Danmark. Samtidig anbefaler WHO en grænse for L_{night} på 44 dB for at beskytte borgerne mod søvnforstyrrelser om natten. (L_{night} anvendes ikke i Danmark, derimod anvendes maksimalværdien L_{Amax} , som godt kan anses som en beskyttelse af borgernes søvnkvalitet). Det forhold, at Sund & Bælt ser det som en mulighed at søge dispensation ved Københavns Kommune for eventuelle overskridelser af de vejledende støjgrænser anses som ude af trit med den generelle udvikling og øgede opmærksomhed på støj i samfundet.

Støjen fra større jernbaner i EU kortlægges hvert 5 år – senest i 2017 og 2022. Ved 2022-kortlægningen er der ændret beregningsmetode i forhold til tidligere, så seneste kortlægning af jernbanetrafikken med den danske metode Nord2000 er fra 2017. Figur 3 viser et udsnit omkring Kalvebod fra 2017-kortlægningen. Det ses, at de nærmeste af AB Vildmose bygninger er støjbelastet mellem 55 og 60 dB. Ved sammenligning med NIRAS' støjberregninger, jf. [5] Bilag 5, ses, at støjen er beregnet til ca. 54 dB.¹ På denne baggrund¹ ses således rimelig god overensstemmelse mellem Miljøstyrelsens kortlægning i 2017 og resultaterne i NIRAS' rapport, jf. [5].

NIRAS' rapport beskriver ikke, om trafikken, som følge af de to forslag til sporudvidelser, vil give anledning til ændrede trafikmængder ud over, hvad der generelt er beskrevet i Trafikstyrelsens overordnede prognose for 2032.

¹ Siden kortlægningen i 2017 er der udarbejdet og indført nye kildedata for beregning af støj fra jernbaner, idet der indtil primo 2023 blev beregnet støj med kildedata etableret i midten af 90'erne. Samtidig har Banedanmark indført, at de nye kildedata gælder for kørsel på vel vedligeholdte spor, hvilket der korrekt er redegjort for i [5].



Figur 3 Uddrag af EU-støjkortlægning 2017, (<https://miljoegis.mim.dk/spatialmap?profile=noise>). Ej målfast; nord er op.

Løsning O-4: "I forbindelse med Banedanmark's vurdering af natur- og miljømæssige forhold ved overhalingsspor ved Kalvebod fra 2017 er det vurderet, at ændringer i støj- og vibrationsforhold som følge af projektet vil være marginale, idet godstrafikken er dimensionsgivende, og at den ikke ændres som følge af projektet. Ændret placering af sporene vil ikke øge støj- og vibrationspåvirkningerne væsentligt.

Der søges om dispensation hos Københavns Kommune ved behov for eventuelle overskridelse af støjgrænser. Alternativt vil der som del af anlægslov for projektet gives bemyndigelse til transportministeren til at dispensere fra støjgrænser"

Kommentar 9: Forskellen i forhold til løsning O-3 er her, at der etableres et yderligere overhalingsspor, hvorved den østgående trafik rykker lidt længere væk fra jordvolden mod nord end i løsning O-3. De indførte transversaler (forbindelser mellem hovedsporene) vil medføre mere støj, idet kørsel over sporskifter, samlings og transversaler medfører mere støj end kørsel på vel vedligeholdte spor, men transversaler placeres ikke umiddelbart i nærheden af AB Vildrose. Hvorvidt der kommer flere tog på strækningen, er uklart, men i forhold til dagens situation vil der være mulighed for at køre med længere godstog på to overhalingsspor og dermed vil der være risiko for hyppigere og højere maksimalværdier ved AB Vildrose.

NIRAS har udført beregninger af støjen for løsning O-3 og O-4 (og en løsning O-2, der ikke ses behandlet yderligere). Der er korrekt taget udgangspunkt i [Trafikstyrelsens trafikprognose](#) for 2032 for strækningen (TIB 11) mellem Ny Ellebjerg og Kalvebod. Heraf fremgår, at der forventes 5,7 km persontog og 33,0 km godstog i døgnet, heraf ca. halvdelen af godstogene om aftenen og natten. Der er antaget en maksimal hastighed på 100 km/t for begge togtyper.

Kommentar 10: Jf. Trafikstyrelsens trafikprognose anvender NIRAS en maksimalhastighed på 100 km/t for 2032. Ved sammenligning med dagens situation (grundlaget er fra 2019 i Trafikstyrelsens data) ses, at strækningens maksimalhastighed er 120 km/t. Det undrer, at maksimalhastigheden bliver lavere med indførelsen af nye spor i projektet, og det anbefales derfor at sikre, at beregningerne er udført på korrekt grundlag ved fx henvendelse til Trafikstyrelsen.

Kommentar 11: Det fremgår af støjberegningerne, jf. [5], at der er anvendt samme trafikgrundlag (trafikmængde) ved de to løsninger. Normalt vil et projekt som dette medføre en større kapacitet og dermed flere tog (på længere sigt). Derfor anbefales det at sikre, at kapacitetsudvidelsen ikke udføres med sigte på, at der skal køre flere tog end angivet i Trafikstyrelsen prognose 2032, som ligger til grund for støjberegningerne.

AB Vindrose har fra Sund & Bælt fået oplyst, at der i dag kører 2 godstog og 1 passagertog i timen i hver retning. Dette antal forventes at øges til 4 godstog og 2 passagertog i timen i hver retning. FORCE Technology vurderer, at en sådan fordobling vil øge støjbelastningen i hele området med mindst 3 dB ved samme toghastighed som i dag.

Forholdene med de fremtidige spunsvægge i forhold til dagens jordvolde vil formentlig medvirke til en yderligere (omend mindre) forøgelse på grund af refleksioner fra spunsvæggene til modsatte side af banegraven. Ligeledes vil de nye spors større afstand til jordvolden mellem AB Vildrose og banen gøre jordvolden mindre effektiv mht. støj fra kørsel på banen.

Opsummering

Generelt

- Det er uklart, hvilken planmæssig status AB Vildrose har, jf. NIRAS' rapporter [3], [4], [5], og dermed om boligerne indgår i de udførte optællinger. AB Vildroses matrikel bør indgå i optællingerne, idet det er den faktiske anvendelse, der er bestemmende for støjbelastningen (se Kommentar 1).
- Ved miljøredegørelser og -screeninger skal de kumulative effekter beskrives. Der er tilsyneladende ikke set på HOFOR's planer om en arbejdsplads ved Fragtvej (Musikbyen) umiddelbart syd for AB Vildrose i sammenhængen med dette anlægsprojekt (se Kommentar 2).
- Det anføres, at "I driftsfasen skal projektet overholde de vejledende støjgrænser for jernbaner. Det forventes dog ikke, at projektet medfører en betydelig stigning af jernbanestøjen i området. Der søges om dispensation hos Københavns Kommune ved behov for eventuelle overskridelser af støjgrænser. Alternativt vil der som del af anlægslov for projektet gives bemyndigelse til transportministeren til at dispensere fra støjgrænser".
Det er uklart, om der her henvises til driftsfasen eller anlægsfasen, idet Københavns Kommune alene er myndighed på anlægsaktiviteterne. En overskridelse af støjgrænserne i driftsfasen vil være en væsentlig ulempe for de omkringboende.

Anlægsfase

- Der gælder i Københavns Kommunes forskrift, jf. [6], en støjgrænse for støjens maksimalværdi $L_{pAmaxFast}$ om natten på 55 dB(A). Maksimalværdier er ikke belyst i rapporterne (se Kommentar 5).
- Der er ikke set på alternative og mere skånsomme arbejdsmetoder såsom fx nedvibrering af spuns i stedet for ramning. Dette vil formentlig kunne reducere støj- og vibrationsbelastningen ved AB Vildrose (se Kommentar 6).
- Det er ikke forklaret i, hvilket omfang etablering af køreledningsmaster eller fundamenter hertil er taget med i støjberegningerne. Det er typisk en meget støjende proces, når fundamenter nedrammes (se Kommentar 6).

- Til- og frakørsel til arbejdspladsen ved Thomas Koppels Allé er ikke beskrevet – ej heller hvilke aktiviteter der forventes på arbejdspladsen, som er placeret få meter fra beboelsen AB Vildrose (se Kommentar 3).
- Det er uklart, i hvilket omfang der forventes arbejde i weekender (se Kommentar 4).

Driftsfase

- Der mangler en beregning af 0-alternativet i driftsfasen, altså situationen hvis baneanlægget ikke udbygges. Kun dette kan indgå ved vurdering af, om der er tale om betydelige eller ubetydelige ændringer i støjniveauet som følge af anlæggets udvidelse. Det viste støjkort for udvidelsen kan således ikke anvendes til at vurdere, om støjen ændres betydeligt. AB Vindrose har fra Sund & Bælt fået oplyst, at der i dag kører 2 godstog og 1 passagertog i timen i hver retning. Dette antal forventes at øges til 4 godstog og 2 passagertog i timen i hver retning. FORCE Technology vurderer, at en sådan fordobling vil øge støjbelastningen i hele området med ca. 3 dB ved de samme toghastigheder, -typer og -længder som i dag. Herudover vil flytningen af det ene hovedspor længere væk fra jordvolden (mod nord) medføre en forøgelse af støjen ved AB Vildrose, ligesom den planlagte spunsvæg (som erstatning for den sydlige jordvold) vil kunne give betydende refleksionsbidrag støjen nord for banen (se Kommentar 8 og 11).
- Indførelse af længere tog (op til 1050 meter) vil medføre højere maksimalstøj (L_{Amax}) end i dag, idet maksimalstøjen direkte afhænger af den maksimale toglængde og ikke mindst hastigheden. Dette forhold er ikke omtalt i rapporterne (se Kommentar 7). Herudover er det uforståeligt, at den maksimale hastighed mellem 2019 og 2030 tilsyneladende reduceres fra 120 til 100 km/t (Trafikstyrelsens prognose (se Kommentar 9)).
- Ved tilførsel af overhalingsspor vil der typisk være lange, holdende godstog, der venter på køretilladelse. Med dieselgodstog må det forventes, at de holder i tomgang i overhalingssporene og dermed støjer. Med el-godstog vil der formentlig ikke være støj i tomgang, men tog med kølecontainere vil kunne støje. Det er ikke oplyst i rapporterne, i hvilket omfang holdende tog vil give anledning til støj ved naboejendommene.

Referencer og grundlag

- [1] Sund & Bælt: "Miljøscreening af overhalingsspor mellem Kalvebod og Ny Ellebjerg", dateret 7. september 2023.
- [2] Sund & Bælt: "Miljøscreening af overhalingsspor og vendespor ved Kalvebod" dateret 12. september 2023.
- [3] NIRAS: "Overhalingsspor – Kalvebod. Støj i anlægsfasen –O-3", dateret 14. august 2023.
- [4] NIRAS: "Overhalingsspor – Kalvebod. Støj i anlægsfasen – O-4, dateret 28. april 2023.
- [5] NIRAS: "Overhalingsspor, Kalvebod. Beregning af togtrafikstøj", dateret 9. maj 2023.
- [6] Københavns Kommune: "Bygge- og anlægforskrift". December 2016.



Overhalingsspor, Kalvebod

Beregning af togtrafikstøj

A/S Øresund

Dato: 09.05.2023

Rev.nr.	Dato	Beskrivelse	Udarbejdet af	Kontrolleret af	Godkendt af
0	09.05.2023	Togstøj	AES	KGRL	JBN

Indhold

1.	Indledning og formål.....	4
2.	Beskrivelse af området.....	4
3.	Støjvilkår.....	5
4.	Forudsætninger for støjberegning.....	6
4.1.	Refleksioner, vejrklasser og terræn.....	7
4.2.	Trafikoplysninger for togtrafik.....	7
5.	Resultater.....	8
6.	Konklusion.....	9
7.	Bibliografi.....	9
	Bilag 1 – Situationsplan – O-2.....	11
	Bilag 2 – Situationsplan – O-3.....	12
	Bilag 3 – Situationsplan – O-4.....	13
	Bilag 4 – Støjkort – O-2.....	14
	Bilag 5 – Støjkort – O-3.....	15
	Bilag 6 – Støjkort – O-4.....	16
	Bilag 7 – Støjkort, Maks værdi – O-2.....	17
	Bilag 8 – Støjkort, Maks værdi – O-3.....	18
	Bilag 9 – Støjkort, Maks værdi – O-4.....	19
	Bilag 10 - 3D overblik – O-2.....	20
	Bilag 11 - 3D overblik – O-3.....	21
	Bilag 12 - 3D overblik – O-4.....	22

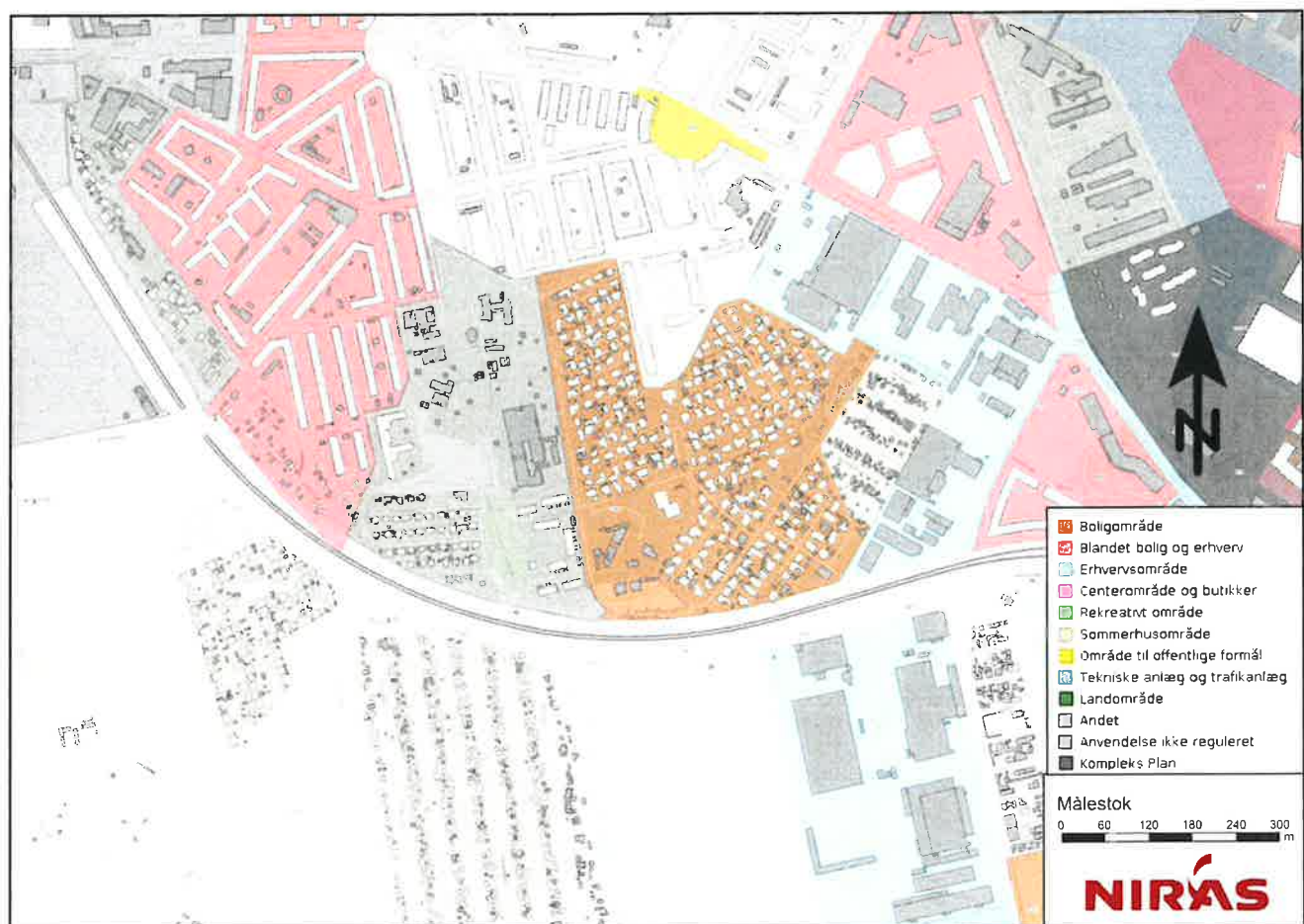
1. Indledning og formål

I forbindelse med den planlagte etablering af et overhalingsspor ved Kalvebod har NIRAS udført beregninger af den forventede togstøj, efter overhalingssporet tages i brug. Ud over de tre løsninger, adskiller situationerne sig også ved, at jordvolden på begge sider af banen fjernes for O-2, mens den fjernes på sydlig side af banen for O-3 og O-4. Voldene er fjernet ved at klippe de pågældende koter væk fra den anvendte terrænfil. En 3D oversigt over de forskellige terrænfiler kan ses i *Bilag 10*, *Bilag 11* og *Bilag 12*.

Formålet med beregningerne er at undersøge, om Miljøstyrelsens anbefalede grænseværdier for togstøj kan overholdes, eller om der er behov for støjafskærmning.

2. Beskrivelse af området

Området omkring det planlagte vendespor ligger i den østlige del af Tårnby umiddelbart nordvest for Københavns lufthavn.



Figur 2.1 Viser vedtagne lokalplaner i området omkring det planlagte overhalingsspor

Som det kan ses i Figur 2.1 befinder der sig både enkeltboliger og etageejendomme/lejligheder på den nordlige side af sporet, samt mange kolonihavehuse på begge sider.

3. Støjvilkår

Der er for beregningerne taget udgangspunkt i Miljøstyrelsens vejledning nr. 1/1997 "Støj og vibrationer fra jernbaner" (Miljøstyrelsen, 1997).

De vejledende grænseværdier er angivet i *Tabel 3.1*.

Tabel 3.1: Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier for togtrafikstøj.

Områdetype	Grænseværdier, $L_{den} \leq$	Togstøj
Rekreative områder i det åbne land (sommerhusområder, grønne områder, campingpladser)		59 dB
Rekreative områder i eller nær byområder (parker, kolonihaver, nyttehaver, turistcampingpladser)		64 dB
Boligområder (boligbebyggelse, daginstitutioner m.v., udendørs opholdsarealer)		64 dB
Offentlige formål (hospitaller, uddannelsesinstitutioner, skoler)		64 dB
Liberale erhverv m.v. (hoteller, kontorer m.v.)		69 dB

Derudover er der i Miljøstyrelsens vejledning (Miljøstyrelsen, 1997) angivet en vejledende grænseværdi for maksimalniveauet fra jernbanen er $L_{p,max} \leq 85$ dB(A) på den mest støjbelastede facade. Dette gælder kun for boliger.

Støjgrænserne gælder for "frit felt", dvs. uden indregning af lydrefleksion fra boligens egen facade.

L_{den} er en døgnvægtet middelværdi af støjen. Ved bestemmelse af L_{den} vægtes støjen fra trafikken om aftenen og om natten mere end støjen om dagen. Således tillægges støjen om aftenen +5 dB for perioden kl. 19-22 og +10 dB for natperioden kl. 22-07.

Da der er flere områder, i forlængelse med *Figur 2.1*, som er udlagt eller anvendt som boligområder og kolonihaver, tages der udgangspunkt i, at grænseværdien på $L_{den} \leq 64$ dB overholdes på udendørs opholdsarealer og facader.

4. Forudsætninger for støjberegning

Der er regnet på tre separate scenarier (se *Tabel 4.1*). Alle scenarier er beregnet med trafikdata fra opgørelsen for 2032, for strækningen TIB11, Ny Ellebjerg - Kalvebod, præsenteret i Trafikstyrelsens *Trafikdata til grundlag for støjberegninger* (Trafikstyrelsen, 2021).

Tabel 4.1 viser en oversigt over de tre beregnede scenarier

Scenarie	Beskrivelse	Trafikfordeling	Regulering af terræn	Bilag
O-2	Der etableres to overhalingsspor, et på den nordlige og et på den sydlige side af den nuværende linjeføring	Godstog anvender de nye sideliggende spor. Passagertog anvender eksisterende spor.	Den eksisterende støjvold fjernes på begge sider af banegraven	Bilag 1
O-3	Der etableres et centralt beliggende overhalingsspor	Godstog anvender de yderste spor. Passagertog anvender midterste spor i begge retninger.	Den eksisterende støjvold fjernes langs den sydlige side af banegraven	Bilag 2
O-4	Der etableres to nye overhalingsspor syd for den eksisterende linjeføring	Godstog anvender de to midterste spor. Passagertog anvender de to yderste spor.	Den eksisterende støjvold fjernes langs den sydlige side af banegraven	Bilag 3

Beregningerne er gennemført i henhold til beregningsmodellen Nord2000 og Miljøstyrelsens vejledning nr. 1/1997 "Støj og vibrationer fra jernbaner" (Miljøstyrelsen, 1997) med tillæg fra juli 2007. Beregningerne er lavet i beregningsprogrammet SoundPLAN ver. 8.2 (update 23-02-2023).

Til beregningerne er der opbygget en 3D-støjmodel af området på baggrund af digitale kort med højdekurver fra Dataforsyningen. Disse data indeholder yderligere bygningsgeometri og den eksisterende linjeføring af jernbanen.

Beregningerne af støjkonturer medtager alle refleksioner, inkl. refleksionen i egen facade, og de skal derfor betragtes som vejledende. Dette kan også betyde, at støjkonturer og eventuelle punktberegninger viser forskellige resultater tæt ved bygningsfacader.

I forlængelse med Referencelaboratoriets seneste orientering nr. 54 (Miljøstyrelsens Referencelaboratorium for Støjmålinger, 2023) er kildestyrker for tog på den beregnede strækning baseret på kørsel på velvedligeholdte spor, efter Banedanmarks anvisninger. Overordnet resulterer dette i en lavere kildestyrke for støjberegningerne, relativt til de tidligere anvendte. Grunden hertil er en højere standard for vedligehold på Banedanmarks strækninger, der sikrer en lavere ruhed på skinnerne, og dermed mindre støj.

For beregningerne af støjens maksimalværdi (L_{max}) er der omkring sporskifter (35 m på hver side) for godstogstrafikken, som giver de højeste maksimale støjniveauer, adderet en korrektionsværdi på 5 dB til kildestyrken for velvedligeholdte spor, som beskrevet i Referencelaboratoriets orientering nr. 54 (Miljøstyrelsens Referencelaboratorium for Støjmålinger, 2023). For beregning af L_{den} er der omkring sporskifter anvendt kildestyrke for ikke velvedligeholdte skinner (alle togtyper), som beskrevet i orienteringen.

Der er foretaget beregninger af togstøj 1,5 m over terræn.

4.1. Refleksioner, vejrklasser og terræn

Der er regnet med 3 refleksioner og 4 vejrklasser. Terrænunderlag er bestemt ud fra luftfoto fra 2020. Veje og større asfalterede områder er regnet akustisk hårde (type G, jf. Nord2000), mens alt andet er regnet akustisk blødt (type D jf. Nord2000). Der er desuden regnet med afskærmning og refleksioner fra bebyggelser, hvor refleksionstab i facaderne er sat til 1 dB.

4.2. Trafikoplysninger for togtrafik

Til beregningen af togstøj er der anvendt trafikdata for 2032 fra "Trafikdata til grundlag for støjberegninger – opgørelse for den statslige jernbane 2019 - 2032", Trafikstyrelsen 2021 (Trafikstyrelsen, 2021).

På den pågældende jernbanestrækning, TIB 11 mellem Ny Ellebjerg og Kalvebod, planlægges overhalingsspor. I beregningsscenarierne er jernbanetrafikken fordelt imellem de forskellige spor, som opsummeret i Tabel 4.1.

Strækningen er forudsat elektrificeret, så alle tog på strækningen anses for at være el-trukne.

Maksimalværdiberegningerne er gjort for godstog, da disse giver anledning til de højeste støjniveauer på strækningen. Maksimalværdiberegningerne tager udgangspunkt i en længde på 560 meter jf. Orientering nr. 54 (Miljøstyrelsens Referencelaboratorium for Støjmålinger, 2023) og en hastighed på 100 km/t, som er den forventede maksimale hastighed for godstog på strækningen.

De anvendte trafiktal er vist i Tabel 4.2.

Tabel 4.2 Anvendte trafiktal for jernbanen angivet som akkumuleret toglængde i meter pr. årsmiddeldøgn i begge retninger samt den vægtede hastighed for hver togtype i 2032 (Trafikstyrelsen, 2021).

Togtype	Akkumuleret toglængde [m]			Vægtet hastighed, V_{res} [km/t]
	Dag (07-19)	Aften (19-22)	Nat (22-07)	
Moderne togsæt (IC/RE)	4.600	400	600	92
Godstog	16.200	4.100	12.700	92

Hastighederne vist i tabel 4.1 er udledt på baggrund af følgende formel, som specificeret i Miljøstyrelsens vejledning nr. 50. (Miljøstyrelsen, 2015)

$$V_{res} = ((1 - p) * V_{max}^3 + P * V_{kpl}^3)^{1/3}$$

Hvor V_{res} er den vægtede hastighed, p er andelen af tog, der antages at køre køreplansmæssigt (som standard antages 85%), V_{max} er maksimalhastigheden på den givne strækning (100 km/t for denne strækning for alle togtyper) og V_{kpl} er køreplanshastigheden, i dette tilfælde defineret som 90% af maksimalhastigheden (90 km/t i dette tilfælde for alle togtyper) for den givne togtype.

Fordelingen af togtyper i hvert beregningsscenarie, på henholdsvis de nye og eksisterende spor, er opsummeret i Tabel 4.1.

5. Resultater

Beregningsresultaterne for togtrafikstøj er vist på støjkortene i Bilag 4 - Bilag 6 for L_{den} , hvor rød, lilla og blå farver angiver, hvor støjgrænsen for boliger på 64 dB er overskredet, og gule, grønne og orange farver angiver, hvor støjgrænsen er overholdt.

Beregningsresultaterne for togtrafikstøj er vist på støjkortene i Bilag 7 - Bilag 9 for støjens maksimalværdi, L_{max} , hvor rød farve angiver, hvor støjgrænsen for boliger på L_{max} : 85 dB er overskredet og gul farve angiver, hvor støjgrænsen er overholdt.

Da Miljøstyrelsens grænseværdier gælder støjens "frit felts værdi", og beregningerne af støjkort inkluderer alle refleksioner fra alle facader, vil støjkortene have en tendens til at overvurdere støjniveauet i områder nær bygningsfacader.

Da støjkortene indikerede overskridelser af Miljøstyrelsens vejledende grænseværdi for togstøj, ($L_{den} \leq 64$ dB(A)) i alle beregningsscenarier, ved HF. Havebyen Mozart 65 og 67, blev der udført et sæt supplerende facadestøjberegninger. Placeringen af de anvendte beregningspunkter kan ses i Bilag 1.

Facadestøjsberegningerne medtager, i modsætning til støjkortene, ikke facadernes egne refleksioner, og kan dermed direkte sammenlignes med Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier for togstøj.

Resultaterne af de supplerende facadestøjsberegninger, for henholdsvis HF. Havebyen Mozart 65 og 67, kan i Tabel 5.1.

Tabel 5.1 Resultater for de supplerende udæmpede facadestøjberegninger

Beregningspunkt	Adresse	Facade	Etage	Løsningsforslag, L_r [dB(A)]			Vilkår, $L_{den} \leq$ [dB(A)]
				O-2	O-3	O-4	
01	HF. Havebyen Mozart 65	Sydvest	Stuen	62	59	63	64
			1.	66	66	69	
Sydøst		Stuen	62	59	62		
		1.	66	66	69		
03	HF. Havebyen Mozart 67	Sydvest	Stuen	62	60	62	
04		Sydøst		62	61	62	

Da facadestøjsberegningerne viser overskridelser af Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier på de sydvendte facader af HF. Havebyen Mozart 65, 1. etage, blev et nyt sæt beregninger foretaget inklusiv en støjskærm placeret i skel, som vist i Bilag 1.

Skærmen er i alle scenarier placeret med en bundkote i 3 m. I løsningsforslag O-2 er skærmen 3 m høj, i O-3 er den 3,25 m høj og i O-4 er den 3,7 m høj.

Resultaterne af disse beregninger kan ses i Tabel 5.2.

Tabel 5.2 Resultater for de supplerende dæmpede facadestøjberegninger (inkl. støjskærm).

Beregningspunkt	Adresse	Facade	Etage	Løsningsforslag, L _r [dB(A)]			Vilkår, L _{den} ≤ [dB(A)]
				O-2	O-3	O-4	
01	HF. Havebyen Mozart 65	Sydvest	Stuen	52	52	53	64
			1.	63	63	63	
02		Sydøst	Stuen	52	52	53	
			1.	64	64	64	
03	HF. Havebyen Mozart 67	Sydvest	Stuen	62	60	62	
04		Sydøst		62	61	62	

6. Konklusion

Det kan konkluderes, at den vejledende støjgrænse for boliger (L_{den}: 64 dB(A)) overholdes på alle udearealer og facader i alle scenarier, bortset fra ved Hf. Havebyen Mozart 67, 1. etage.

På støjkort i bilag indikerer beregningerne mulige overskridelser ved HF. Havebyen Mozart 65. Overskridelserne, som de ser ud på støjkort i 1,5 m højde, tilskrives dog i forlængelse med de supplerende facadestøjberegninger, refleksioner fra bygningens egne facade, og kan dermed ikke holdes direkte op mod Miljøstyrelsens grænseværdier.

Facadestøjberegningerne viser overskridelser af Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier på 1. etage af HF. Havebyen Mozart 65 i alle scenarier. De største overskridelser ses i scenarie O-4, hvilket tilskrives det høje antal planlagte skiftespor i umiddelbar nærhed med denne adresse.

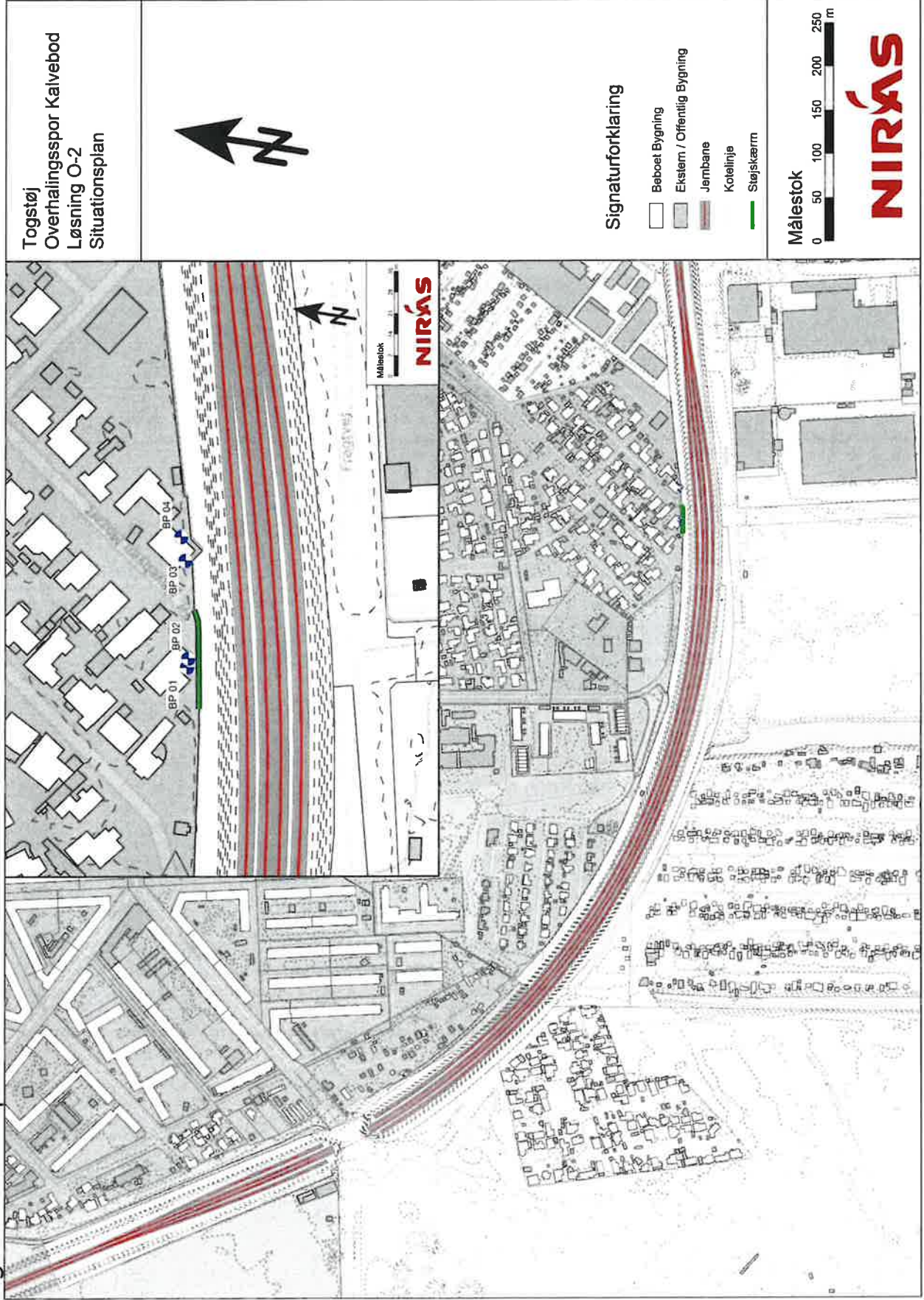
En støjskærm placeret langs skel ned mod banegraven som vist i *Bilag 1, Bilag 2 og Bilag 3*, med dimensioner som opsummeret i resultatafsnittet, vurderes effektivt at kunne reducere togstøjen i det bagvedliggende område.

Det kan konkluderes, at den vejledende støjgrænse for støjens maksimalværdi (L_{max}: 85 dB(A)) overholdes på alle facader i alle scenarier.

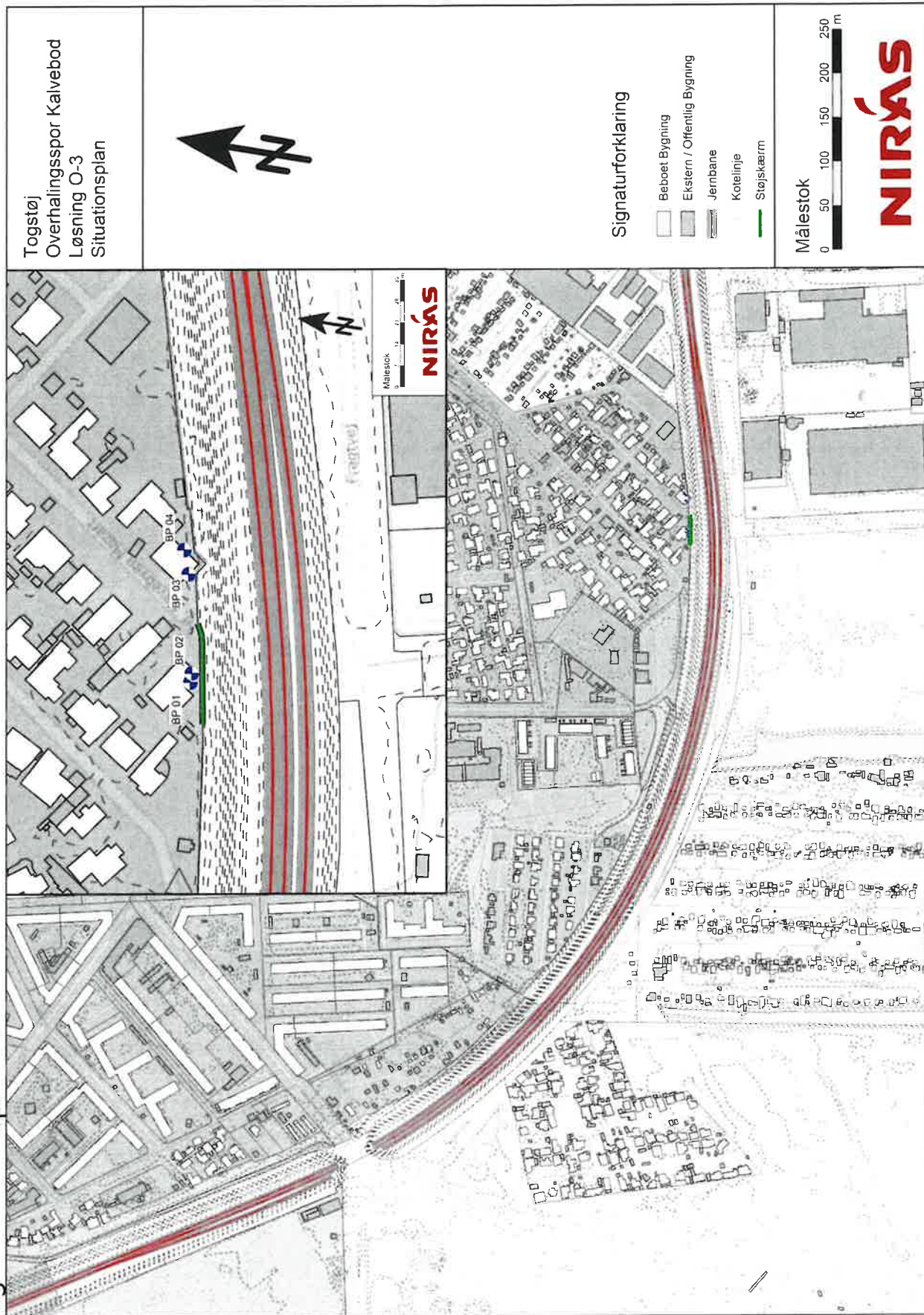
7. Bibliografi

- Miljøstyrelsen. (1997). *Støj og vibrationer fra jernbaner, nr 1*. Miljø- og Energiministeriet.
- Miljøstyrelsen. (2007). *Vejledning nr 4, Støj fra veje*. Miljøstyrelsen.
- Miljøstyrelsen. (2015). *Orientering fra Miljøstyrelsens Referenvelaboratorium for støjmålinger, Togstøj ved stationer, Orientering nr. 50*. Miljøstyrelsens Referenvelaboratorium for støjmålinger.
- Miljøstyrelsens Referenvelaboratorium for Støjmålinger. (2023). *Kildestykker til Nord2000 for tog på vel vedligeholdte spor - Orientering nr. 54*. Hørsholm: Miljøstyrelsens Referenvelaboratorium for Støjmålinger.
- Trafikstyrelsen. (2021). *Trafikdata til grundlag for støjberegninger - opgørelse for den statslige jernbane 2019 og 2032*. Carsten Niebuhrs Gade 43: Trafikstyrelsen.

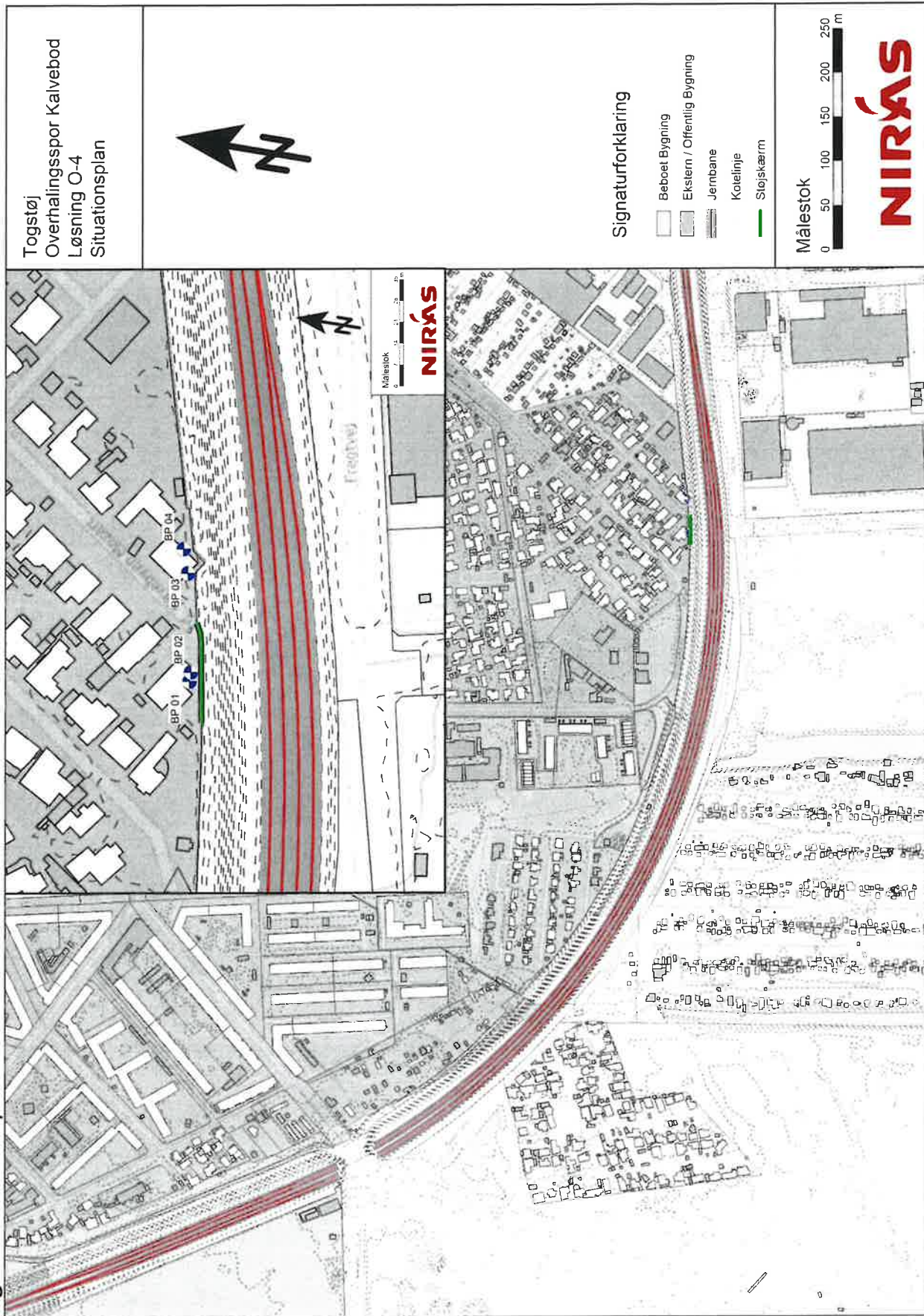
Bilag 1 – Situationsplan – O-2

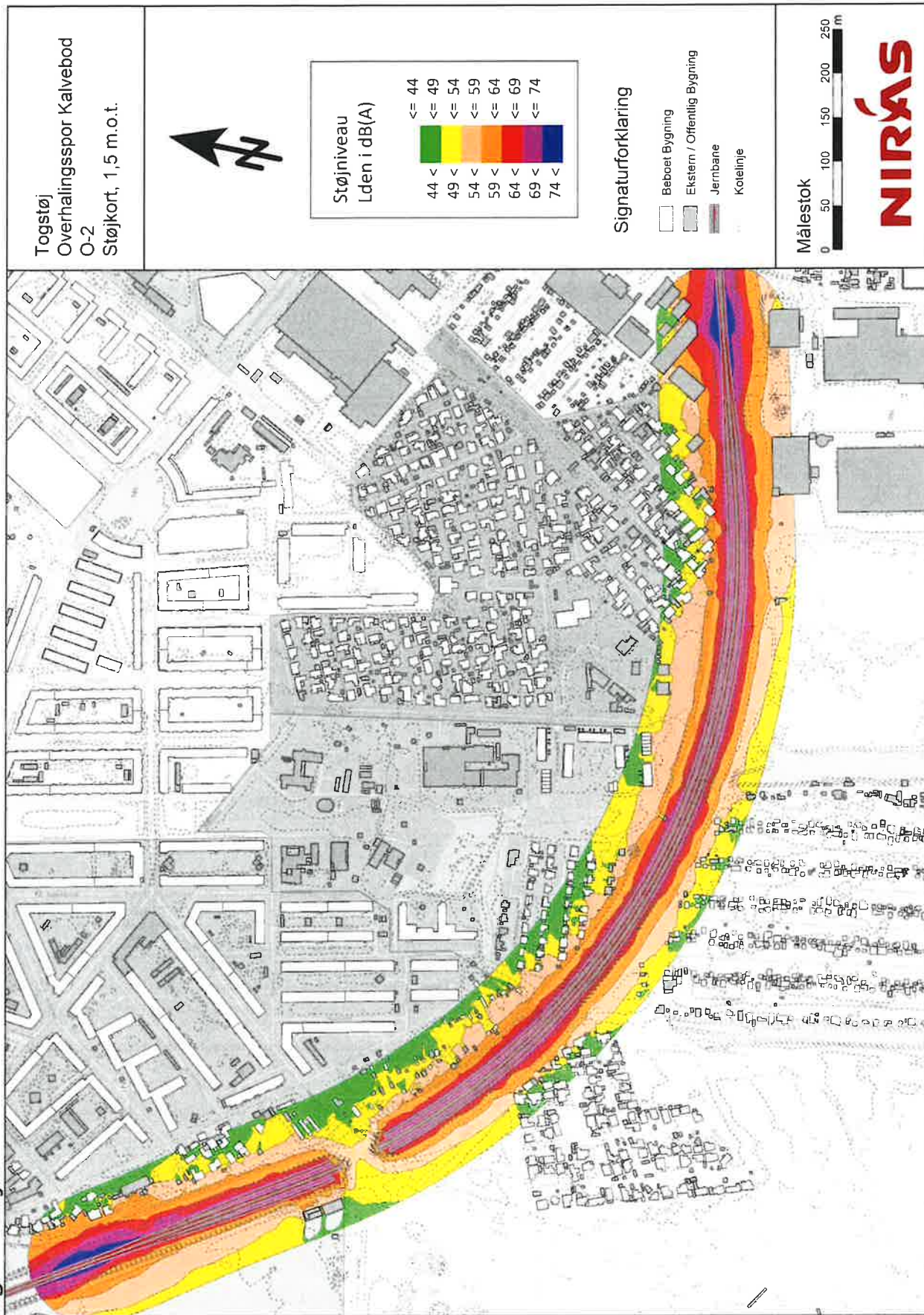


Bilag 2 – Situationsplan – O-3

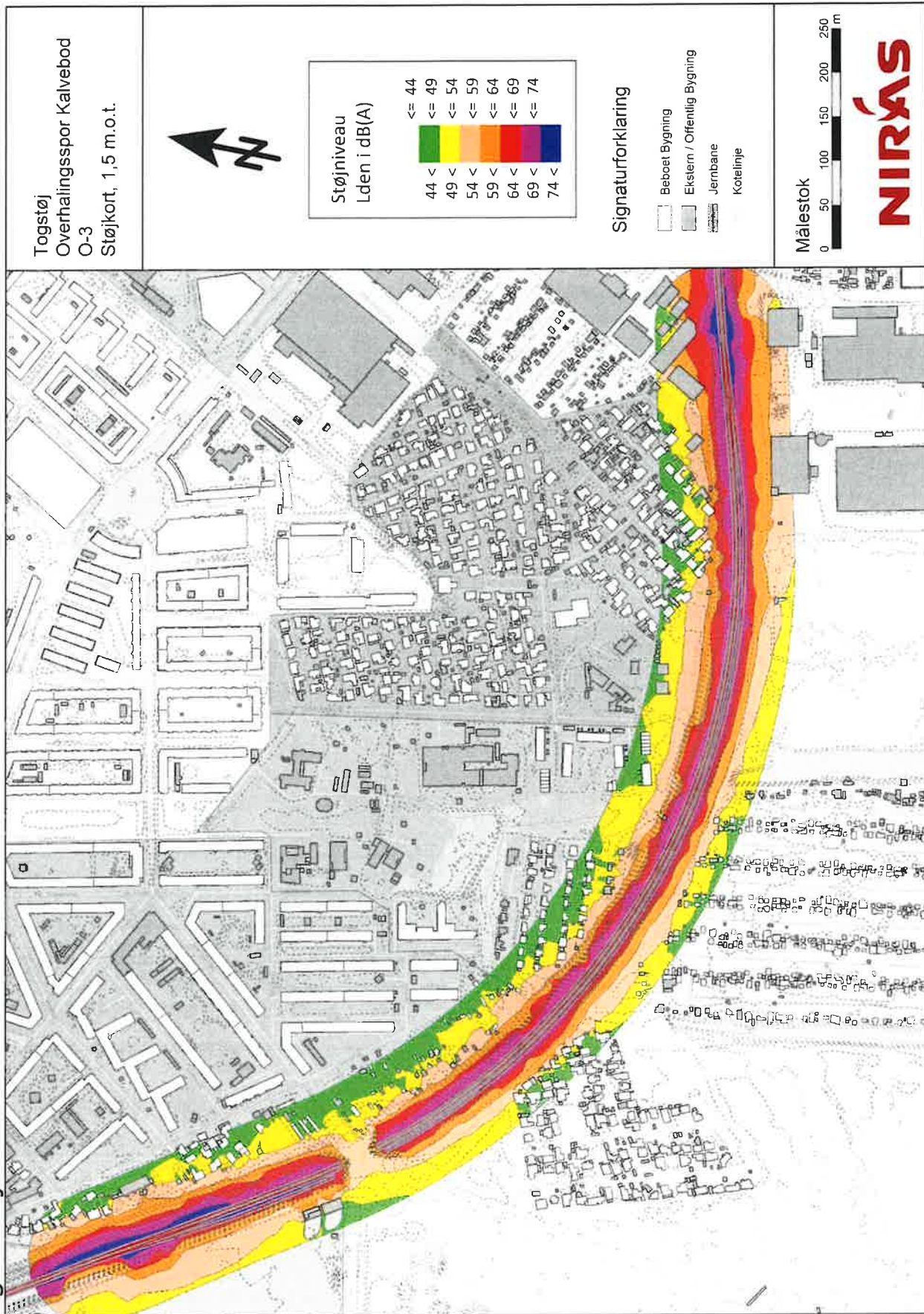


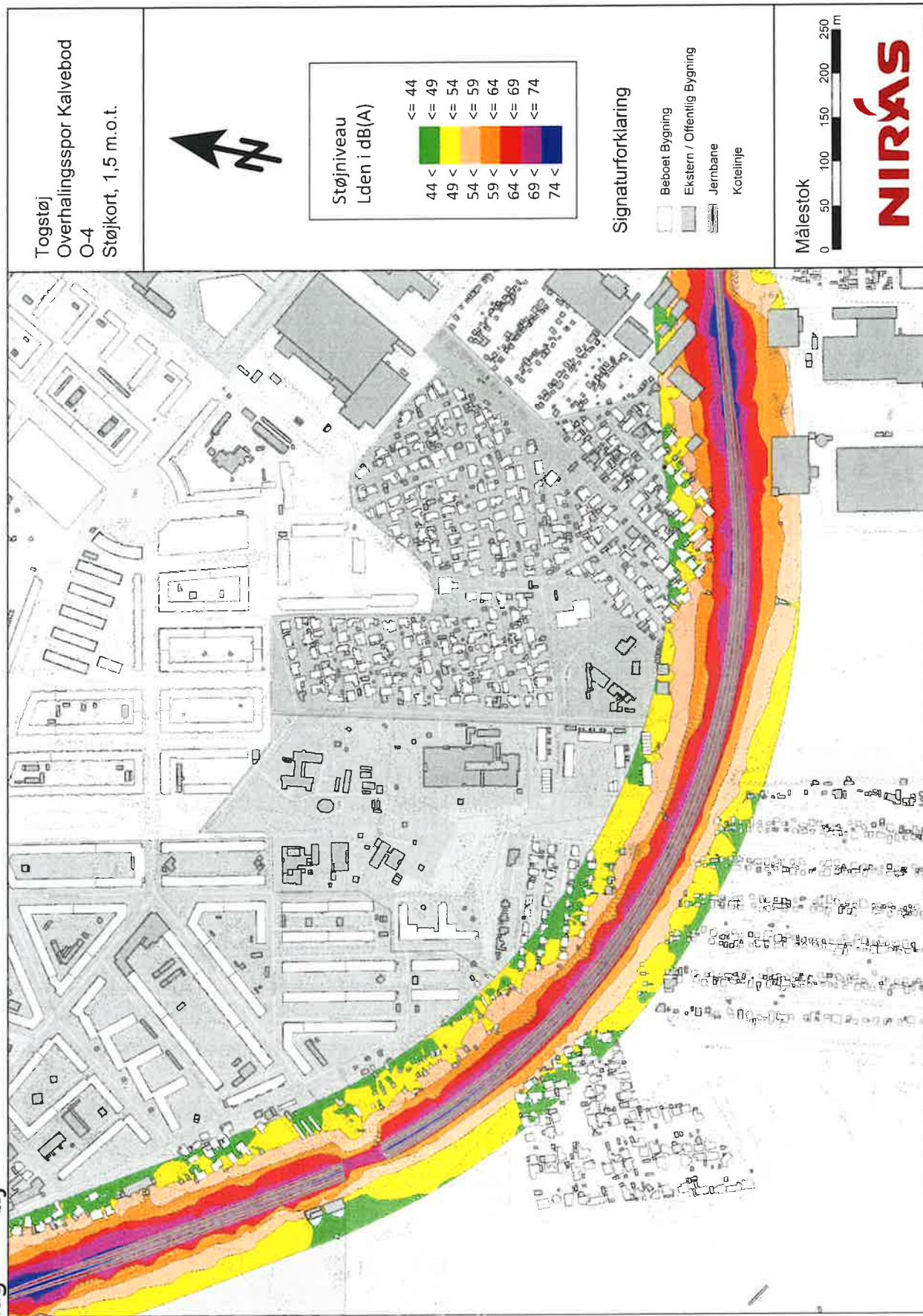
Bilag 3 – Situationsplan – O-4



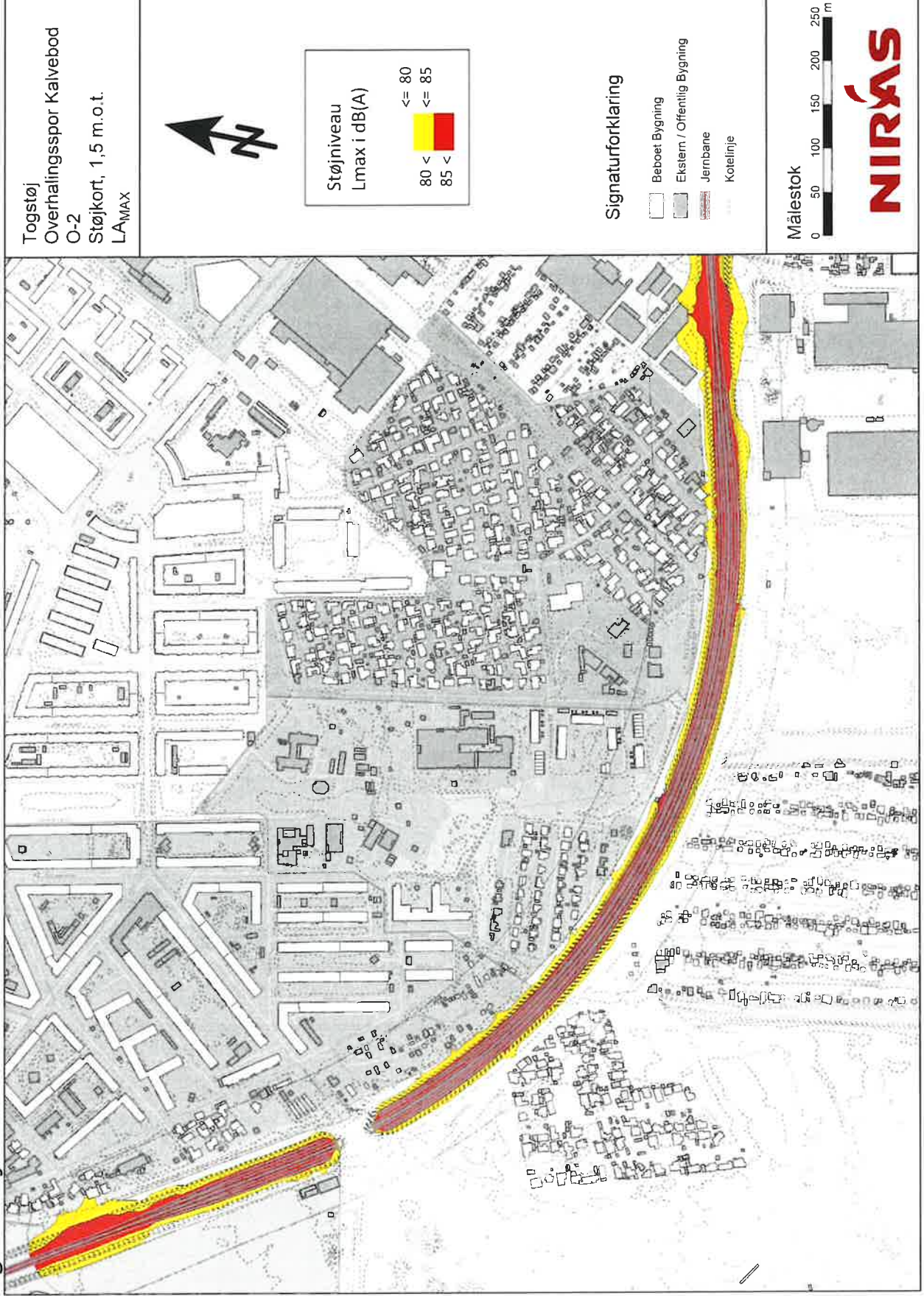


Bilag 5 – Støjkort – O-3

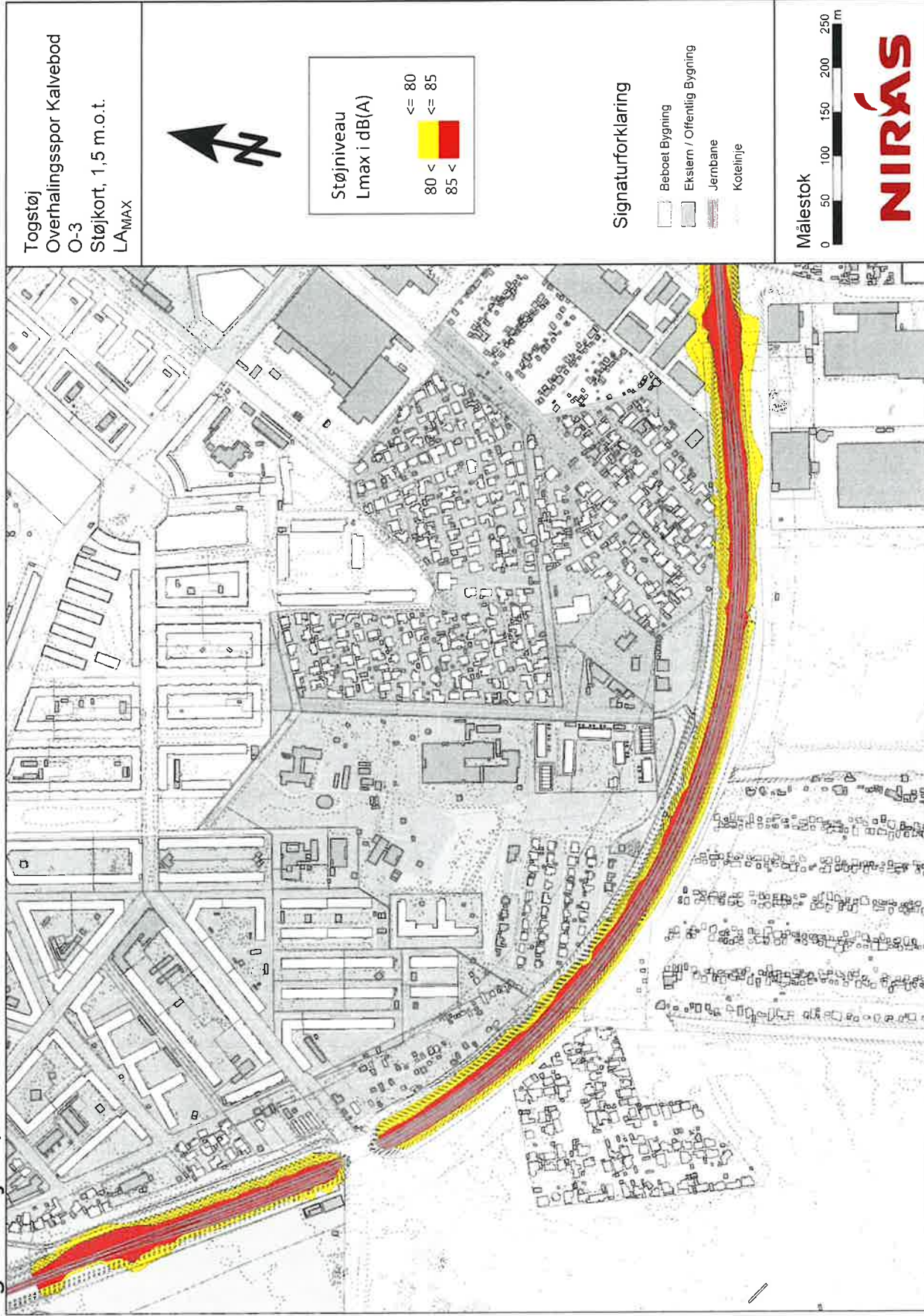




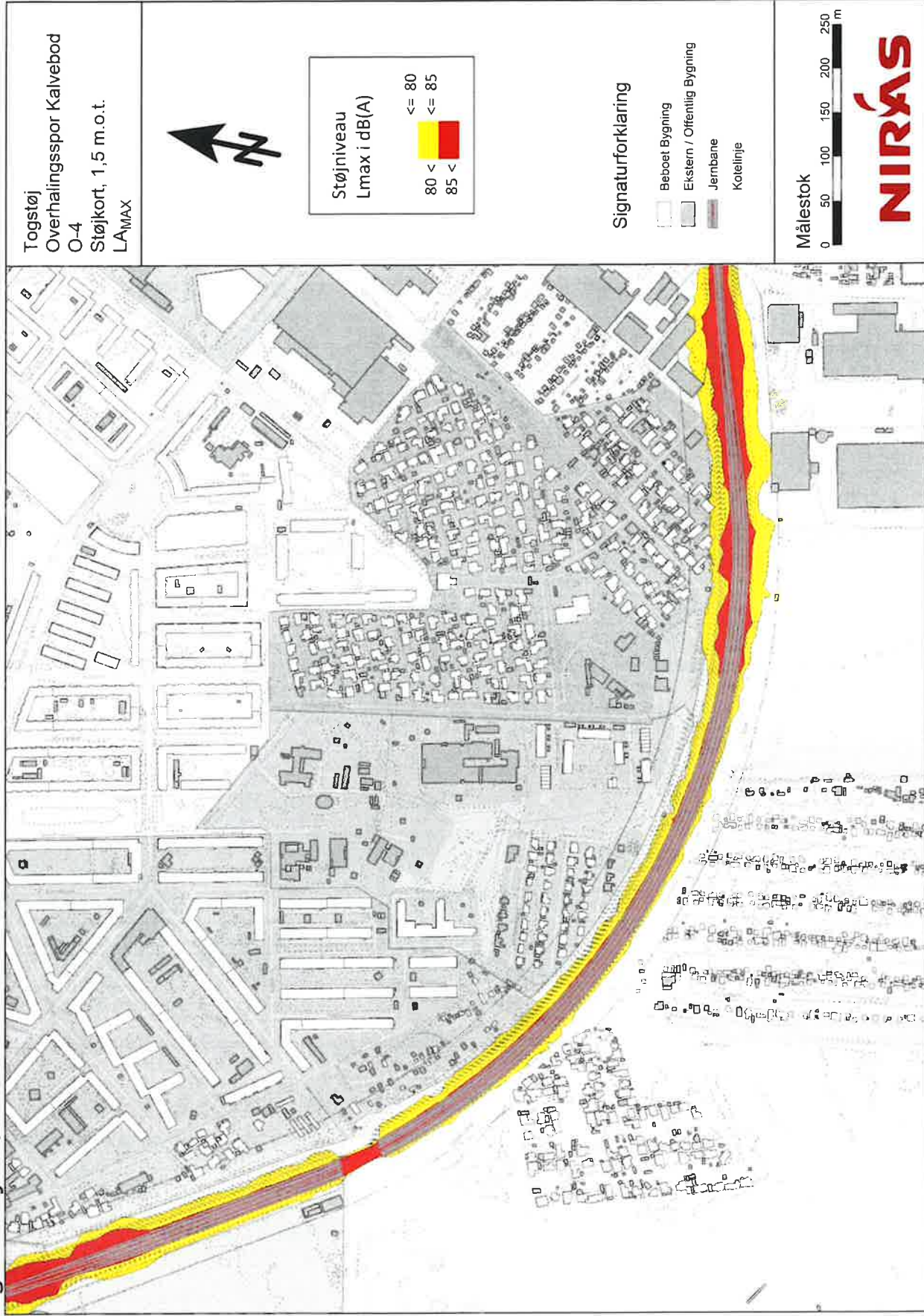
Bilag 7 – Støj kort, Maks værdi – O-2



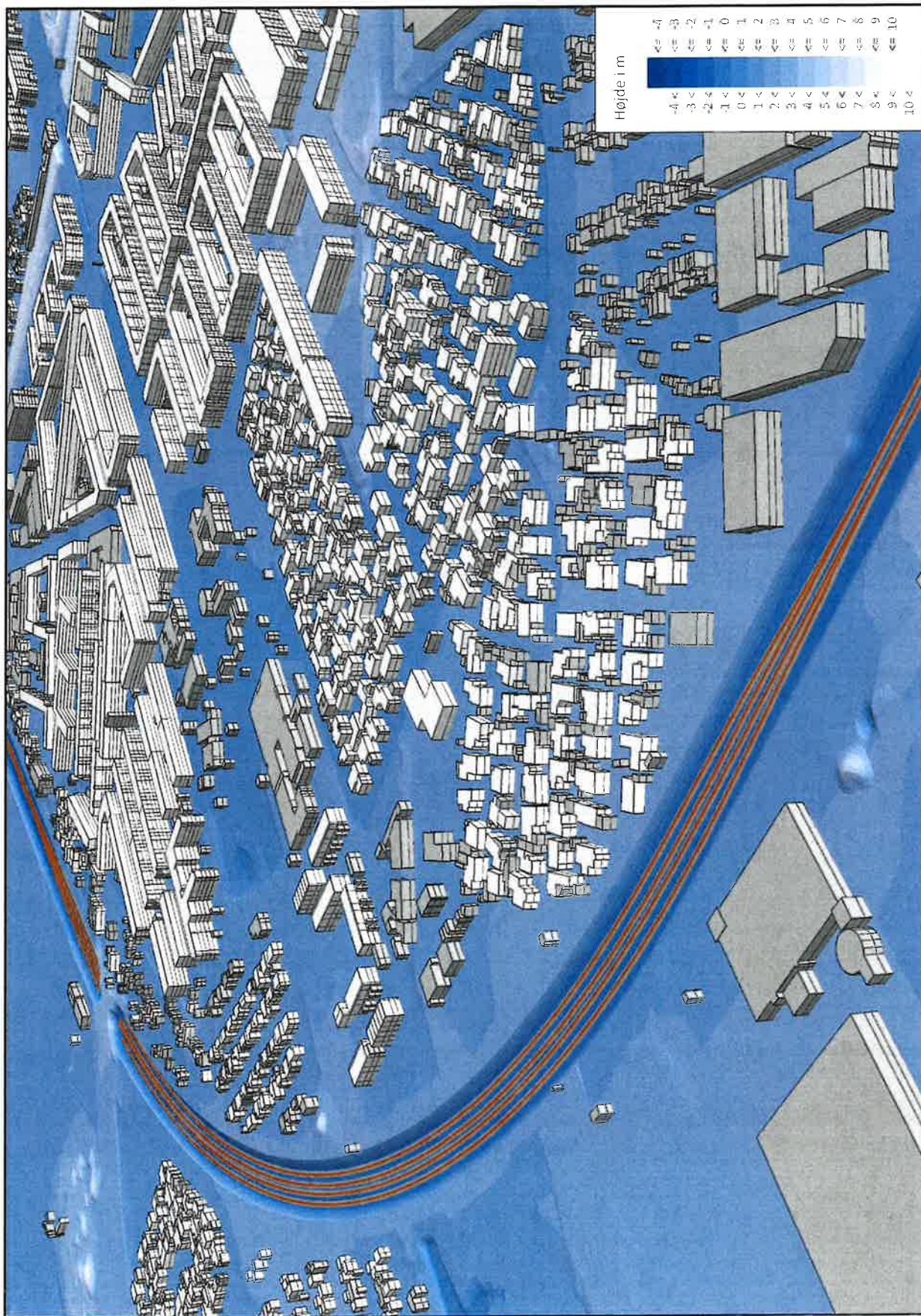
Bilag 8 – Støjkort, Maks værdi – O-3



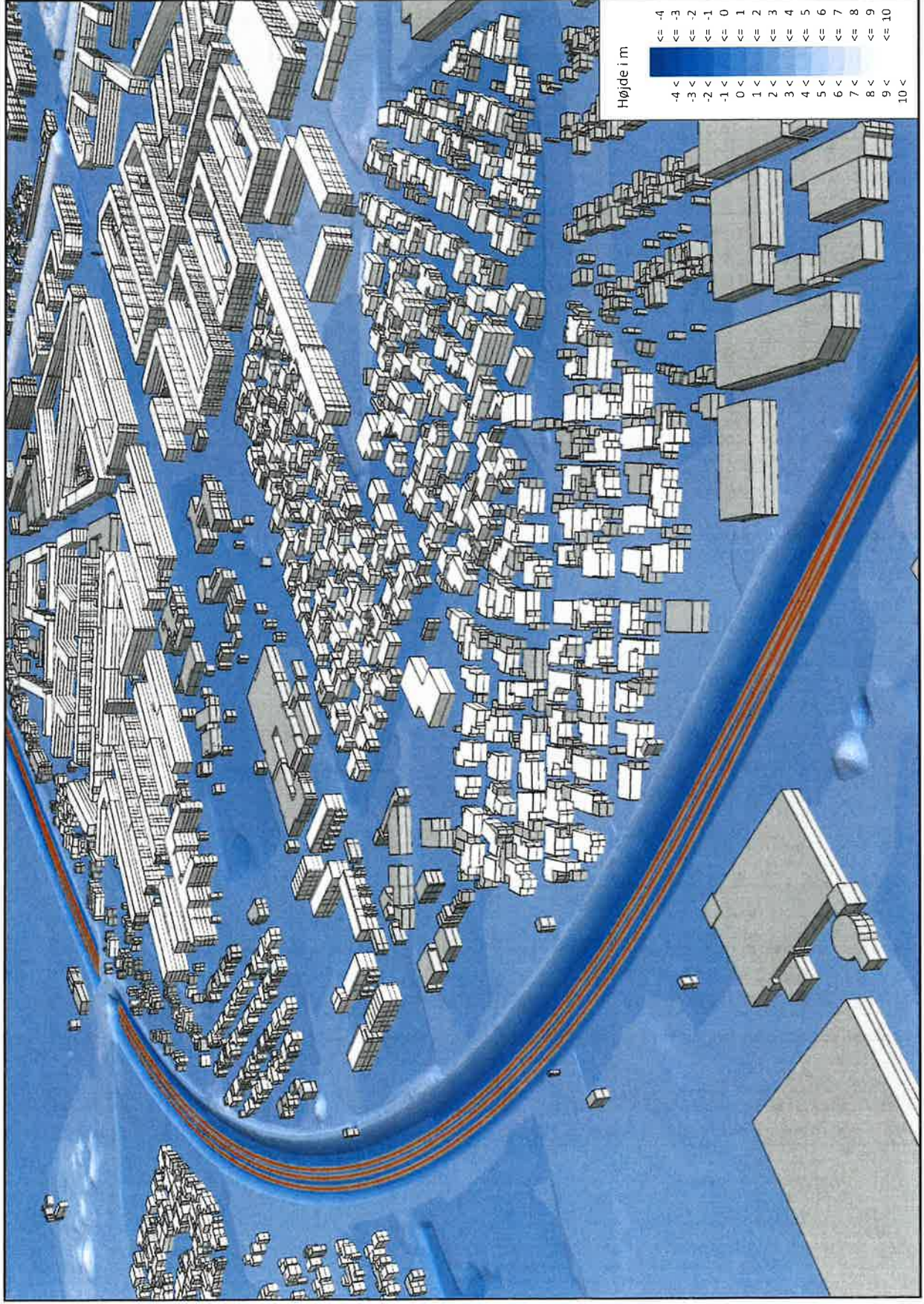
Bilag 9 – Støjkort, Maks værdi – O-4



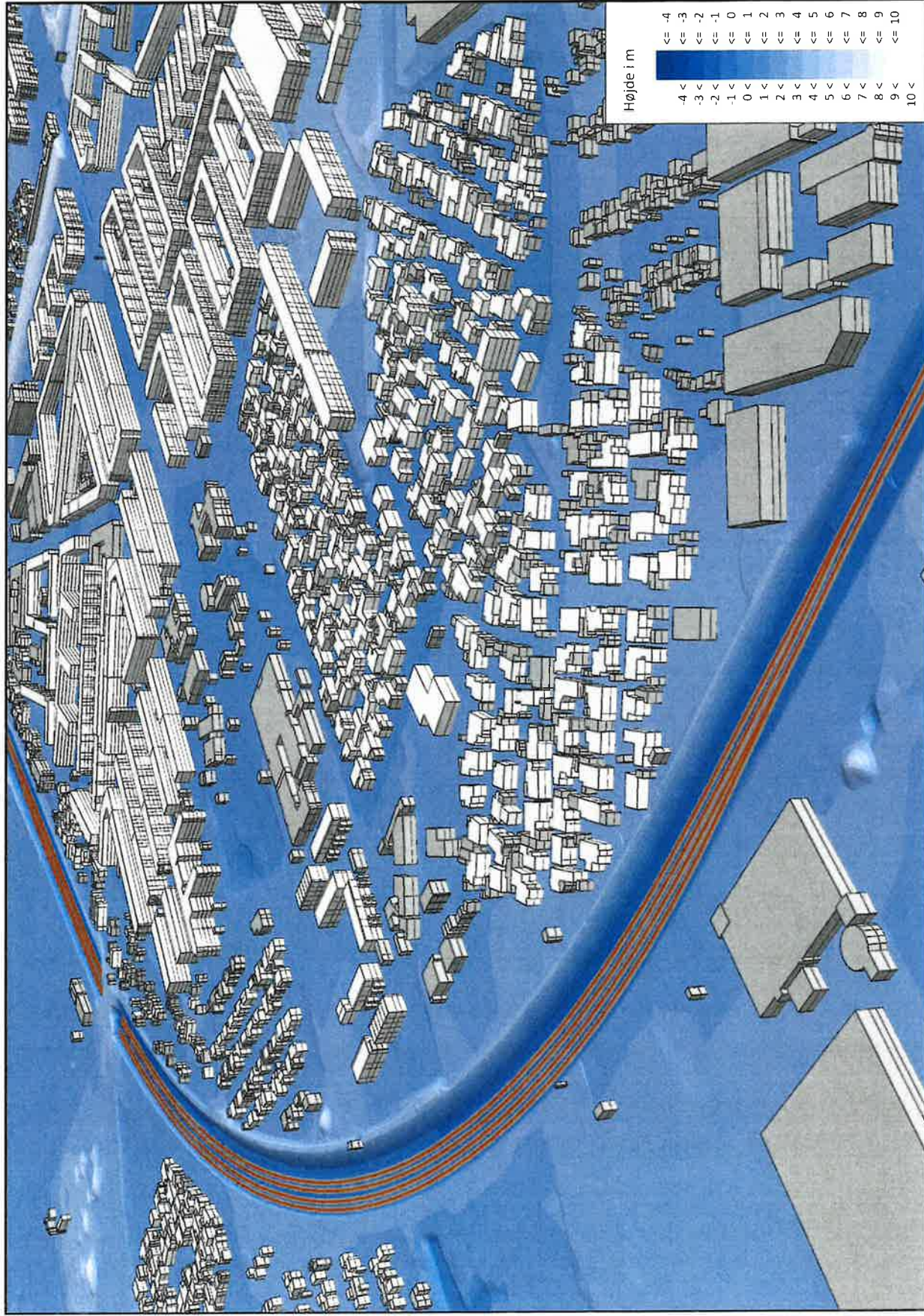
Bilag 10 - 3D overblik - O-2



Bilag 11 - 3D overblik - O-3



Bilag 12 - 3D overblik - O-4



Fra: [REDACTED]
Sendt: fredag, november 3, 2023 12:49
Til: [REDACTED]
Emne: Orientering om politisk beslutning om overhalingsspor ved Kalvebod og høring af lovforslag

Opfølgningsflag: Opfølgning
Flagstatus: Afmærket

Kategorier: Privat

Kære Vildrose 1 & 2

Med dette brev vil vi gerne fortælle at;

- det er politisk besluttet at arbejde videre med et ekstra overhalingsspor ved Kalvebod
- der er i øjeblikket en høring i gang om der skal gennemføres en miljøkonsekvensvurdering af projektet
- der kommer snart et lovforslag i høring, som giver Sund & Bælt mulighed for at arbejde videre med projektet
- der kommer yderligere information og lejlighed til at blive hørt og komme med kommentarer og input til projektet

Ovenstående punkter er uddybet i det følgende:

På et møde i Forligskredsen bag Infrastrukturplan 2035 blev der den 25. oktober truffet politisk beslutning om at arbejde videre med overhalingssporet ved Kalvebod, så man kan øge kapaciteten på banestrækningen mellem Roskilde via Ny Ellebjerg til Københavns Lufthavn.

På mødet besluttede forligspartierne sig for en løsning, hvor der anlægges et overhalingsspor ved Kalvebod, som samtidig er forberedt til en udvidelse med et ekstra overhalingsspor. Løsningen er en mellemting mellem to projektforslag – "O3" og "O4" – som man kan læse yderligere om i det materiale, der var i høring om projektet.

Høring af pligt til miljøkonsekvensvurdering

Der er foretaget høring af, hvorvidt projektet er underlagt MKV-pligt. Det vil sige, om projektet er så indgribende, at der skal udarbejdes en Miljøkonsekvensvurdering (MKV) – tidligere kaldet en VVM.

Det er Trafikstyrelsen, der træffer afgørelsen om, hvorvidt der skal gennemføres en MKV eller ej.

Hvis Trafikstyrelsen på baggrund af en gennemgang af vurderingen og høringssvarene når frem til, at der skal gennemføres en MKV, vil der komme yderligere høringer af projektet herunder en idéfase, hvor alle interesserede igen får lejlighed til at komme med input til projektet, og hvordan det bedst kan realiseres.

Hvis Trafikstyrelsen beslutter, at der *ikke* er behov for en MKV, vil der fortsat være høringspligt af berørte parter i forbindelse med projektets gennemførelse.

To projekter i samme lovforslag

Overhalingssporet indgår også i et lovforslag, som Transportministeriet om kort tid sender i høring, inden Folketinget skal tage stilling til det. Lovforslaget hedder "Forslag til Lov om opgradering af Øresundsbanen" og udgør også rammen for den kommende udvidelse af Københavns Lufthavn Station, der ligesom overhalingsspor skal gennemføres for at sikre mere kapacitet på Øresundsbanen.

Lovforslaget giver bemyndigelser til det videre arbejde

Lovforslaget forventes efter høringsfasen at blive behandlet i Folketinget i første kvartal af 2024, og hvis det herefter bliver vedtaget, vil det give Sund & Bælt en række bemyndigelser til det videre arbejde med overhalingssporet. Bemyndigelserne inkluderer mulighed for fx. at kompensere berørte borgere og virksomheder for evt. støjgener mv.

og ekspropriere I arbejdsarealer mv. i forbindelse med anlæg af overhalingsspor. Det forventes ikke, at projektet skaber behov for permanent at inddrage arealer, der bruges til beboelse eller kolonihaver.

Selv om lovforslaget bliver vedtaget, ændrer det ikke på, at det fortsat vil være et krav at få indhentet tilladelser til fx omlægning af trafik, inddragelse af arbejdsarealer og lignende. Lovforslaget ændrer heller ikke på, at der i den forbindelse også er høringspligt af berørte parter, så væsentlige aspekter og input kan blive behandlet, før der foreligger et endeligt projekt, som kan igangsættes. Det er forventningen, at forberedende arbejder for alvor vil kunne begynde i 2025.

Tilbud om møde

Hvis du har synspunkter i forhold til lovforslaget om baneprojekterne, er der mulighed for at fremsende et nyt eller samme høringssvar, som det du måske har udarbejdet til høringen om miljøscreeningen.

Hvis det har jeres interesse, kommer vi også gerne forbi igen i jeres foreninger til et møde – i første omgang med bestyrelsen for at uddybe ovenstående. Når resultaterne af høringerne foreligger, vil vi derudover gennemføre et større orienteringsmøde for alle interesserede beboere i Sydhavnen.

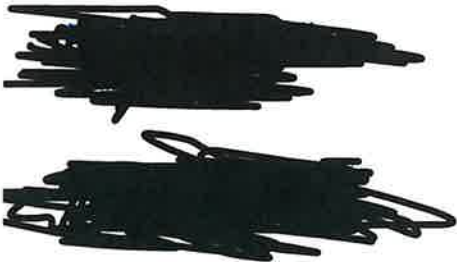
I må meget gerne vende tilbage, hvis et møde har interesse, og har I særlige ønsker med hensyn til dato og tid, hører jeg også meget gerne om det.

Læs Transportministeriets pressemeddelelse om den politiske beslutning for overhalingssporet her:

<https://www.trm.dk/nyheder/2023/nyt-overhalingsspor-ved-kalvebod>

Læs materialet fra høringen af MKV-pligt på Trafikstyrelsens hjemmeside: <https://www.trafikstyrelsen.dk/vvm-liste/2023/sep/sund-and-baelt-ansoeger-om-at-etablere-et-baneanlaeg-mellem-kalvebod-og-ny-ellebjerg>

Venlig hilsen



Sund & Bælt Holding A/S

Vester Søgade 10
1601 København V

Tel + 45 33 93 52 00
Fax + 45 33 93 10 25

www.sundogbaelt.dk
www.storebaelt.dk

Sund & Bælt Holding A/S er et offentligt aktionært selskab med hovedsæde i København. Selskabet er etableret i 2003 og har overtaget Sund & Bælt og Storebælt. Selskabet er etableret i Odense og har med tilhørende projekter som Banebyen i Odense og Storebælt i Odense. Sund & Bælt Holding A/S er et offentligt aktionært selskab, der er etableret i 2003 og har overtaget Sund & Bælt og Storebælt. Selskabet er etableret i Odense og har med tilhørende projekter som Banebyen i Odense og Storebælt i Odense.

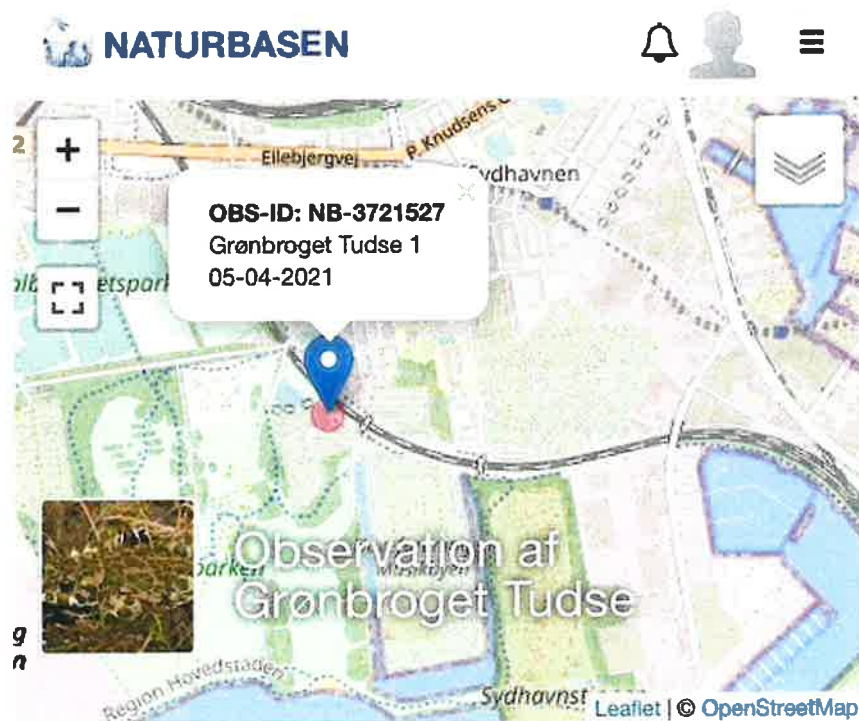
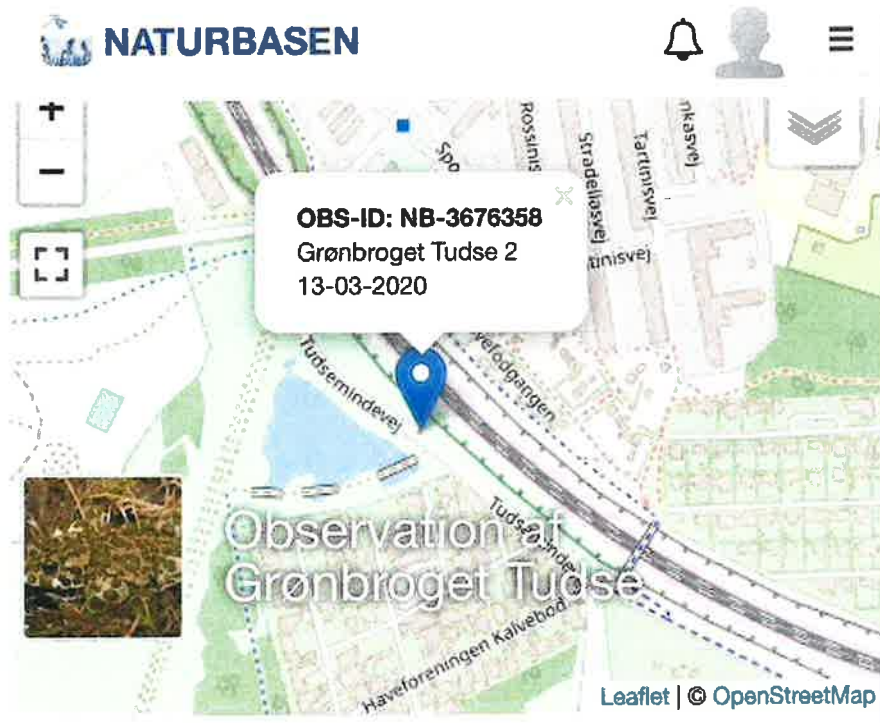
Sund & Bælt Holding A/S er et offentligt aktionært selskab.

Tænk på miljøet, inden du printer.

Bilag 6

Registrering af bilag IV arter mv.

Grønbroget tudse fundet via www.naturdatabasen.dk



Registrering af flagermus og isfugl fundet via www.arter.dk



AB Vildrose I, Grundejerforeningen Vildrose II, Grundejerforeningen Vildrose

Kære Sund & Bælt,

Vi, nedenstående berørte parter, skriver hermed på vegne af vores tre foreninger angående det kommende udvidelsesprojekt med overhalingsspor ved Kalvebod. Vi har modtaget information om den igangværende idéfase og ønsker at dele vores bekymringer samt foreslå tiltag, der kan mindske påvirkningerne på miljøet og vores nærområde.

Indledningsvis vil vi gerne takke for borgermødet den 11. marts og muligheden for at sende input ifm. denne idéfase. Vi er imidlertid stærkt bekymrede for støjgener både under og efter anlægsfasen samt de potentielle indvirkninger på vores nærmiljø. Disse bekymringer beskrives i vores tidligere indsendte hørings svar, som bidrog til, at projektet nu er underlagt en MKV/VVM-proces. Vi vedhæfter vores tidligere hørings svar med tilhørende bilag for reference og ønsker at disse indgår som en del af VVM/MKV processen.

Vi ønsker at fremføre vores idé og ønske om, at jernbanearealet ved Kalvebod overdækkes ifm. udvidelsen med overhalingsspor. I en by som København, hvor grønne områder er af stor betydning, er der et presserende behov for at skabe mere natur og grønne åndehuller for beboerne. Manglen på tilstrækkelige grønne arealer i byen understreger vigtigheden af at udnytte muligheden for at omdanne det udvidede jernbaneareal til et naturområde. Sydhavnstippen fungerer i dag som et værdsat rekreativt område og åndehul for københavnernes, og vi ser potentialet i at udvide denne grønne oase ved at integrere jernbanearealet som en del af denne naturlige forlængelse. Ved at skabe et sammenhængende naturområde kan vi ikke blot imødekomme behovet for mere natur i byen, men også bidrage til at styrke det lokale miljø og øge livskvaliteten for københavnernes. Således ønsker vi at allerede i idéfasen undersøger muligheden for at etablere en sådan.

Ydermere ønsker vi som et alternativ til overdækningen af sporene, at mulighederne for støjdæmpning af spunsen i kombination med en støjskærm på toppen af volden på nordsiden af sporet undersøges nærmere med henblik på at mindske støjpåvirkningen.

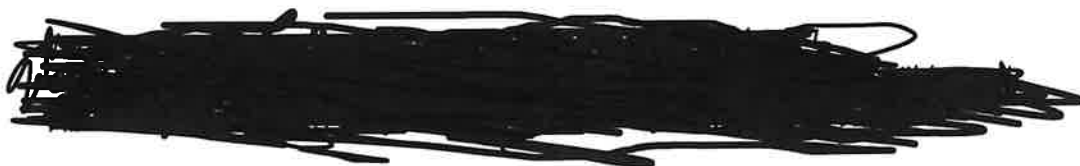
Som anført i vores hørings svar er der en række forhold som vi ikke finder tilstrækkeligt belyst. Dette blandt andet fremtidige støjgener og afbødning af disse, brugen af Thomas Koppels Alle som til og frafrørsel (herunder mangel på beregning af støj, støv og trafikale gener), samt et ordentlig videnskabeligt grundlag for tilstedeværelse af en række naturværdier herunder bilag IV arter. Vi ønsker naturligvis at disse forhold indgår som del af hele den kommende proces.

Som også påpeget på borgermøde ønsker vi tæt dialog og inddragelse i den kommende proces. Vi vil derfor anmode om et møde, hvor vi kan drøfte vores bekymringer nærmere og få en bedre forståelse for, hvordan vores input kan integreres i projektet.

Vi ser frem til at deltage i idefasen og bidrage konstruktivt til processen med henblik på at opnå de bedst mulige løsninger for alle berørte parter. Vi ser frem til at høre fra jer og samarbejde konstruktivt om at sikre, at projektet bliver gennemført på en måde, der minimerer negative konsekvenser for vores lokalområde.

Vi ser frem til en konstruktiv dialog og samarbejde omkring projektet.

Med venlig hilsen,

A large, irregular black redaction mark covering the signature area of the letter.

Bilag:

Følgende indsendes som en del af vores bidrag til Idéfasen (Bilag 0 er vedhæftet, mens bilag 1-7 sendes separat).

Bilag 0: Høring af Sund & Bælts forslag om at etablere et anlæg mellem Kalvebod og Ny Ellebjerg

Bilag 1. Notat vedrørende udvidelsen af baneanlægget mellem Kalvebod og Ny Ellebjerg, udarbejdet af DAHL Advokatpartnerskab 2023.

Bilag 2. Teknisk notat. Vurdering af støj fra baneanlæg ved Kalvebod. Udarbejdet af FORCE Technology 2023.

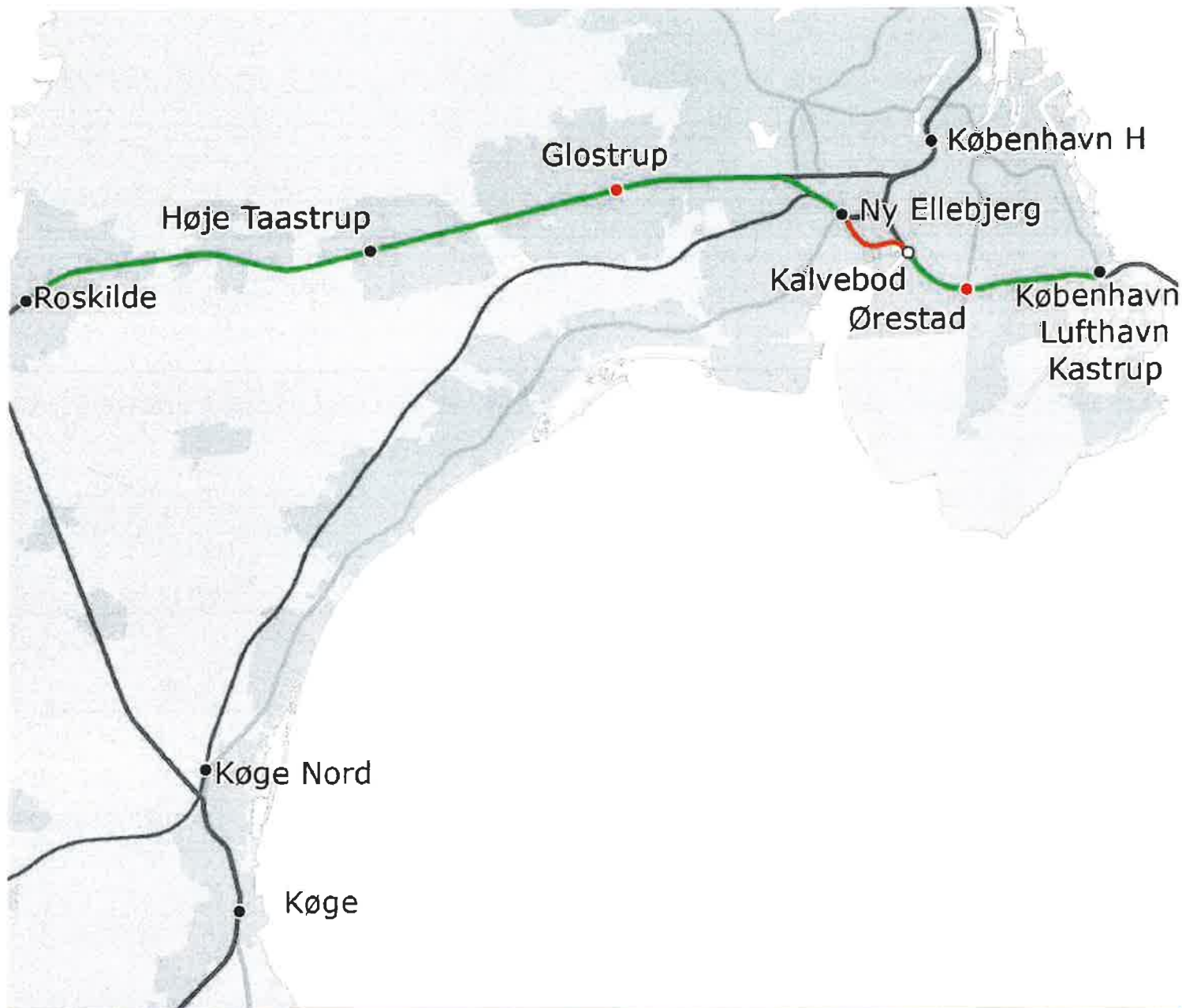
Bilag 3. Overhalingsspor, Kalvebod. Beregning af togtrafikstøj. Udarbejdet for A/S Øresund af Noras, 2023

Bilag 4. Beslutningsgrundlag Ring Syd (Glostrup St. – Kalvebod – Ørestad St.), November, 2017.

Bilag 5. Svar på henvendelse vedrørende hørings svar, partsstatus og klagevejledningen, Trafikstyrelsen, 2023

Bilag 6. Registrering af arter

Bilag 7. Beslutningsgrundlag Ring Syd (Glostrup St. – Kalvebod – Ørestad St.)



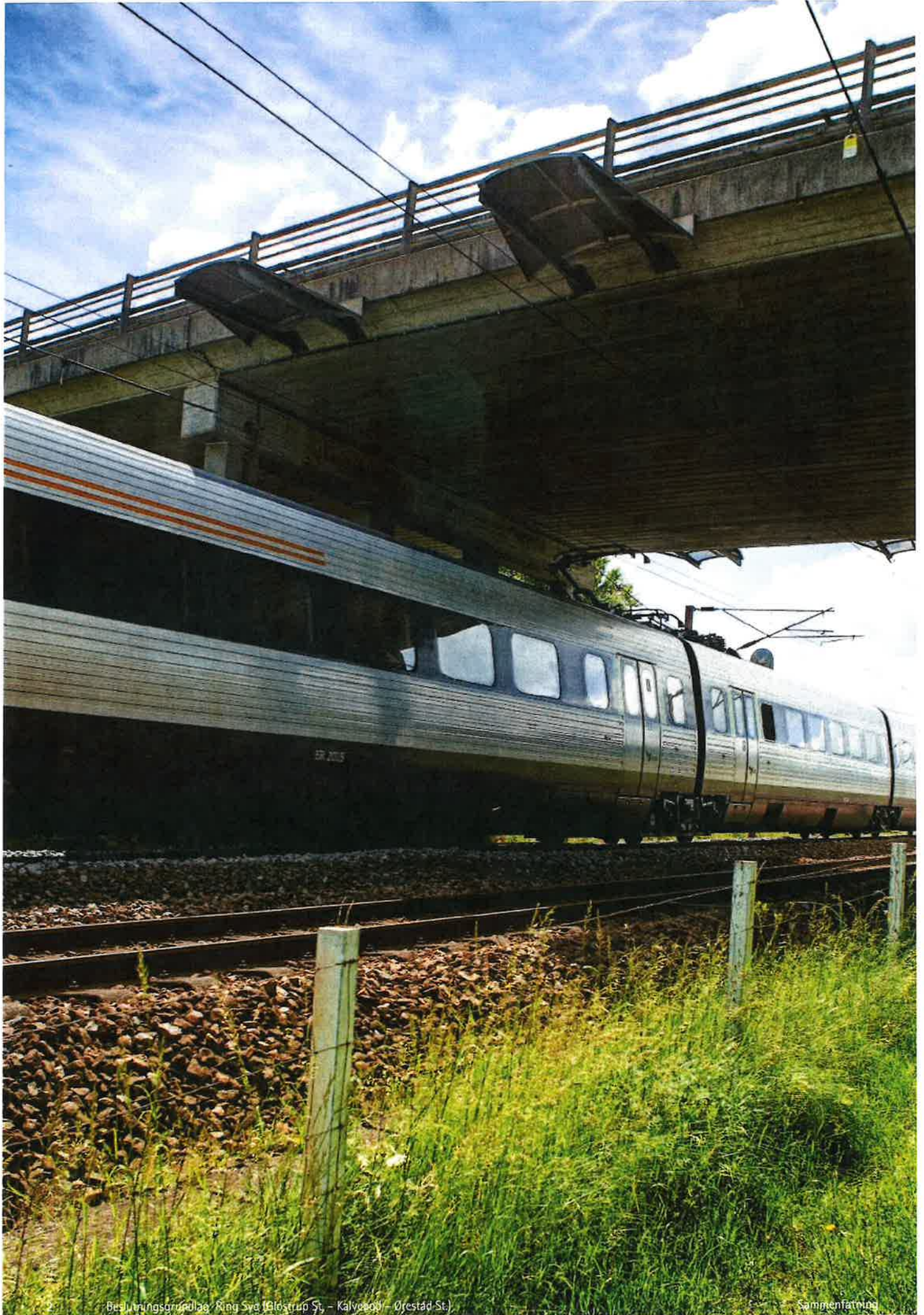
Beslutningsgrundlag

Ring Syd (Glostrup St. – Kalvebod – Ørestad St.)

November 2017

banedanmark





Sammenfatning

Ring Syd-projektet består i at gennemføre en række anlægsarbejder, som muliggør en udvidelse og omlægning af togbetjeningen. Med Ring Syd vil der således kunne køre tog fra Roskilde via Ny Ellebjerg til Københavns Lufthavn Kastrup, og der bliver mulighed for at omlægge tog fra København H til lufthavnen via Ny Ellebjerg Station.

Ring Syd vil derfor gøre rejsen lettere og markant hurtigere for passagerer, der rejser til lufthavnen og Amager vestfra, da de undgår turen ind til København H.

Desuden vil projektet aflaste København H samtidig med, at togbetjeningen styrkes i knudepunkterne Glostrup, Ny Ellebjerg, Ørestad og lufthavnen. Derudover mindskes risikoen for forsinkelser på hele fjernbanen.

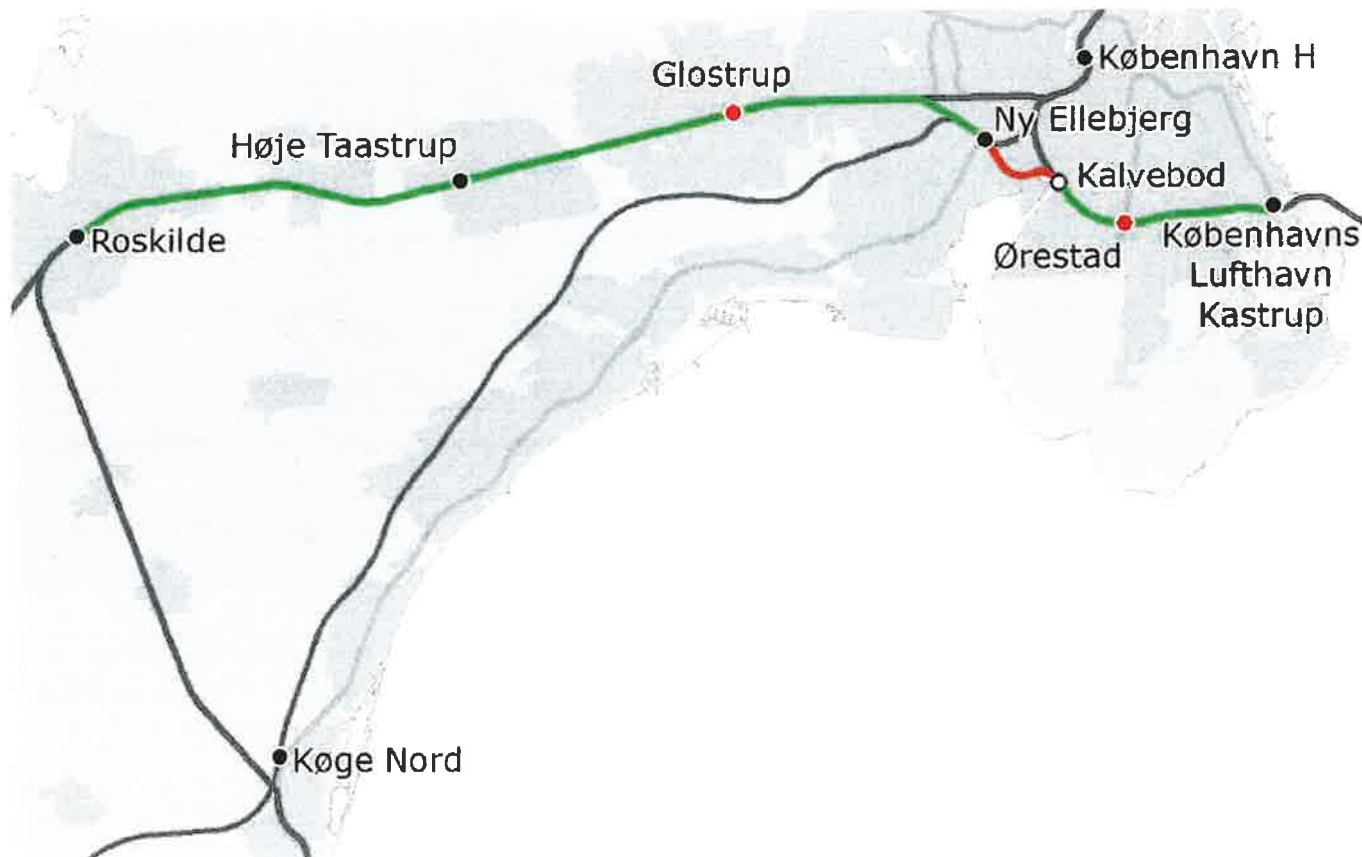
Arbejdet tager afsæt i den politiske aftale om *Metro, letbaner, nærbaner og cykler* fra den 12. juni 2014.

Det samlede projekt består af følgende arbejder:

- Udbygning af Glostrup Station.
- Udbygning af Ørestad Station.
- Anlæg af overhalingsspor mellem Kalvebod og Ny Ellebjerg Station.

Udover disse udbygninger af infrastrukturen forudsætter Ring Syd-projektet en kapacitetsudvidelse ved Københavns Lufthavn Kastrup samt anlæg af perroner og etablering af niveaufri udfletning på Ny Ellebjerg Station. Der er udarbejdet beslutningsgrundlag for kapacitetsudvidelsen i lufthavnen, men projektet er endnu ikke politisk besluttet. Den niveaufri udfletning på Ny Ellebjerg er ved at blive bygget, og der er afsat midler til perronerne på Finansloven.

Den fulde gevinst af Ring Syd-projektet vil først kunne realiseres, når disse projekter er gennemført.



Figur 1. Oversigtskort over Ring Syd-projektet

Fordele ved projektet

- For rejsende, der rejser fra Vestsjælland, Fyn og Jylland mod lufthavnen og Amager vil Ring Syd give betydelige rejsetidsbesparelser, og projektet er med til at understøtte udviklingen af Glostrup Station og Ny Ellebjerg Station som fremtidige trafikknudepunkter.
- Rejsende fra Vestsjælland, Fyn og Jylland vil spare over 10 minutter til Københavns Lufthavn Kastrup. Eksempelvis vil rejsetiden mellem Roskilde Station og lufthavnen reduceres fra 38 til 26 minutter.
- Glostrup Station vil blive et nyt trafikalt knudepunkt, og rejsetiden fra Glostrup til København H vil blive reduceret med 10 minutter, mens turen Glostrup – Københavns Lufthavn Kastrup vil blive reduceret med over 20 minutter. Fra Glostrup vil man fremover kunne komme til København H på kun 7 minutter med regionaltoget, hvor det i basiskøreplanen tager 17 minutter med S-toget, og til lufthavnen på 16 minutter, hvor det tager 38 minutter uden Ring Syd.

Løsninger for fremtidig togbetjening

Der er undersøgt tre forskellige løsninger for udvidelser og omlægninger af togbetjeningen. En løsning hvor både Glostrup Station, Ørestad Station og Kalvebod – Ny Ellebjerg udbygges samt to løsninger, hvor kun Glostrup udbygges.

Begge Glostrupløsninger giver stadig mulighed for togbetjening i Ring Syd-korridoren og for standsning af tog på Glostrup Station. Det er ligeledes muligt at opnå de samme rejsetidsbesparelser som for den fulde Ring Syd-løsning, men dog med færre togafgange.

Løsning 1: Fuld Ring Syd til 1.091,3 mio. kr.

I den mest ambitiøse løsning udvides togbetjeningen med hele tre nye tog pr. time mellem Roskilde og lufthavnen. Der omlægges desuden et lyntog og et IC-toget fra København H til lufthavnen via Ny Ellebjerg Station. I løsningen udføres følgende:

- Kapaciteten på Glostrup Station udbygges med to ø-perroner og fire perronspor.
- Kapaciteten på Ørestad Station udvides med to perronspor.
- Der etableres ét midtliggende overhalingsspor mellem Kalvebod og Ny Ellebjerg.

Løsning 2: Ring Syd – Glostrup til 242,1 mio. kr.

Stationen udbygges med én perron og to perronspor. Vælger man denne løsning, er det ikke muligt senere at udvide til *Fuld Ring Syd* uden at bygge store dele af stationen om.

Løsning 3: Ring Syd – Fremtidssikret Glostrup til 410,1 mio. kr.

Hvis man vil fremtidssikre Glostrup, så man på et senere tidspunkt kan udbygge til *Fuld Ring Syd*, kræver det, at man i stedet udbygger stationen med to perroner og fire perronspor. Perronerne ligger anderledes, og derfor kan den simple udbygning af Glostrup ikke benyttes som afsæt for den store ombygning.

Den trafikale analyse viser derudover, at punktligheden forbedres væsentligt for begge Glostrupløsninger, hvis kapaciteten også udbygges i Ørestad.

Andre løsninger, tilvalg og besparelsmuligheder

Der er derudover projekteret en række alternative løsninger, tilvalg og besparelsmuligheder tilknyttet de forskellige løsningsmodeller:

- **Fuld Ring Syd**
 - Glostrup. Tilvalg – Brede perrontunnel.
 - Glostrup. Besparelsmulighed – Kortere perroner.
 - Ørestad. Tilvalg – Nye og bedre adgangsveje til stationen.
 - Ørestad. Tilvalg – Længere perronspor til overhaling af 1.000 m godstog.
 - Ørestad. Tilvalg – Forberedelse for senere kapacitetsudvidelse med et femte spor.
 - Overhalingsspor. Alternativ løsning – To sideliggende overhalingsspor (mere kapacitet).
- **Ring Syd – Glostrup**
 - Tilvalg – Brede perrontunnel.
- **Ring Syd – Fremtidssikret Glostrup**
 - Glostrup. Tilvalg – Brede perrontunnel.
 - Glostrup. Besparelsmulighed – Kortere perroner på 240 m.

Projektets påvirkning på Letbanen Ring 3

Beslutningsgrundlaget for Letbanen i Ring 3 bygger på, at alle tog standser på Glostrup Station. Det forudsætter, at man bygger enten *Fuld Ring Syd* eller *Ring Syd – Fremtidssikret Glostrup* med to ø-perroner og fire perronspor. Hvis alle tog

Mio. kr. inkl. korrektionstillæg (2017-prisniveau)	Fuld Ring Syd	Ring Syd – Glostrup	Ring Syd – Fremtidssikret Glostrup
Glostrup	410,1	242,1	410,1
Ørestad	358,5	-	-
Overhalingsspor	322,6	-	-
Samlede anlægsomkostninger	1.091,3	242,1	410,1

Tabel 1. Anlægsoverslag for de tre løsninger

skal standse på Glostrup Station med kun én ø-perron vil rejsetider og punktligheden blive påvirket negativt.

Anlægsomkostninger

I tabellen herover er angivet anlægsoverslag uden eventuelle tilvalg og besparelsesmuligheder for de tre løsninger *Fuld Ring Syd*, *Ring Syd - Glostrup* og *Ring Syd - Fremtidssikret Glostrup*.

Andre løsninger, tilvalg og besparelsesmuligheder

Anlægsomkostningerne for de andre løsninger, tilvalg og besparelsesmuligheder fremgår nedenfor.

- **Fuld Ring Syd**
 - Glostrup. Tilvalg – Brede perrontunnel: 37,9 mio. kr.
 - Glostrup. Besparelsesmulighed – Kortere perroner: 48,5 mio. kr.
 - Ørestad. Tilvalg – Nye og bedre adgangsveje til stationen: 16,4 mio. kr.
 - Ørestad. Tilvalg – Længere perronspor til overhaling af 1.000 m godstog: 34,4 mio. kr.
 - Ørestad. Tilvalg – Forberedelse for senere kapacitetsudvidelse med et femte spor: 67,3 mio. kr.
 - Overhalingsspor. Alternativ løsning - To sideliggende overhalingsspor (mere kapacitet): 504,3 mio. kr.
- **Ring Syd - Glostrup**
 - Tilvalg – Brede perrontunnel: 36,9 mio. kr.
- **Ring Syd - Fremtidssikret Glostrup**
 - Glostrup. Tilvalg – Brede perrontunnel: 37,9 mio. kr.
 - Glostrup. Besparelsesmulighed – Kortere perroner på 240 m: 48,5 mio. kr.

Samfundsøkonomi

Ifølge Finansministeriets retningslinjer for beregning af samfundsøkonomi anses statslige anlægsprojekter, der har en for-

rentning på 4 % (intern rente) for rentable investeringer. Det er også ved 4 %, at nettonutidsværdien går fra negativ til positiv.

- **Fuld Ring Syd**
Intern rente på kun 1 % og en samlet nettonutidsværdi -751 mio. kr. Løsningen er dermed ikke samfundsøkonomisk rentabel.
- **Ring Syd - Glostrup**
Intern rente på 14 % og nettonutidsværdi på 832 mio. kr., og er dermed en attraktiv investering.
- **Ring Syd - Fremtidssikret Glostrup**
Intern rente på 10 % og nettonutidsværdi på 689 mio. kr. Løsningen må derfor også anses for en attraktiv investering.

VVM-screening

Der er gennemført VVM-screeninger for udbygningerne af hhv. Glostrup Station og Ørestad Station. Naturstyrelsen har på baggrund af screeningerne vurderet, at ingen af projekterne vil påvirke miljøet væsentligt, og at de derfor ikke er VVM-pligtige.

Overhalingssporet mellem Kalvebod og Ny Ellebjerg forventes ikke at medføre væsentlige miljøpåvirkninger, men da der er tale om udbygning af infrastrukturen, vil der i en eventuel senere fase af projektet skulle laves en egentlig VVM-screening i lighed med de to andre projekter.

Interessenter

De væsentligste interessenter har været inddraget i projekterne gennem ejergruppe og teknikerudvalg. Herunder Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen, Vejdirektoratet, Glostrup Kommune, Københavns Kommune, DSB, Metroselskabet, Letbane, Sund & Bælt og By & Havn.

På Glostrup Station har interessenterne pointeret vigtigheden i at etablere tilvalget med bredere perrontunnel. Derudover ser Glostrup Kommune fordele i at etablere stationen med kun én ø-perron, da denne er mindre pladskrævende. Løsningen har dog mindre kapacitet, og er dermed ikke fremtids-sikret som løsningen med to ø-perroner.

På Ørestad Station har interessenterne haft stort fokus på adgangsveje, og de er enige om, at de to tilvalg med ekstra adgangsveje bør etableres i forbindelse med en stationsudbygning.

Overhalingssporet ligger på Sund & Bælts infrastruktur. De har haft fokus på løsninger med arkitektur og udtryk, der passer til den nuværende banestrækning.

Det videre forløb

Som følge af den politiske beslutning om ny strategi for ud-rulning af Signalprogrammet fra den 15. november 2017 vil Banedanmark i foråret 2018 udarbejde en ny anlægsplan for, hvordan kommende anlægs- og fornyelsesprojekter koordineres med den nye strategi for Signalprogrammet. Udbygningerne af infrastrukturen i Ring Syd-projektet vil indgå i den nye anlægsplan.

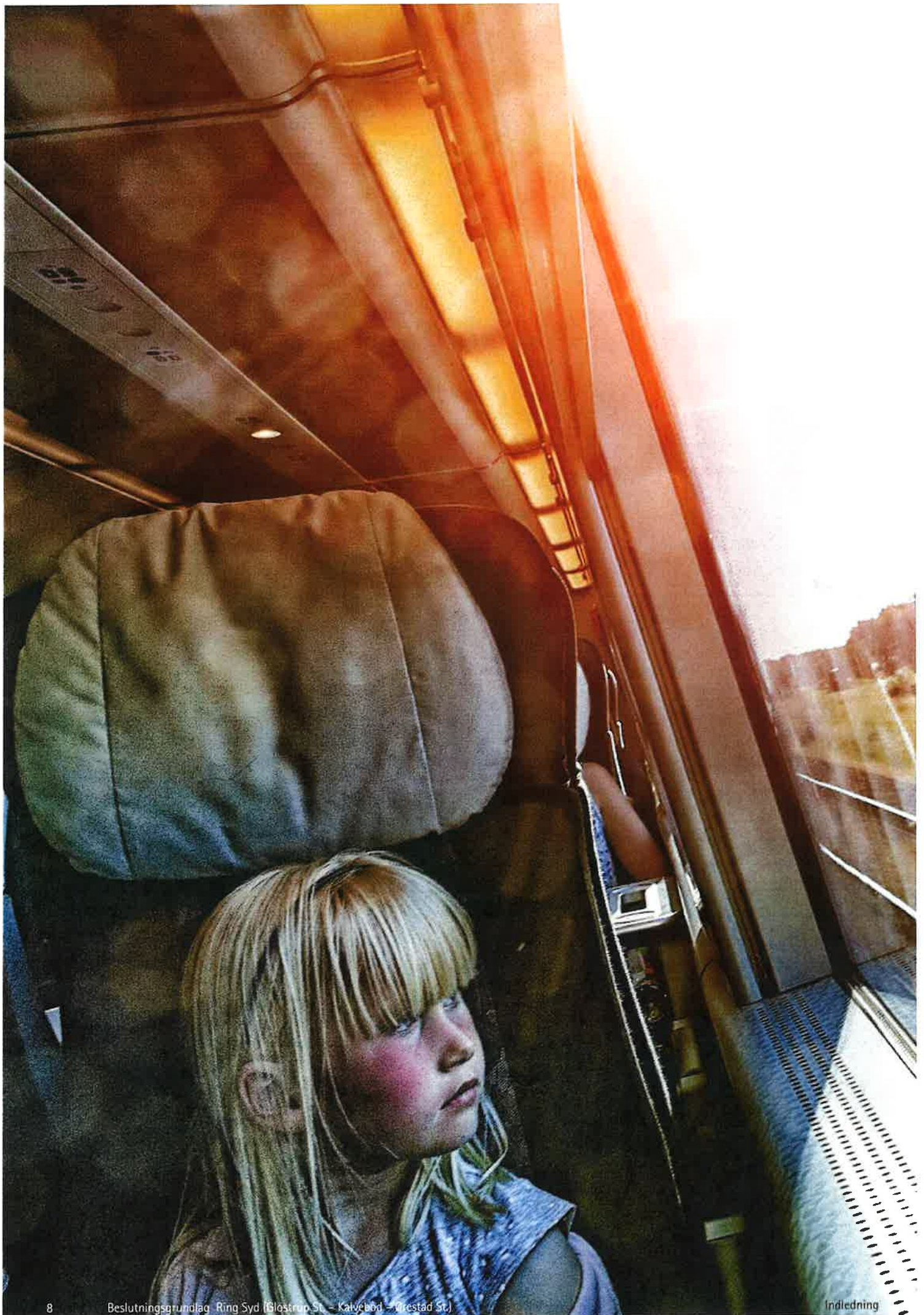
Den fulde effekt af Ring Syd-projektet vil først kunne realiseres, når følgende projekter er gennemført:

- **Kapacitetsudvidelse ved Københavns Lufthavn Kastrup**
Der er udarbejdet beslutningsgrundlag for projektet, men det er endnu ikke politisk besluttet.
- **Niveaufri udfletning ved Ny Ellebjerg**
Projektet er ved at blive bygget.
- **Perroner på Ny Ellebjerg for tog til og fra Øresundsba-nen**
Der er afsat midler til projektet på Finansloven.



Indhold

Sammenfatning	3
Indledning	9
Politisk aftale	9
Historik	10
Fordele ved projektet	10
Tre løsningsmuligheder	10
Forudsætninger og afhængigheder	11
Køreplanseksempler	12
Fuld Ring Syd	12
Ring Syd - Glostrupløsninger	14
Anlægsbeskrivelse	16
Tilvalg og besparelsesmuligheder	16
Anlægsomkostninger	20
Fuld Ring Syd	21
Ring Syd - Glostrup	22
Ring Syd - Fremtidssikret Glostrup	22
Ændringer i forhold til tidligere anlægsoverslag	22
Samfundsøkonomisk analyse	24
Fuld Ring Syd	24
Ring Syd - Glostrup	24
Ring Syd - Fremtidssikret Glostrup	25
Påvirkninger fra projektet	26
Miljø	26
Gener i anlægsfasen	26
Interessenter	29
Glostrup Station	29
Ørestad Station	29
Overhalingsspor	29
Det videre forløb	30



Indledning

Ring Syd-projektet gør det muligt at køre tog fra Roskilde via Ny Ellebjerg til Københavns Lufthavn Kastrup samt at om-lægge tog fra København H til lufthavnen via Ny Ellebjerg Station.

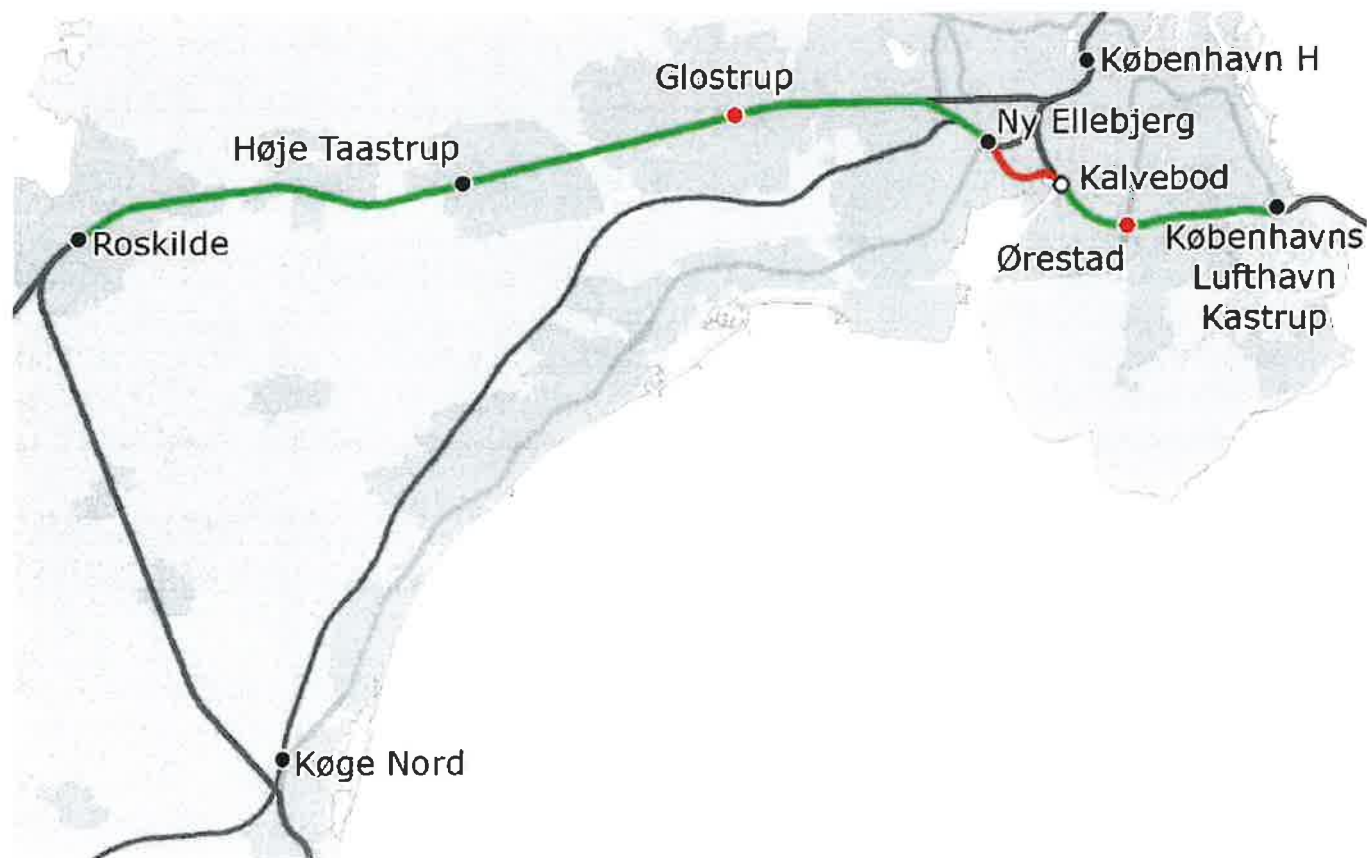
Det indebærer udbygning af Glostrup Station og Ørestad Station samt anlæg af overhalingsspor mellem Kalvebod og Ny Ellebjerg Station. Der er undersøgt tre forskellige løsningsfor-slag for projektet samt flere tilvalg.

Den grønne markering på kortet illustrerer togbetjeningskonceptet for Ring Syd-projektet, hvor der etableres direkte tog-forbindelse mellem Roskilde via Ny Ellebjerg til Københavns Lufthavn Kastrup, i modsætning til i dag, hvor tog vestfra kører til og fra lufthavnen via København H.

Politisk aftale

Forligskredsen bag rammeaftalen *Takstnedsættelser og investeringer til forbedring af den kollektive trafik* besluttede med den politiske aftale *Metro, letbaner, nærbaner og cykler* fra d. 12. juni 2014 at afsætte penge til udarbejdelse af beslutningsgrundlag for udbygning af Ørestad Station og Glostrup Station.

Ring Syd-projektet vil give betydelige rejsetidsbesparelser mod Amager og lufthavnen fra de vestlige og sydlige dele af hovedstadsområdet. Projektet vil samtidig være et vigtigt skridt i at udvikle Glostrup Station og Ny Ellebjerg Station som fremtidige trafikknudepunkter, hvilket desuden vil medføre en betydelig aflastning af København H.



Figur 2. Oversigtskort over Ring Syd-projektet

Historik

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet gennemførte i 2013-2014 en analyse på screeningsniveau af Ring Syd-projektet. Analysen blev udført i samarbejde med Metroen, Trafikstyrelsen, Københavns Kommune og Banedanmark, jf. rapporten *Ny Ellebjerg og Glostrup som trafikale knudepunkter*, Transportministeriet 2014.

Fordele ved projektet

Idéen med Ring Syd er at øge og dermed forbedre togbetjeningen samt at skabe nye rejserelationer og flere knudepunkter uden at belaste kapaciteten på København H yderligere.

Projektet understøtter udviklingen af Ny Ellebjerg Station og Glostrup Station som fremtidige trafikknudepunkter.

Ring Syd-projektet giver betydelige rejsetidsbesparelser mod Amager og Københavns Lufthavn Kastrup fra de vestlige og sydlige dele af hovedstadsområdet. Endvidere opnås en aflastning af København H ligesom den ekstra kapacitet, der opnås med den nye bane mellem København og Ringsted kan udnyttes til øget togdrift.

Tre løsningsmuligheder

Der er undersøgt tre forskellige løsninger til udvidelse af togbetjeningen.

• Fuld Ring Syd

I den mest ambitiøse løsning udvides togbetjeningen med tre nye tog pr. time og retning mellem Roskilde og lufthavnen og to eksisterende tog omlægges direkte til lufthavnen.

For at denne driftsudvidelse kan afvikles med en tilfredsstillende punktlighed skal der ske følgende tilpasninger af infrastrukturen:

- Glostrup Station udvides med to ø-perroner og fire perronspor.
- Ørestad Station udvides med to perronspor.
- Der etableres ét midtliggende overhalingsspor mellem Kalvebod Station og Ny Ellebjerg Station for at udbygge kapaciteten til brug for overhalende godstog.

• Ring Syd - Glostrup

Der er derudover set på to alternative løsninger, hvor det kun er Glostrup der udbygges. I den billigste løsning udbygges med én ø-perron og to perronspor. Vælger man denne løsning, er det ikke muligt senere at udvide til *Fuld Ring Syd*.



- Ring Syd - Fremtidssikret Glostrup

Hvis man vil fremtidssikre Glostrup, så man på et senere tidspunkt kan udbygge til *Fuld Ring Syd*, kræver det, at man i stedet udbygger stationen med to ø-perroner og fire perronspor.

Den trafikale analyse viser derudover, at punktligheden forbedres væsentligt for begge Glostrupløsninger, hvis kapaciteten også udbygges i Ørestad.

Udvalgte tilvalg

Der er derudover projekteret en række tilvalg for de enkelte projekter, herunder blandt andet:

- Brede perrontunnel på Glostrup Station.
- Nye og bedre adgangsveje på Ørestad Station.
- Forlængede perronspor for overhaling af 1.000 meter godstog på Ørestad Station.

De nævnte tiltag vil være med til at skabe gode adgangsveje for passagererne, og øge muligheden for overhaling af godstog på Ørestad Station, hvilket vil gavne punktligheden.

De øvrige tilvalg og besparelser kan læses i kapitlet 'Anlægsbeskrivelse'.

Forudsætninger og afhængigheder

Det er en forudsætning for projektet, at kapaciteten i lufthavnen udbygges i forbindelse med Femern-projektet, og at der etableres perroner på Ny Ellebjerg Station som forudsat i Togfonden samt en niveaufri udfletning ved Ny Ellebjerg. Der er udarbejdet beslutningsgrundlag for kapacitetsudvidelsen i lufthavnen, men projektet er endnu ikke besluttet. Den niveaufri udfletning på Ny Ellebjerg er ved at blive bygget, og der er afsat midler til perronerne på Finansloven.

Som følge af den politiske beslutning om ny strategi for ud-rulning af Signalprogrammet fra den 15. november 2017 vil Banedanmark i foråret 2018 udarbejde en ny anlægsplan for, hvordan kommende anlægs- og fornyelsesprojekter koordineres med den nye strategi for Signalprogrammet. Udbygningerne af infrastrukturen i Ring Syd-projektet vil indgå i den nye anlægsplan.

Beslutningsgrundlaget for Letbanen i Ring 3 forudsætter, at alle tog standser på Glostrup Station. Det forudsætter, at man bygger enten *Fuld Ring Syd* eller *Ring syd - Fremtidssikret Glostrup* med to ø-perroner og fire perronspor. Hvis alle tog skal standse på Glostrup Station med kun én ø-perron vil rejsetider og punktligheden blive påvirket negativt.



Køreplanseksempler

Fuld Ring Syd

Nedenfor gennemgås de forudsatte ændringer i togbetjeningen for *Fuld Ring Syd* i forhold til basiskøreplanen for 2030.

Basiskøreplanen for 2030 er projektets sammenligningsgrundlag. Det er en estimering af den trafikale udvikling frem til 2030 uden Ring Syd-projektet, men hvor det er forudsat, at andre projekter, som f.eks. dem i Togfonden DK er udført.

Ændringer i togbetjeningen i forhold til basiskøreplanen for 2030

Den følgende tabel viser antallet af standsninger for tog på fjernbanen på udvalgte knudepunkter for basiskøreplanen for 2030 og med *Fuld Ring Syd*.

Som det ses, styrkes togbetjeningen af knudepunkterne markant.

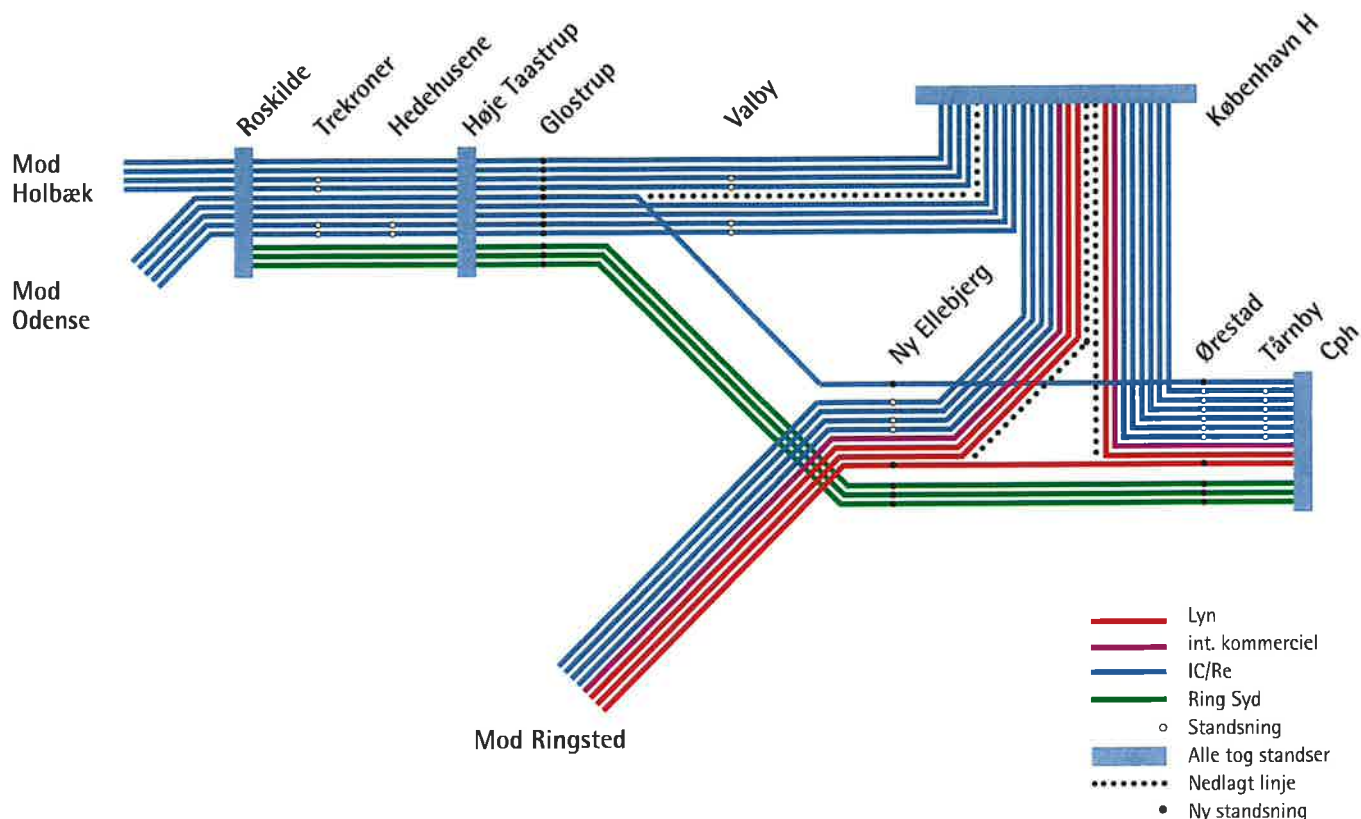
Knudepunkter	Basis 2030	Fuld Ring Syd
Glostrup Station	0	11
Ny Ellebjerg Station	3	8
Ørestad Station	6	11
Københavns Lufthavn Kastrup	9	13

Tabel 2. Antal standsninger pr. time i hver retning på udvalgte knudepunkter – Ring Syd med fuld udbygning

Den forbedrede togbetjening består i, at Glostrup Station etableres som station på fjernbanen samtidig med, at driften omlægges og udvides markant. Der introduceres tre nye tog pr. time mellem Roskilde og lufthavnen, og der omlægges to tog. Det er hhv. et IC-tog og et Lyntog fra København H, der omlægges til at køre via Ny Ellebjerg til lufthavnen. Omlægningen af tog er med til at aflaste kapaciteten på København, hvilket er med til at mindske risikoen for forsinkelser på hele fjernbanen.

Ændringerne er ligeledes illustreret i linjediagrammet for løsningen *Fuld Ring Syd* på side 13.





Figur 3. Linjediagram – Fuld Ring Syd. Figuren viser de linjer, der omlægges ifm. Ring Syd.

Rejsetidsgevinster i forhold til basiskøreplanen for 2030

For rejsende, der rejser fra Vestsjælland, Fyn og Jylland mod lufthavnen og Amager vil Ring Syd give betydelige rejsetidsbesparelser, og projektet er med til at understøtte udviklingen af Glostrup Station og Ny Ellebjerg Station som fremtidige trafikknudepunkter.

Rejsende fra Vestsjælland, Fyn og Jylland vil spare over 10 minutter til Københavns Lufthavn Kastrup. Eksempelvis vil rejsetiden mellem Roskilde Station og lufthavnen reduceres fra 38 til 26 minutter. Se Tabel 3.

Glostrup Station vil blive et nyt trafikalt knudepunkt, og rejsetiden fra Glostrup til København H vil blive reduceret med 10 minutter, mens turen Glostrup – Københavns Lufthavn Kastrup vil blive forkortet med over 20 minutter. Fra Glostrup vil man fremover kunne komme til København H på kun 7 minutter med regionaltoget, hvor det i basiskøreplanen tager 17 minutter med S-toget, og til lufthavnen på 16 minutter, hvor det tager 38 minutter uden Ring Syd.

Rejse	Rejsetid (min.)		Skift antal	
	Basis 2030	Fuld Ring Syd	Basis 2030	Fuld Ring Syd
Glostrup – København H	17	7	0	0
Glostrup – Ny Ellebjerg	18	6	1	0
Glostrup – lufthavnen	38	16	1	0
Glostrup – Roskilde	19	13	1	0
Glostrup – Odense	79	74	1	0
Ny Ellebjerg – lufthavnen	26	10	1	0
Roskilde – lufthavnen	38	26	1	0
Odense – lufthavnen	73	64	0	0

Tabel 3. Rejsetidsbesparelser – Fuld Ring Syd.

Standningen i Glostrup er dermed til gevinst for de passagerer, der stiger på eller af på stationen. Derimod giver standningen en rejsetidsforlængelse på omkring to minutter for passagerer uden ærinde på stationen.

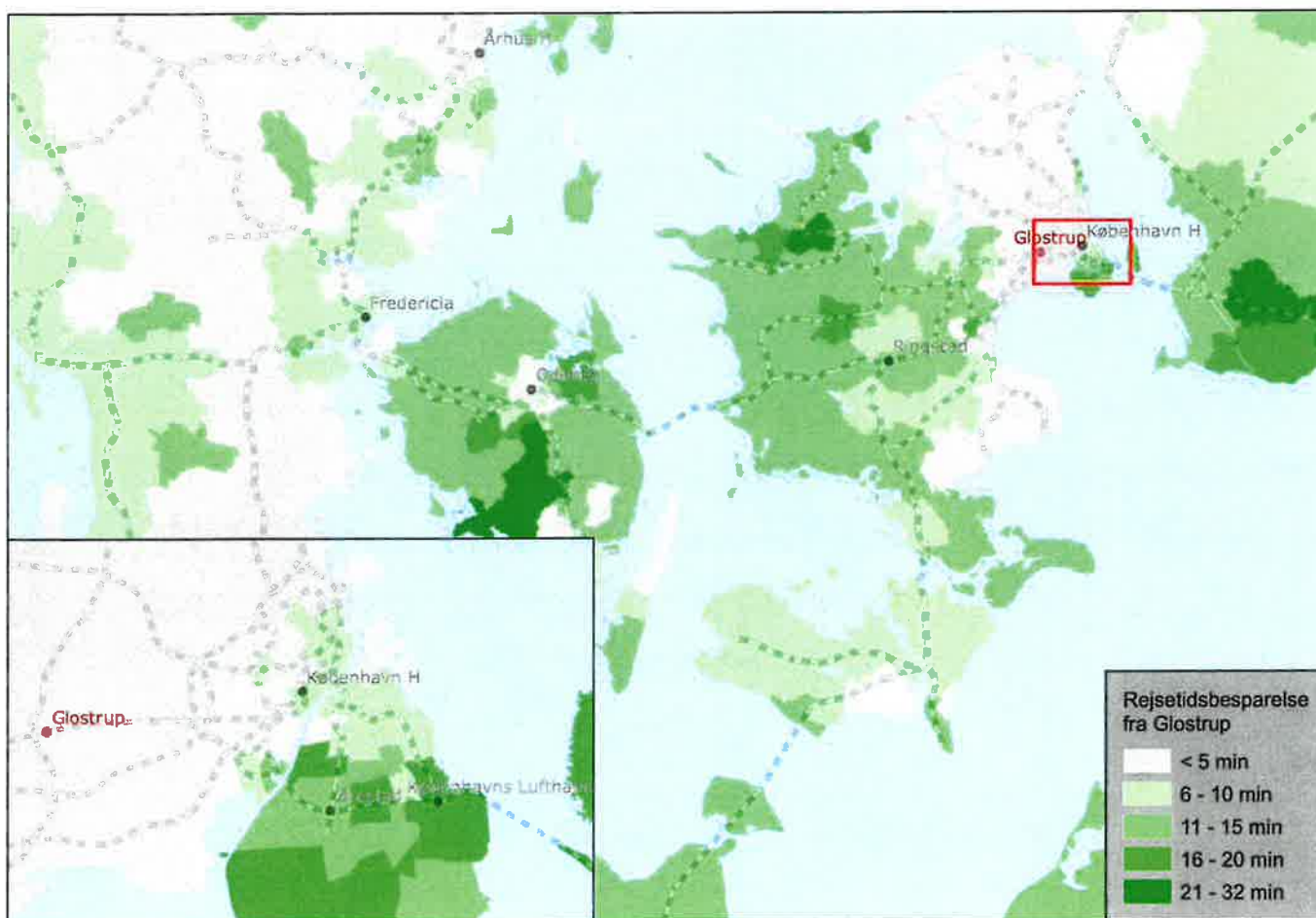
Tidsgevinsterne for passagererne til og fra Glostrup Station er illustreret på nedenstående kort. Som det fremgår af illustrationen, så opnås der betydelige rejsetidsgevinster mod både øst og vest.

Ring Syd - Glostrupløsninger

Som alternativ til *Fuld Ring Syd* er der opstillet to andre løsninger, hvor det kun er Glostrup, der udbygges. Det gælder løsningerne *Ring Syd - Glostrup* og *Ring Syd - Fremtidssikret Glostrup*.

Glostrupløsningerne giver mulighed for afvikling af forskellige køreplaner. Der er undersøgt tre køreplanseksempler:

- **Køreplan 1:** I det første eksempel omlægges en af de eksisterende IC-toglinjer, der ellers ville køre mod København H, så den kører ad Ring Syd over Ny Ellebjerg og ud til lufthavnen. Desuden tilføjes en helt ny regionaltogslinje på Ring Syd.
- **Køreplan 2:** I det andet eksempel omlægges to eksisterende linjer, der ellers ville køre mod København H, så de kører ad Ring Syd over Ny Ellebjerg og ud til lufthavnen.
- **Køreplan 3:** I det tredje køreplanseksempel er den eneste ændring i forhold til basiskøreplanen, at der tilføjes stop på Glostrup Station. Her køres dermed ikke tog i Ring Syd, men Glostrup Station anvendes alene til standsning af tog.



Figur 4. Rejsetidsbesparelser til og fra Glostrup – Fuld Ring Syd

Ændringer i togbetjeningen i forhold til basiskøreplanen for 2030

Tabellen nedenfor viser antallet af standsninger for tog på fjernbanen på udvalgte knudepunkter for basiskøreplanen for 2030 og for de tre undersøgte køreplanseksempler for Glostrupløsningerne.

Knudepunkter	Basis 2030	Køreplan 1	Køreplan 2	Køreplan 3
Glostrup Station	0	4	4	4
Ny Ellebjerg Station	3	5	5	3
Ørestad Station	6	8	8	6
Københavns Lufthavn Kastrup	9	11	11	9

Table 4. Antal standsninger pr. time i hver retning på udvalgte knudepunkter – Ring Syd med Glostrupløsningerne

Køreplanseksemplerne 1 og 2 dækker over tog i Ring Syd mellem Roskilde og lufthavnen og flere standsninger på samtlige knudepunkter, men der er ikke kapacitet til samme udvidelser som for *Fuld Ring Syd*. Køreplanseksempel 3 er uden Ring Syd, og den eneste ændring i forhold til basiskøreplaner er, at der standses på Glostrup Station.

Rejsetidsgevinster i forhold til basiskøreplanen for 2030

I køreplanseksemplerne 1 og 2 med tog i Ring Syd er rejsetidsgevinsterne de samme som for *Fuld Ring Syd*. Der er dog ikke så mange tog og dermed ikke så mange afgange.

I køreplansalternativ 3 opnås der alene køretidsbesparelser fra Glostrup og ikke for rejser til og fra lufthavnen, da der ikke køres tog i Ring Syd i dette køreplanseksempel.

Kapacitet og punktlighed

De opstillede køreplanseksempler omfatter alle fire standsninger på Glostrup Station. Begge Glostrupløsninger kan afvikle denne trafik, men kapaciteten er størst for løsningen *Ring Syd – Fremtidssikret Glostrup*, og med denne løsning er risikoen for forsinkelser mindre, hvilket medvirker til en bedre punktlighed. Derudover giver løsningen mulighed for, at alle tog kan standse på stationen uden, at rejsetiden og punktligheden påvirkes negativt.

Det er ikke nødvendigt at udbygge kapaciteten i Ørestad, men de trafikale analyser viser, at punktligheden forbedres markant, hvis kapaciteten også udbygges her.



Anlægsbeskrivelse

De nødvendige infrastrukturudbygninger afhænger som tidligere nævnt af, hvor meget togbetjeningen øges.

I den mest ambitiøse løsning *Fuld Ring Syd* kræves følgende udbygninger af infrastrukturen.

- Glostrup Station udvides med to ø-perroner og fire perronspor.
- Ørestad Station udvides med to perronspor.
- Der etableres ét midtliggende overhalingsspor mellem Kalvebod Station og Ny Ellebjerg Station for at udbygge kapaciteten til brug for overhalende godstog.

I *Ring Syd - Glostrup* er det kun Glostrup der forbedres. Stationen udbygges med én perron og to perronspor. Vælger man denne løsning, er det ikke muligt senere at udvide til *Fuld Ring Syd*.

Hvis man vil fremtidssikre Glostrup, så man på et senere tidspunkt kan udbygge til *Fuld Ring Syd*, kræver det, at man i stedet udbygger løsningen med to perroner og fire perronspor. Disse ligger anderledes, og derfor kan den simple udbygning af Glostrup ikke benyttes som afsæt for den store ombygning.

I det følgende gennemgås de forskellige projekter inkl. tilvalg, besparelsesmuligheder og alternativer for kapacitetsudvidelser på hhv. Glostrup og Ørestad samt for overhalingssporet mellem Kalvebod og Ny Ellebjerg.

Tilvalg og besparelsesmuligheder

Udbygningen af Glostrup Station med perroner til standsning af tog på fjernbanen er blevet undersøgt med hhv. to og fire nye perronspor. Derudover er der blevet projekteret et tilvalg og en besparelsesmulighed.

Udbygningen af Ørestad Station omfatter en grundløsning med to ekstra perronspor og ombygning af eksisterende perroner fra side- til ø-perroner. Derudover er der blevet projekteret en række tilvalg.

Teknikerudvalgene for begge projekter anbefaler tilvalg for bedre adgangsveje for passagererne. På Glostrup drejer det sig om større dimension for en perrontunnel, og på Ørestad ønskes tilvalg for to nye adgangsveje.

Glostrup Station

Undersøgte løsninger på Glostrup Station:

- Grundløsning med fire perronspor på 320 meter
 - Tilvalg for større dimension af tunnel til perroner.
 - Besparelsesmulighed for kortere perroner på 240 meter.
- Alternativ løsning med to perronspor på 320 meter
 - Tilvalg for større dimension af tunnel til perroner.

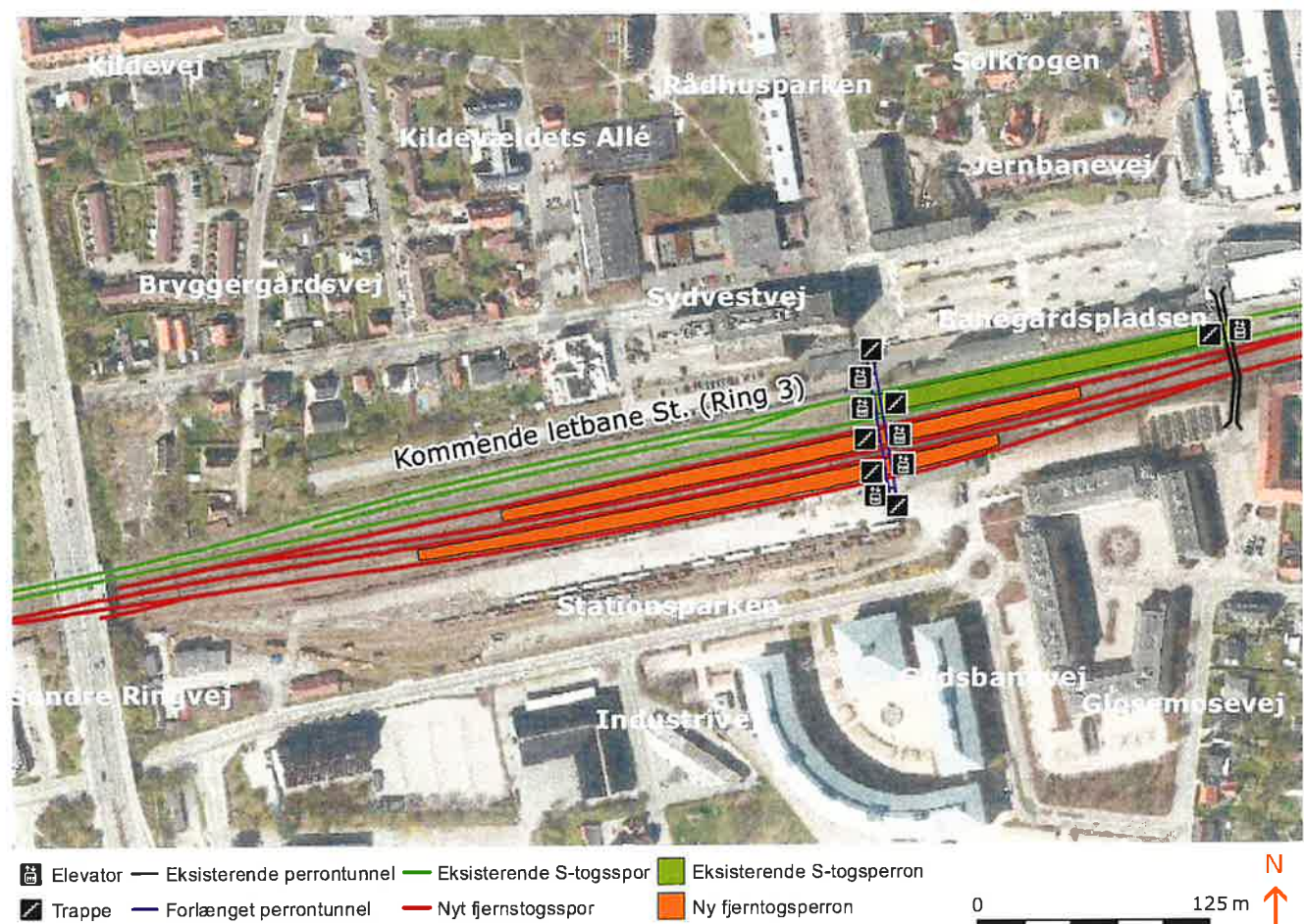
Grundløsningen omfatter fire perronspor til håndtering af to tog i hver retning samt to ø-perroner til standsning af tog på op til 320 meter.

Tilvalget på Glostrup dækker over, at den eksisterende perrontunnel øges fra en bredde på omkring tre meter til syv meter. Tunnelen skaber forbindelse til perronerne på fjern- og S-banen samt fra oplandet og den kommende letbane i Ring 3. Tilvalget vil dermed både gavne passagererne til og fra stationen, samt de personer, der krydser banen. Det samlede teknikerudvalg anbefaler at etablere tilvalget i forbindelse med en eventuel udbygning af stationen.

Der er derudover undersøgt en besparelsesmulighed, hvor der kun etableres perroner på 240 meter. Stationen forventes kun betjent med regionaltog, der normalt er på op til 240 meter. Løsningen er dermed tilstrækkelig, men ikke fremtidssikret til håndtering af større tog på op til 320 meter.

Grundløsningen indgår i *Fuld Ring Syd* og *Ring Syd – Fremtidssikret Glostrup*. Tilvalg og besparelsesmuligheder kan vælges til.

Til sidst er der undersøgt et alternativ, hvor der kun etableres to perronspor til håndtering af ét tog i hver retning. Denne løsning omfatter perroner på 320 meter, da der i denne løsning kun kan spares marginalt ved afkortning til 240 meter. Løsningen giver mulighed for standsning af op til fire tog pr. time og retning, hvor grundløsningen med fire perronspor giver mulighed for standsning af alle tog på strækningen med en tilfredsstillende punktlighed. Alternativet kan suppleres med tilvalg for større dimension af tunnel til perroner. Det undersøgte alternativ indgår i løsningen *Ring Syd – Glostrup*.



Figur 5. Oversigtskort over Glostrup Station hvis Ring Syd – Fremtidssikret Glostrup eller Fuld Ring Syd vælges. Her udvides med to nye ø-perroner og fire nye perronspor.

Ørestad Station

Undersøgte løsninger på Ørestad Station:

- Grundløsning med to ekstra perronspor
- Tilvalg A: Forberedelse for senere udførelse af et femte spor.
- Tilvalg B: Forlængelse af perroner og trapper til stibro ved Ove Arups Vej.
- Tilvalg C: Trapper til Ørestad Boulevard.
- Tilvalg D: For længere perronspor til overhaling af 1.000 m godstog.

Grundløsningen indgår i *Fuld Ring Syd* og omfatter etablering af yderligere to perronspor, så stationen får fire perronspor i alt. Stationen vil dermed kunne håndtere to tog pr. retning samtidig. Dette gøres ved at ombygge de eksisterende sideperroner til ø-perroner. Perronlængderne bibeholdes, så det er muligt at standse tog af op til 320 meters længde.

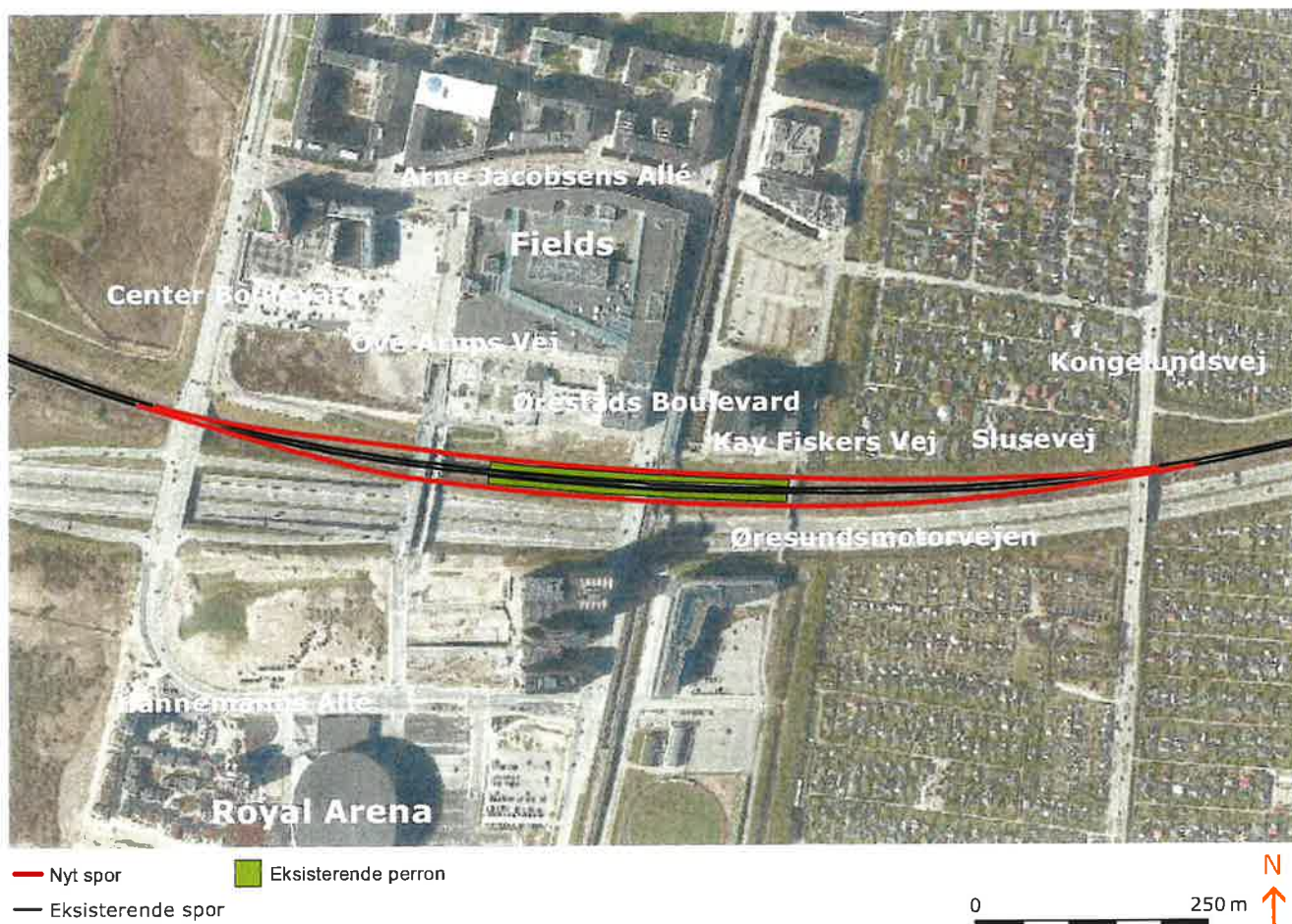
I tilvalg A flyttes den nordlige støttemur mere end allerede forudsat i grundløsningen, således at der skabes plads til senere udførelse af et eventuelt femte spor. Løsningen har vist

sig at være dyr fremtidssikring for et ikke-forventet kapacitetsbehov.

Tilvalg B omfatter en forlængelse af perronerne mod vest og etablering af trapper mellem perron og stibro ved Ove Arups vej. Tilvalget vil være med til at skabe væsentlig bedre adgang til Royal Arena og byudviklingsområderne mod vest. Det samlede teknikerudvalg ser et stort behov for denne nye adgangsvej og anbefaler derfor, at tilvalget medtages i en eventuel udbygning af stationen.

I tilvalg C etableres ekstra trapper fra perroner til Ørestad Boulevard fra vest. Teknikerudvalget anbefaler ligeledes dette tilvalg, der ligeledes vil være med til at forbedre adgangsvejene til stationen.

I tilvalg D øges længden af de nye perronspor, så det bliver muligt at overhale godstog på 1.000 meter. Tilvalget kan ikke erstatte udbygningen med overhalingsspor mellem Kalvebod og Ny Ellebjerg, men det vil være med til at øge muligheden for overhaling af godstog, hvilket vil være til gavn for punktligheden.



Figur 6. Oversigt over grundløsningen for Ørestad Station udvides med to nye perronspor

Overhalingsspor mellem Kalvebod og Ny Ellebjerg
Udbygningen med overhalingsspor mellem Kalvebod og Ny Ellebjerg Station til brug for overhaling af godstog er undersøgt i to varianter hhv. ét midtliggende overhalingsspor og to sideliggende overhalingsspor .

Undersøgte løsninger:

- Grundløsning med et midtliggende overhalingsspor.
- Alternativ løsning med to sideliggende overhalingsspor .

De trafikale analyser har vist, at det er tilstrækkeligt at udvide kapaciteten svarende til grundløsningen med ét midtliggende overhalingsspor. Denne udbygning indgår derfor i løsningen *Fuld Ring Syd*.

Den alternative løsning med to sideliggende overhalingsspor har mere kapacitet, og giver dermed øget fleksibilitet i forbindelse med køreplanlægningen samt mere robusthed ved uregelmæssig drift.



Figur 7. Oversigtskort over grundløsningen med ét midtliggende overhalingsspor mellem Kalvebod og Ny Ellebjerg

Anlægsomkostninger

Anlægsomkostningerne for løsningen *Fuld Ring Syd* omfatter udbygninger i hhv. Glostrup, Ørestad og overhalingsspor mellem Kalvebod og Ny Ellebjerg. Anlægsomkostningerne for denne løsning er samlet set 1.091,3 mio. kr., som det fremgår af nedenstående tabel.

Anlægsomkostningerne for *Ring Syd – Fremtidssikret Glostrup* med to perroner og fire perronspor er 410,1 mio. kr. og 242,1 mio. kr. for *Ring Syd – Glostrup* med kun én perron og to perronspor.

Derudover er der mulighed for at supplere udbygningsalternativerne med tilvalg eller besparelsesmuligheder. Anlægsomkostningerne for de enkelte udbygninger gennemgås i det følgende.

Mio. kr. inkl. korrektionstillæg (2017-prisniveau)	Fuld Ring Syd	Ring Syd – Glostrup	Ring Syd – Fremtidssikret Glostrup
Glostrup	410,1	242,1	410,1
Ørestad	358,5	-	-
Overhalingsspor	322,6	-	-
Samlede anlægsomkostninger	1.091,3	242,1	410,1

Tabel 5. Anlægsomkostninger for Ring Syd. Mio. kr. inkl. korrektionstillæg (2017-priser)



Fuld Ring Syd

Anlægsomkostningerne for udbygningerne i *Fuld Ring Syd* fremgår i det følgende. Herunder alternative løsninger, tilvalg og besparelsesmuligheder.

Anlægsomkostningerne for udbygningerne af Glostrup og Ørestad er projekteret til NAB fase 2, hvor Overhalingssporet er projekteret på det mindre detaljerede niveau NAB fase 1. Usikkerheden i forhold til projekteringen afspejles på størrelsen af korrektionstillægget, der er 30 % i NAB fase 2 og 50 % i NAB fase 1.

På Glostrup station indgår Grundløsningen med fire perronspor på 320 meter. Derudover er der projekteret tilvalg for større dimension af perrontunnel samt besparelsesmulighed for perroner på kun 240 m.

Udbygninger	Anlægsomk.	Forskel ift. Grundløsningen
Glostrup – Grundløsning Med 4 perronspor på 320 m	410,1*	-
Glostrup – Grundløsning Med tilvalg for større dimension af perrontunnel	448,0	+37,9
Glostrup – Grundløsning Med besparelsesmulighed for kortere perroner på 240 m	361,6	-48,5

Tabel 6. Fuld Ring Syd. Anlægsomkostninger for udbygning af Glostrup Mio. kr. inkl. 30 % korrektionstillæg (2017-priser)

*Indgår i Fuld Ring Syd

På Ørestad indgår grundløsningen med yderligere to perronspor, så der kommer fire perronspor i alt på stationen. Derudover er der projekteret en række tilvalg, jf. tabellen nedenfor.

Udbygninger	Anlægsomk.	Forskel ift. Grundløsningen
Ørestad – Grundløsning	358,5*	-
Ørestad – Grundløsning Med tilvalg A: Forberedelse for senere udførelse af et 5. spor	425,8	+67,3
Ørestad – Grundløsning Med tilvalg B: Forlængelse af perroner og trapper til Ove Arups vej)	373,5	+15,0
Ørestad – Grundløsning Med tilvalg C: Trapper til Ørestad Boulevard	359,9	+1,4
Ørestad – Grundløsning Med tilvalg D: Længere spor til overhaling af 1.000 m godstog	392,9	+34,4

Tabel 7. Fuld Ring Syd. Anlægsomkostninger for udbygning af Ørestad. Mio. kr. inkl. 30 % korrektionstillæg (2017-priser). *Indgår i Fuld Ring Syd

Der er projekteret to løsninger for overhalingssporet. Grundløsningen med ét midtliggende overhalingsspor og en alternativ løsning med 2 sideliggende overhalingsspor. Kapaciteten i grundløsningen er tilstrækkelig til opnåelse af en god og tilfredsstillende trafikafvikling, så det er den der indgår i løsningen *Fuld Ring Syd*.

Udbygninger	Anlægsomk.	Forskel ift. Grundløsningen
Overhalingsspor – Grundløsning med ét midtliggende overhalingsspor	322,6*	-
Overhalingsspor – Alternativ løsning med to sideliggende overhalingsspor	504,3	+181,7

Tabel 8. Fuld Ring Syd. Anlægsomkostninger for udbygning med overhalingsspor. Mio. kr. inkl. 50 % korrektionstillæg (2017-priser).

*Indgår i Fuld Ring Syd

Ring Syd – Glostrup

I denne løsning er det kun Glostrup der udbygges. Anlægsoverslaget for den alternative løsning med én ø-perron og to perronspor samt tilvalg fremgår af tabellen nedenfor.

Udbygninger	Anlægsomk.	Forskel ift. Alternativ løsningen
Glostrup – Alternativ løsning Med 2 perronspor med perroner på 320 m	242,1*	-
Glostrup – Alternativ løsning Med tilvalg for større dimension af perrontunnel	279,0	+36,9

Tabel 9. Ring Syd – Glostrup. Anlægsomkostninger for udbygning af Glostrup. Mio. kr. inkl. 30 % korrektionstillæg (2017-priser).

*Indgår i Ring Syd – Glostrup

Ring Syd – Fremtidssikret Glostrup

I denne løsning er det som udgangspunkt ligeledes kun Glostrup der udbygges. Her udbygges stationen svarende til grundløsningen med to ø-perroner og fire perronspor.

Udbygninger	Anlægsomk.	Forskel ift. Grundløsningen
Glostrup – Grundløsning Med 4 perronspor på 320 m	410,1*	-
Glostrup – Grundløsning Med tilvalg for større dimension af perrontunnel	448,0	+37,9
Glostrup – Grundløsning Med besparelsesmulighed for kortere perroner på 240 m	361,6	-48,5

Tabel 10 Ring Syd – Fremtidssikret Glostrup. Anlægsomkostninger for udbygning af Glostrup. Mio. kr. inkl. 30 % korrektionstillæg (2017-priser).

*Indgår i Ring Syd – Fremtidssikret Glostrup

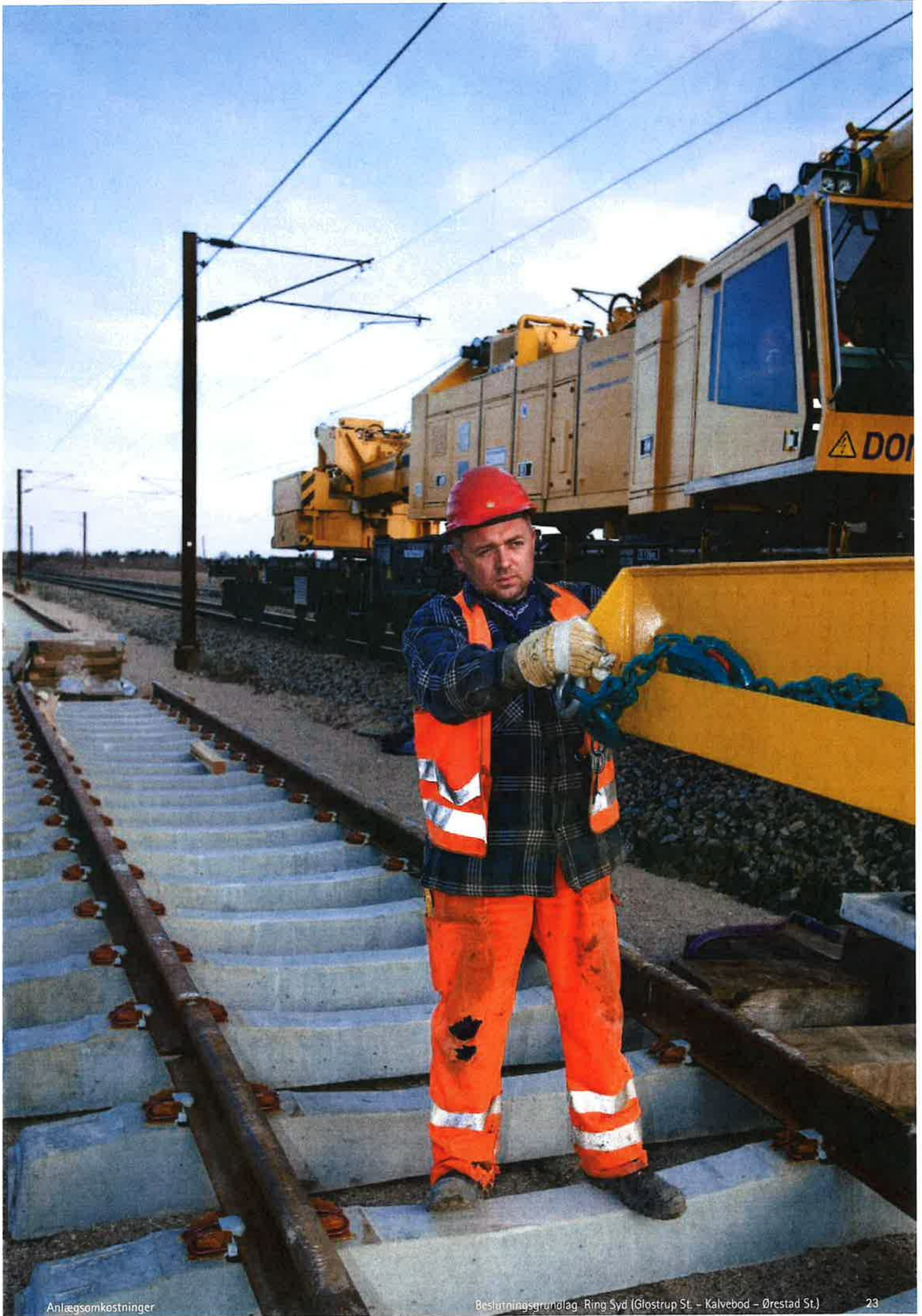
Ændringer i forhold til tidligere anlægsoverslag

Anlægsomkostningerne for udbygningerne af hhv. Glostrup og Ørestad er tidligere blevet vurderet på NAB fase 1-niveau til hhv. 293 mio. kr. og 151 mio. kr. for udbygninger svarende til de nuværende grundløsninger. Som det fremgår tidligere, så er de opdaterede anlægsoverslag for Glostrup på 410 mio. kr. og for Ørestad på 359 mio. kr., når der ikke medregnes tilvalg.

Projekterne er nu ført frem til et niveau svarende til NAB fase 2, og herunder er en række forudsætninger blevet opdateret. Fælles for begge anlægsoverslag er priserne nu i 2017-prisniveau, hvor de tidligere var opgjorte i 2014-priser.

Anlægsoverslaget for Glostrup er primært blevet højere, da der i de tidligere vurderinger ikke var medtaget omkostninger til håndtering af forurenede jord og udgravning af blød bund samt på grund øgede omkostninger til sikring og fjernstyring.

På Ørestad Station er den primære årsag til højere anlægsomkostninger, at forudsætningerne omkring jordbundsforholdene er blevet opdaterede. På grund af hård kalk er det nødvendigt at etablere en støttemur med sekantpæle, hvilket er væsentligt dyrere end den tidligere forudsatte løsning med spuns. Derudover har det vist sig nødvendig med forstærkninger af et regnvandsbassin.



Samfundsøkonomisk analyse

Den samfundsøkonomiske analyse for Ring Syd-projektet følger de retningslinjer, der er udstukket i Transportministeriets publikation fra 2015 – Manual for samfundsøkonomisk analyse – anvendt metode og praksis på transportområdet.

Det overordnede resultat for analysen fremgår af nedenstående tabel.

Det ses, at *Fuld Ring Syd* har en intern rente på kun 1 % og en samlet nettonutidsværdi -751 mio. kr. Alternativet er dermed ikke samfundsøkonomisk rentabelt, da renten i så fald skal være over 4 % og nettonutidsværdien positiv.

Ring Syd - Glostrup er derimod en god investering. Her er renten hele 14 % og nettonutidsværdien 832 mio. kr.

Ring Syd - Fremtidssikret Glostrup er også en god samfundsøkonomisk investering med en intern rente på 10 % og en nettonutidsværdi på 689 mio. kr.

Glostrupløsningerne falder også ud med et godt resultat, selv om anlægsomkostningerne øges til 448 mio. kr. svarende til *Ring Syd - Fremtidssikret Glostrup* med tilvalg for øget dimension af perrontunnel.

Fuld Ring Syd

Det negative samfundsøkonomiske resultat for *Fuld Ring Syd* skyldes primært de høje anlægsomkostninger som følge af de omfattende udbygninger samt høje togdriftsomkostninger som konsekvens af de væsentlige udvidelser af togdriften. Disse omkostninger modsvares ikke af fordele for passagerne i form af tidsgevinster samt øgede billetindtægter for togoperatørerne.

Ring Syd - Glostrup

Ring Syd - Glostrup omfatter beregninger for flere køreplansvarianter, der alle kun kræver udbygning af Glostrup Station. Det bedste resultat er vist i tabellen svarende til køreplansal-

Nettonutidsværdi mio. kr. (2017-prisniveau)	Fuld Ring Syd	Ring Syd - Glostrup	Ring Syd - Fremtidssikret Glostrup
Anlægsomkostninger (inkl. rest-værdi)	-761	-166	-281
Tidsgevinster	1.690	833	833
- Kollektive rejser, rejsetid	1.191	466	466
- Kollektive rejser, forsinkelsestid	409	338	338
- Vejtrafik rejser	89	28	28
Gener i anlægsperioden	-49	-37	-37
Driftsomkostninger	-1.143	201	201
- Banevedligehold	-407	-20	-20
- Infrastrukturafgifter	62	4	4
- Togdriftsomkostninger	-1.176	-31	-31
- Billetindtægter	378	249	249
Eksterne effekter*	-99	0	0
Øvrige effekter**	-390	0	-28
Resultat	-751	832	689
Intern rente	1 %	14 %	10 %

Tabel 11. Resultat af samfundsøkonomisk analyse

*) fremkommelighed for vejtrafik, uheld, støj, luftforurening, klimapåvirkning

***) afgifter, arbejdsudbudsforvridning, arbejdsudbudsgevinster



ternativ 2, hvor to eksisterende regionaltog fra hhv. Ringsted og Holbæk omlægges direkte til lufthavnen via Ny Ellebjerg.

Resultatet dækker over høje tidsgevinster for passagererne i form af både rejsetid og forsinkelsestid. Rejsetiden som følge af bedre køreplaner og forsinkelsestiden som følge af bedre punktlighed og deraf færre forsinkelser for passagererne. Derudover bidrager billetindtægterne for togoperatørerne ligeledes til det positive resultat. Anlægsomkostningerne bidrager negativt til det samfundsøkonomiske resultat, men ikke i samme grad som for *Fuld Ring Syd*. Som det derudover ses, så ændres togdriftsomkostningerne kun marginalt i dette alternativ i forhold til basissituationen, fordi driften ikke udvides med nye togsystemer.

Ring Syd – Fremtidssikret Glostrup

Den eneste forskel mellem *Ring Syd – Glostrup* og *Ring Syd – Fremtidssikret Glostrup* er udbygningsløsningen på Glostrup Station. I den første løsning ombygges stationen med én perron og to perronspor svarende til en anlægsomkostning på 242 mio. kr., og i den fremtidssikrede løsning udbygges kapaciteten yderligere til to perroner og fire perronspor til 410 mio. kr.

Den samfundsøkonomiske analyse viser, at *Ring Syd – Fremtidssikret Glostrup* er en god investering selvom anlægsomkostningerne er højere for denne løsning end for *Ring Syd – Glostrup*.

De trafikale gevinster, i form af færre forsinkelser for passagererne, som den ekstra kapacitet giver i *Ring Syd – Fremtidssikret Glostrup* forventes at give er ikke værdisat, og dermed ikke indregnet i den samfundsøkonomiske analyse. Derfor kan resultatet godt være bedre end angivet.

Påvirkninger fra projektet

Miljø

Der er gennemført VVM-screeninger for udbygningerne af hhv. Glostrup Station og Ørestad Station. Naturstyrelsen har på den baggrund vurderet, at ingen af de to projekter vil påvirke miljøet væsentligt, og de derfor ikke er VVM-pligtige.

Projektet omkring overhalingsspor mellem Kalvebod og Ny Ellebjerg er kun undersøgt på indledende niveau. I den forbindelse har Banedanmark lavet en overordnet miljøvurdering. Projektet forventes ikke at medføre væsentlige miljøpåvirkninger, men da der er tale om udbygning af infrastrukturen, vil der skulle laves en egentlig VVM-screening i lighed med de to andre projekter.

De mest betydelige miljøkonsekvenser for de enkelte udbygninger opsummeres nedenfor i det følgende.

Glostrup Station:

- **Støj og vibrationer i anlægsfasen.** Der vil forekomme støj og vibrationer i anlægsfasen, der forventes at ligge over kommunens forskrifter. Arbejdet skal derfor koordineres med kommunen.
- **Støj i driftsfasen.** Naturstyrelsen har i deres indstilling påpeget vigtigheden af, at boliger som forventes at blive støjbelastet over Miljøstyrelsens vejledende grænseværdi, vil blive tilbudt tilskud til støjisolerende tiltag efter Støjpuljens regler.
- **Servitut om eldrift.** Naboejendomme mod syd til nyt spor vil blive pålagt servitut om eldrift.
- **Forurenede jord.** Området er i bymæssig bebyggelse og jorden er dermed som udgangspunkt klassificeret som let-

tere forurenede. Derudover er der jord, der er kortlagt som forurenede og muligt forurenede iht. Jordforureningsloven.

- **Midlertidige ekspropriationer.** Der er behov for midlertidig ekspropriation af et mindre areal på en privat industrigrund i anlægsfasen.

Ørestad Station:

- **Støj og vibrationer i anlægsfasen.** Der vil forekomme støj og vibrationer i anlægsfasen, der forventes at ligge udover kommunens forskrifter. Arbejdet skal derfor koordineres med kommunen.
- **Forurenede jord.** Hovedparten af projektområdet er områdeklassificeret iht. Jordforureningsloven.

Overhalingsspor mellem Kalvebod og Ny Ellebjerg Station:

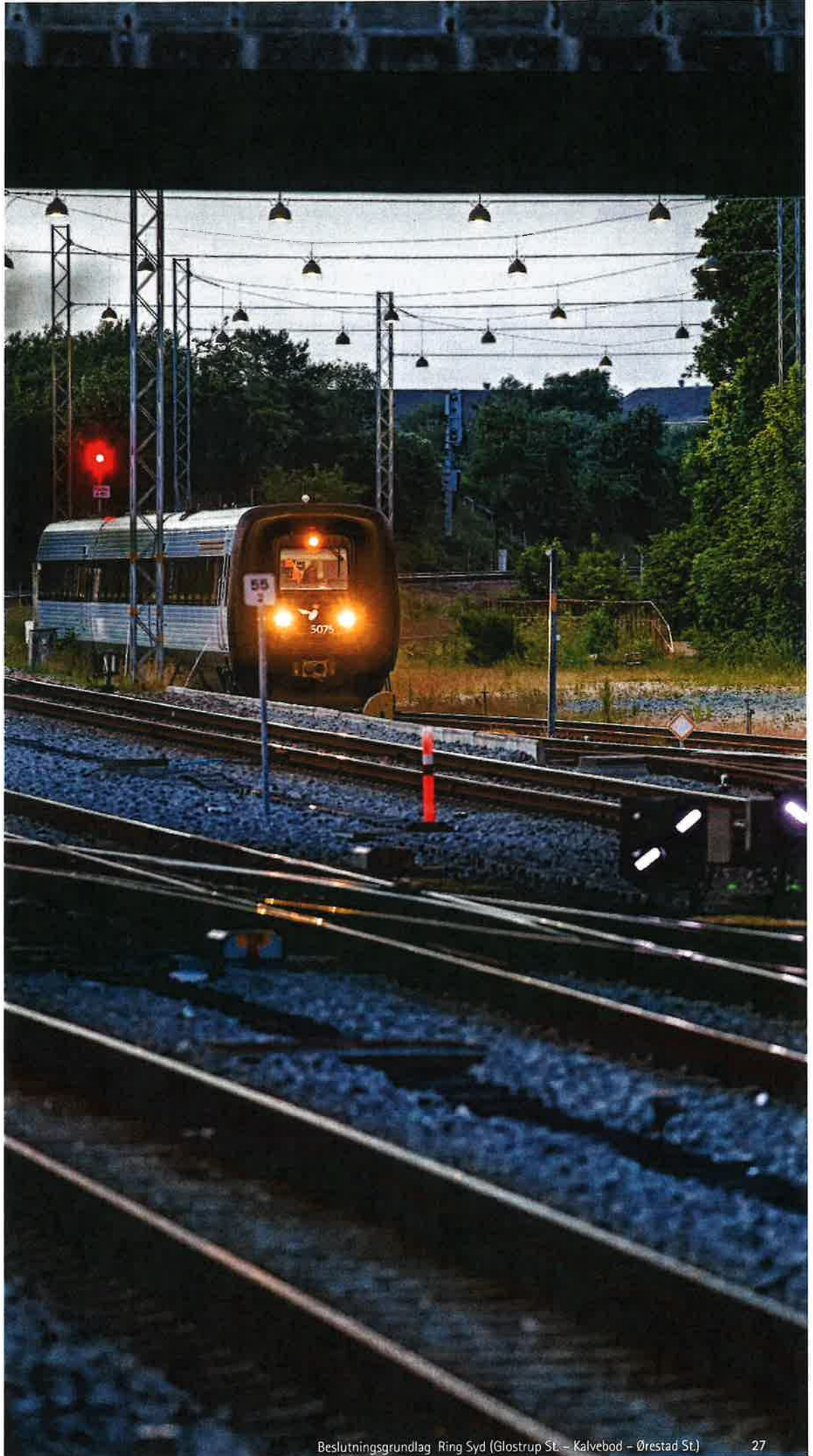
- **Støj og vibrationer i anlægsfasen.** Der forventes støj og vibrationer i anlægsfasen. Omfanget belyses nærmere i en evt. næste fase af projektet.
- **Forurenede jord.** Anlægsarbejderne omfatter håndtering og bortskaffelse af forurenede jord. Omfanget belyses nærmere i en evt. næste fase af projektet.
- **Fredninger.** Der er en fredning ved Valbyparken, der strækker sig ind over banen. Kommunen skal derfor inddrages i en evt. næste fase af projektet.
- **Afvanding.** Der ændres i banens afvandingsystem. Kommunen skal derfor inddrages i en evt. næste fase af projektet.

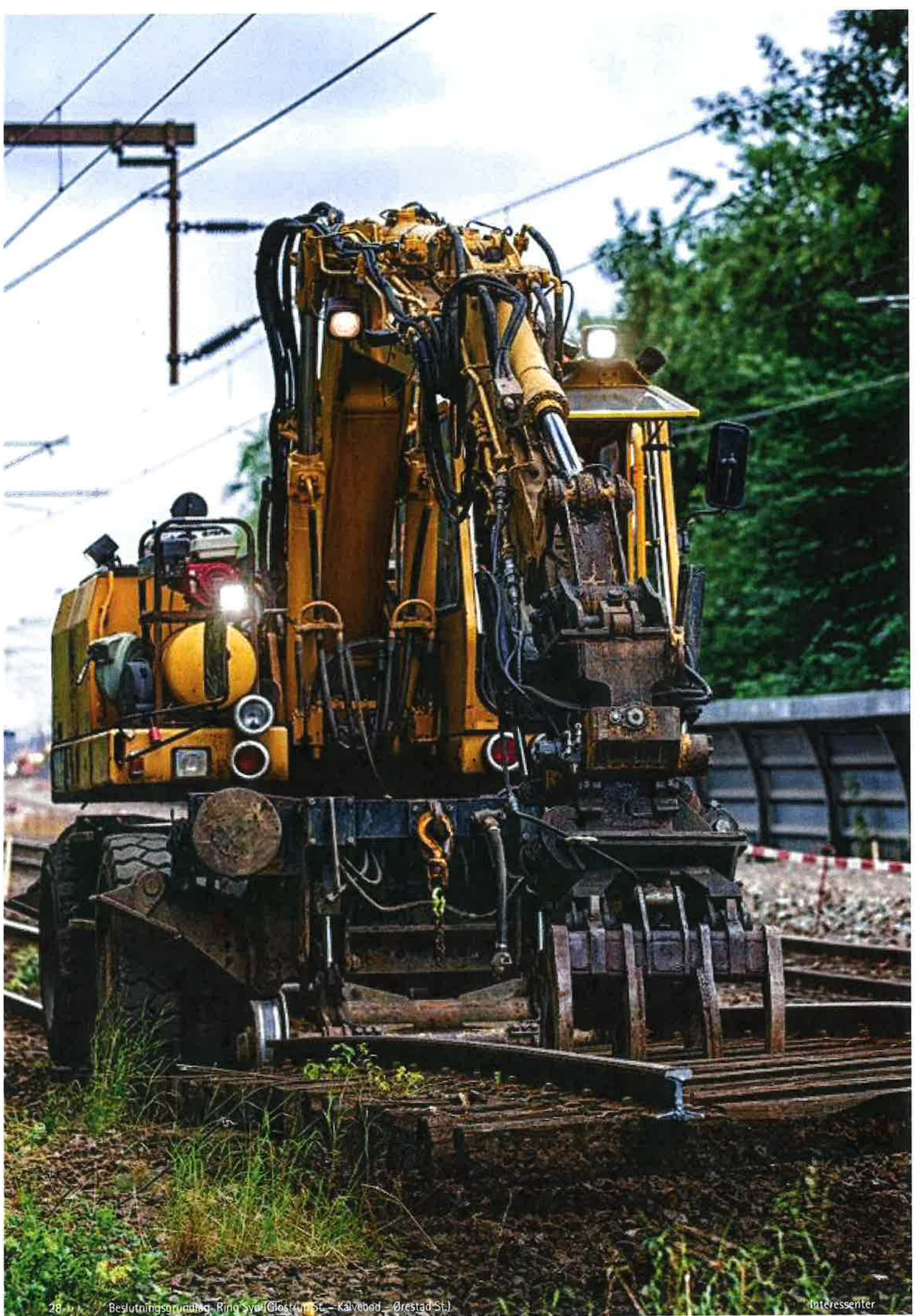
Gener i anlægsfasen

De forventede trafikale påvirkninger i anlægsfasen for passagerer og gods fremgår af nedenstående tabel for hver af infrastrukturudbygningerne.

Projekt	Enkeltsporsdrift (fjernbanen)	Totalspærring (fjernbanen)	Enkeltsporsdrift (S-banen)
Glostrup Station	55 døgn	2 døgn	14 døgn
Ørestad Station	6 døgn	1 døgn	-
Overhalingsspor mellem Kalvebod og Ny Ellebjerg	Varighed ej fastlagt	-	-

Tabel 12. Gener i anlægsfasen for udbygninger





Interessenter

Glostrup Station

De væsentligste interessenter har været inddraget i projektet gennem et teknikerudvalg. Herunder Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen, Vejdirektoratet, Glostrup Kommune, DSB, Metroselskabet og Hovedstadens Letbane.

Det samlede teknikerudvalg har pointeret vigtigheden i at etablere tilvalget omkring øget dimension af perrontunnel. Derudover finder Glostrup Kommune, at løsningen med to perronspor kan være en god løsning, såfremt den kan gennemføres således, at der kan standse tog nok i Glostrup. Kommunen er nemlig interesseret i, at stationsarealet bliver så smalt som muligt, så det bliver nemmere at etablere en evt. ny adgangsvej eller anden overbygning hen over stationsområdet på et senere tidspunkt. Løsningen har dog mindre kapacitet, og er dermed ikke fremtidssikret som løsningen med to ø-perroner.

Ørestad Station

Ligesom i Glostrup har de væsentligste interessenter været inddraget i projektet gennem et teknikerudvalg samt en ejergruppe. Herunder Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen, Vejdirektoratet, Københavns Kommune, DSB, Metroselskabet, Sund & Bælt og By & Havn.

Teknikerudvalget har haft stort fokus på adgangsveje, og der er i udvalget enighed om, at de to tilvalg med ekstra adgangsveje bør etableres i forbindelse med en stationsudbygning.

Overhalingsspor

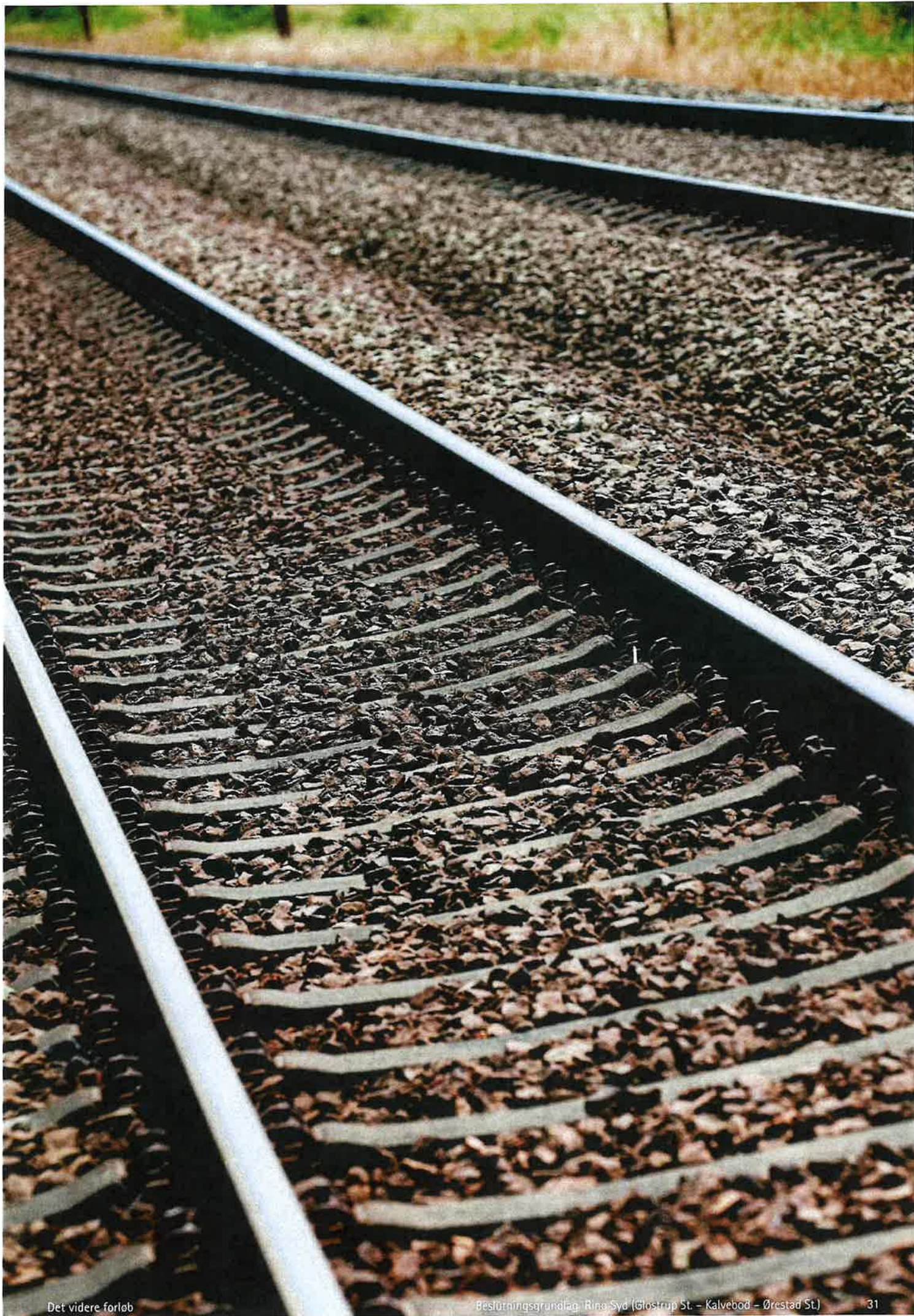
Teknikerudvalget og ejergruppen for Ørestad er blevet informeret og hørt omkring projektet med overhalingsspor mellem Kalvebod og Ny Ellebjerg.

Overhalingssporet ligger på Sund & Bælts infrastruktur. De har haft fokus på løsninger med arkitektur og udtryk som den nuværende banestrækning.

Det videre forløb

Som følge af den politiske beslutning om ny strategi for ud-rulning af Signalprogrammet fra den 15. november 2017 vil Banedanmark i foråret 2018 udarbejde en ny anlægsplan for, hvordan kommende anlægs- og fornyelsesprojekter koordineres med den nye strategi for Signalprogrammet. Udbygningerne af infrastrukturen i Ring Syd-projektet vil indgå i den nye anlægsplan.

Driftsomlægningerne forudsætter som nævnt realisering af en række naboprojekter, hhv. niveaufri udflætning og anlæg af perroner på ny Ellebjerg samt kapacitetsudvidelse i Kastrup. Den fulde gevinst af Ring Syd-projektet vil dermed først kunne realiseres, når disse projekter er gennemførte. Den niveaufri udflætning i Ny Ellebjerg er under udførelse, og der er afsat midler til anlæg af nye perroner på stationen i årene 2023-2024. Kapacitetsudvidelsen i Kastrup er belyst i *Beslutningsgrundlag for kapacitetsudvidelse på Øresundsbanen*, men projektet er endnu ikke politisk besluttet.

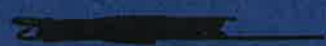


Banedanmark
Amerika Plads 15
2100 København Ø

Telefon 82 34 00 00
Info@banedanmark.dk
www.banedanmark.dk

Beslutningsgrundlag
Ring Syd (Glostrup St. – Kalvebod – Ørestad St.)

Udgivet af Banedanmark
Kort og fotos: Banedanmark



banedanmark

