

## **Kapacitetsudvidelse på Øresundsbanen**

**et afledt projekt af Femern Bælt – danske jernbanelandanlæg**

# **Referat af borgermøde den 7. juni 2011, Amagerhallen, Tårnby**

## **Indledning**

Der var ca. 195 fremmødte ud over de tilstedeværende repræsentanter fra Banedanmark.

Selve mødet varede fra kl. 19.00 til ca. 22.00.

Før mødet, i pausen og efter mødet var det muligt for deltagerne at tale med repræsentanter fra Banedanmark og få svar på konkrete spørgsmål om projektets nuværende stade og indhold. Der var stor interesse for denne mulighed.

Første del af mødet var oplæg fra områdechef Martin Munk Hansen og projektleder Iben Marcus-Møller med gennemgang af det overordnede projekt, det lokale forløb, støj, gener i anlægsfasen samt projektets perspektiver.

Efter pausen var der debat i ca. 90 minutter. Mødeleder var journalist Kurt Strand.

Martin Munk Hansen sluttede af og opfordrede deltagerne til at henvende sig til Banedanmark på mail, telefon eller brev med synspunkter til projektet. Han fortalte om den videre proces, som er

- Offentlig høring indtil 31. juli
- Høringsnotat i efterår 2011
- Endelig miljøredegørelse oktober 2011
- Anlægsarbejde tidligst fra 2013/2014
- Ibrugtagning af Femern Bælt forbindelsen 2020

Martin Munk Hansen opfordrede til brug af det dynamiske kort på Banedanmarks hjemmeside, hvor projektet i detaljer kan ses.



## Referat af debatten

Nedenfor er spørgsmål, kommentarer og svar fra debatten refereret. Rækkefølgen er redigeret, således at de enkelte spørgsmål, kommentarer og svar er rubriceret i forhold til nogle overordnede temaer.

### Alternativ linjeføring

Martin Petersen, Tårnby

Hvorfor skal det placeres i et byområde? Hvorfor ikke uden for København, uden for Tårnby – hvor der er langt mere plads, og hvor nogle af de andre problemer vil blive løst?

Martin Munk Hansen, Banedanmark

Vi er nødt til at løse problemerne, hvor de er. Og Kastrup Station er med den nuværende konstruktion, hvor passager- og godstrafikken er adskilt, en flaskehals. Da det er den mest snærende flaskehals i øjeblikket, er det dér vi må tage fat først. Når vi har løst den, er der andre flaskehalse. Men vi får ikke mere kapacitet igennem uden at løse problemet ved Kastrup Station.

Martin Petersen, Tårnby

Der skal være plads til, at godstoget kan holde stille og vente på passagertoget. Kan det ikke forgå et helt andet sted - på en mark? Godstoget skal køre ned til Femern. Var det ikke nærliggende at lægge det dernede? Hvorfor skal det være så tæt på flaskehalsen?

Martin Munk Hansen, Banedanmark

Det er en integreret del af hele anlægget herude, at det er her problemerne opstår, og det er her, vi kan løse dem. Vi kan ikke klare det ved at lægge det et andet sted.

Majbritt Larsen, Gammel Kirkevej, Tårnby

Hvorfor kan det ikke ligge på den anden side af broen - i Sverige? Har man samarbejde med de Svenske Jernbaner?

Martin Munk Hansen, Banedanmark

(Martin Munk Hansen henviser til det tidligere svar.)

Gorm Thorius, Kastrup Boldklub

For flere år siden kunne man med rettidig omhu have set det her. Ville det ikke være det rigtigste at vælge den løsning, man har fravalgt, og som løser problemet i mange flere år frem - at man får lavet overdækningen, som koster det dobbelte? Man burde gå efter den løsning og få den halve mia. mere af politikerne. Det ville betyde færre problemer for boldklubberne.

Martin Munk Hansen, Banedanmark

Det er en afvejning. Og selv den store løsning har en kapacitetsgrænse. Vi har vurderet, at den halve mia. ekstra, det koster, ikke står mål med de fordele, der er ved løsningen.

Heidi Wickmann, Tårnby

Hvorfor har man ikke overvejet at grave godsbanen ned under jorden, så man helt slipper for støj i fremtiden.

Martin Munk Hansen, Banedanmark

Vi arbejder ud fra et politisk mandat, hvor det er aftalt, hvad vi skal kigge på. Det er rigtigt, at hvis banen graves ned, vil det hjælpe på støjen. Det vil være meget dyrt og vil ikke løse problemet med flaskehalsen. Med de meget begrænsede konsekvenser støjen vil have her på stedet, vil det være en meget dyr løsning.

Heidi Wickmann, Bredagervej 13, 2. tv, 2770 Kastrup

Vil det ikke løse problemet med flaskehals, hvis togene bare kan suse igennem og dukke op ude på Peberholmen?

Martin Munk Hansen, Banedanmark

Jo, men det er der ikke penge til.

Jacob Ziegler Simonsen, Kastrupkrogen 34, 4. tv., 2770 Kastrup

I har fravalgt Alternativ 1. Kan man risikere, at den alligevel vil blive valgt? Hvis den bliver valgt, skal man jo også bruge Kastrupgårdsskolens fodboldbaner.

Martin Munk Hansen, Banedanmark

Jeg tror det ikke. Men hvis det ender sådan, må vi snakke med jer igen. Når vi har fravalgt noget, er det ikke fair, hvis I ikke har haft mulighed for at forholde jer til det.

Bent Larsen, Dragør

Hvorfor laver vi Femern forbindelsen? Det gør vi for, at de svenske godstog kan komme gennem Danmark til Tyskland. Hvorfor løser man så ikke flaskehalsproblemerne på den anden side af broen?

Martin Munk Hansen, Banedanmark

Det er en politisk beslutning, at Femern forbindelsen skal laves. (Martin Munk Hansen henviser til sit tidligere svar på, hvorfor flaskehalsproblemet skal løses i Kastrup).

Martin Arndt, Hyben Allé 38, st., 2770 Kastrup

Jeg forstår stadig ikke, at det skal løses tæt på. Et lokalt idrætsmiljø vil blive ødelagt. Hvilke andre muligheder er der undersøgt?

Martin Munk Hansen, Banedanmark

(Martin Munk Hansen henviser til sit tidligere svar på, hvorfor flaskehalsproblemet skal løses i Kastrup).

Jakob Simonsen, Kastrup

Kan I give et teknisk svar på, hvorfor det kun placeres der for at løse problemet. I tunnellerne og på broen er der stadig kun to spor. Er det ikke muligt at lægge det på Peberholmen. Hvad er den helt enkle forklaring på, at det præcis skal være lige før Kastrup Station?

Martin Munk Hansen, Banedanmark

(Martin Munk Hansen forklarer, at godstogene kører uden om passagerstationen på Kastrup Station. På Kastrup Station tager det lang tid for passagererne at stige af og på, fordi de har meget bagage. Derfor er kapaciteten på Kastrup Station stærkt presset. De godstog, der skal køre udenom stationen skal krydse skinnerne i samme niveau. Så mens togene krydser skinnerne, blokerer de for trafik begge veje, hvis der er den mindste uregelmæssighed i jernbanedriften. Og det kan gøre uregelmæssigheden endnu større.)

Så det er, fordi der er en konstruktion, hvor vi kører godstogene udenom, og vi samtidig har en station, der er meget hårdt belastet.

## **Støj**

Michael Zimmermann, Gammel Kirkevej 103, 2770 Kastrup

I har nogle grænser for støj, som jeg ikke forstår – da jeg selv arbejder med støj til hverdag. I ligger helt oppe på 85 dB i maks. De grænser kan jeg ikke få lov til at bruge i mine ventilationsanlæg. Heller ikke en gennemsnitsstøj på 65 dB.

Klaus V. Larsen, Banedanmark

De grænser, vi bruger, er bestemt af Miljøstyrelsen. Grænseværdier for virksomheder bliver beregnet på en helt anden måde end støjen fra jernbaner. Grænseværdien for jernbaner er 64 dB som gennemsnitsværdi og 85 dB som en maksimalværdi, når det enkelte tog kører forbi. Du kan finde grænseværdierne på Miljøstyrelsens hjemmeside.

Svend Schäfer, Grundejerforeningen Ny Kastrup, Crilles Tønnesens Allé 19, 2770 Kastrup

Vi har godstogene lige i baghaven fra Amager Strandvej til ned i tunnelen bag Kastrup Station. Kan der ikke gøres noget mere for at afskærme det (Svend Schäfer henviser til, at der foreslås ny station i Kastrup og at der kommer flere godstog – og derfor mere støj. Allerede nu er der meget støj i boligen, selvom der er støjisolerende vinduer).

Klaus V. Larsen, Banedanmark

Grænseværdien på 64 dB sikrer ikke, at man ikke kan høre togene. Ved den grænseværdi vil der stadig være 10 pct. af befolkningen, der føler sig generet af støjen. Der er foretaget en afvejning i forhold til fastlæggelse af grænseværdien. Perronerne under Metroen vil der være nogle enkelte persontog, der kører til. Det vil ikke betyde noget for godskørslen i området. Palle Staffeldt, Jernkåsvej, Kastrup

Jeg synes ikke, I har defineret godt nok, hvordan grænseværdierne er tilvejebragt. Så vidt jeg er orienteret, lægger lokalplanen fast, at maks-grænseværdien for området er 55 dB. Så hvordan er sammenhængen mellem de 55 dB og de 64 og 85 dB, I snakker om? Det er en fordobling af støjen, da 3 dB er en fordobling af lydtrykket.

Klaus V. Larsen, Banedanmark

De 55 dB, du henviser til, er måske grænseværdien, der gjaldt for vejstøj frem til 2007? For vejstøj er grænseværdien nu 58 dB, fordi Miljøstyrelsen anser vejstøj for at være mere generende end jernbanestøj. (Klaus V. Larsen forklarer, at gennemsnits-grænseværdien for jernbaner er 64 dB, og at den beregnes henover døgnet. Trafikken om natten får et ekstra tillæg og vægter mere end f.eks. tog om dagen.) Forudsætningerne for beregningerne er beskrevet meget detaljeret i det materiale, der ligger på vores hjemmeside.

Palle Staffeldt, Jernkåsvej, Kastrup

Har I overhovedet vurderet, hvad det her lokalområde har for støjgrænser? Området er godt undersøgt og har veldefinerede grænseværdier for støjen på grund af lufthavnen. Det virker ikke, som om I har undersøgt det.

Klaus V. Larsen, Banedanmark

Vi har vurderet ud fra kommuneplaner, om det er boligområder, blandet bolig/erhverv osv. I forhold til boligområder er det 64 dB, vi agerer i forhold til. Støjen fra lufthavnen bliver beregnet på en anden måde og har nogle andre grænseværdier end støjen fra jernbanen. Støjen fra motorvejen bliver beregnet ud fra samme model som støjen fra jernbanen, men har en anden grænseværdi. (Klaus V. Larsen forklarer, at støj opfattes forskelligt, men understreger, at det nye baneanlæg i Kastrup kun vil øge støjen marginalt, og at det gennemsnitlige støjbidrag fra banen er mindre end støjbidraget fra motorvejen).

Martin Munk Hansen, Banedanmark

(Martin Munk Hansen tilføjer, at grænseværdierne for støj er fastlagt af Miljøstyrelsen og gælder for hele landet. Den enkelte kommune kan ikke lave støjgrænser for jernbanestrækningen gennem kommunen.)

Niels Henrik Holmqvist-Larsen, Gammel Kirkevej 46, Kastrup

På området ligger 54 små matrikler i Haveforeningen Kirkevangen. En stor del er fastboende april-oktober. Hvordan berøres de, når det gælder støj?

Klaus V. Larsen, Banedanmark

(Klaus V. Larsen, Banedanmark inviterer spørgeren over i 'støjhjørnet' for at vise, hvordan støjen er det konkrete sted).

Så vidt jeg husker, sker der ikke væsentlig forøgelse af støjen i området med kolonihaver.

Niels Henrik Holmqvist-Larsen

Hvad med anlægsperioden? Nedlægger man det nuværende støjværn for at bruge det som arbejdsområde, eller bliver det bevaret? Bliver støjvolden på grundløsningen først etableret, når anlægsfasen er overstået?

Klaus V. Larsen, Banedanmark

Det er ikke lagt 100 pct. fast, hvordan det vil forgå. Der skal i hvert tilfælde etableres adgangsvej gennem volden, fordi man skal arbejde på den side, der vender mod motorvejen. I grundløsningen skal man ramme spuns ned i volden. I anlægsfasen vil der – afhængigt af, hvor bruddet i volden er, være en forøget støj fra motorvejen og jernbanen. Derudover vil der være støj fra nedramning af spuns. Der skal desuden køres jord og skærver ud til arbejdspladsen. Så der vil være støj i forbindelse med anlægsarbejdet.

Vi har lavet nogle beregningseksempler på, hvor meget støjen vil brede sig ud. Der skal jeg henvise til vores baggrundsmateriale på hjemmesiden.

Og ja, støjvolden i grundløsningen vil blive retableret, når vi er færdige.

Vi er stadig i en meget tidlig fase af projektet. Der skal ske en grundig bearbejdning af, hvordan man kan tilrettelægge arbejdet. Først på et senere tidspunkt ved vi præcist, hvor meget vi arbejder og hvornår. På det tidspunkt vil der være stor information til naboerne om, hvornår der bliver arbejdet – og specielt, hvornår der vil være støjende arbejde i området.

Winnie, Gl. Kirkevej 3

Hvor meget støj må der være på byggepladsen i de to år? Må det overskride 64 dB?

Klaus V. Larsen, Banedanmark

Der er andre grænser fra støj fra byggepladser, fordi man måler over kortere tidsrum. I dagtimerne er det over 8 timer, i aftentimerne over 4 timerne og om natten over ½ time.

For arbejdspladser er der normalt en grænseværdi på 70 dB, som Tårnby Kommune anvender i dagtimerne og 40 dB i aften- og natperioderne.

Lisbeth, Haveforeningen Kirkevangen

Jeg havde svært ved at forstå svaret omkring støjvolden ved Nyhøj Allé. Jeg vil gerne have et klart svar – ja eller nej: bliver den eksisterende støjvold under anlægsperioden fjernet.

Klaus V. Larsen, Banedanmark

Der bliver fjernet noget af den eksisterende støjvold i anlægsperioden.

Lisbeth, Haveforeningen Kirkevangen

Bliver der lavet en midlertidig støjdæmpning i den periode? Hvis der ikke gør, vil vi simpelthen ikke kunne være der.

Klaus V. Larsen, Banedanmark

Vi har ikke set på det endnu. Det er én af de ting, vi skal se på – hvad et gennembrud i volden betyder for støjen. Vi skal have lavet beregninger. Det hænger sammen med en senere planlægning af projektet.

Lisbeth, Haveforeningen Kirkevangen

Så håber jeg, I har lyttet. Min første reaktion - da jeg læste jeres brochure og jeres forbeholdne måde at svare på – var, at I totalt har ignoreret os. At vi overhovedet ikke eksisterer i jeres planer. I har slet ikke tænkt på de 54 matrikler.

Klaus V. Larsen, Banedanmark

Vi har fokuseret mest på støjberegningerne i driftsfasen – når banen er bygget. Vi kan visualisere det og beregne det. Lige nu ved vi ikke, hvordan arbejdet gribes an. Vi har nu fået dit indlæg – dit høringssvar – som gør, at vi er opmærksomme på situationen ved kolonihaverne.

## **Luftforurening**

Paw Karlslund, Helder Allé 29, Kastrup - Kommunalbestyrelsesmedlem

Jeg tør godt vædde på, at der ikke er nogen af jer, der bor her i Kastrup. (Paw Karlslund drager sammenligninger til Amerika, hvor nybyggerne raserede indianereservaterne). I kommer her og prøver at ryge en fredspibe sammen med os. Det er bare ikke godt nok. Jeg synes, I viser foragt over for folkene her i Kastrup. I siger "det er en afvejning". Det er ikke en afvejning. I kan ikke tillade jer at komme og præsentere discountløsninger for os. Vi snakker om støjforurening, luftforurening og inddragelse af Kastrup Boldklub.

Vi er påvirket rigeligt i forvejen af lufthavnen. Hvordan kommer godstogene ude foran folks boliger til at påvirke? Er der foretaget målinger? Og hvis der ikke er det: Hvorfor ikke?

Klaus V. Larsen, Banedanmark

Godstogene er trukket af el-lokomotiver, så luftforureningen sker ved kraftværkerne, hvor strømmen bliver produceret – med mindre det er fra vindmøller.

## **Grundvand og spildevand**

Palle Staffeldt

Hvilke ændringer vil der være for grundvandsforholdene? Er der ikke nogen ændring i forhold til spildevandsbassinet?

Klaus V. Larsen, Banedanmark

Der vil være meget små påvirkninger, og det vil være i anlægsfasen. F.eks. hvis man skal grave en bro pille ned. Der arbejdes med en metode, så man presser bro piller ned. Så vi regner ikke med, at der sker grundvandssænkning i anlægsfasen.

Der vil være marginal påvirkning af spildevandsbassinet. Det vil være fra det areal, hvor man erstatter en skråning med et spor. Arealmæssigt vil der ikke være et større område, der skal afvandes.

Klaus Jensen, Oberst Kochs Allé, formand for basketballklubben i Amagerhallen

Når jeg kigger i min kælder, når det regner meget, tror jeg ikke, der skal komme meget mere vand i kloaksystemet. Specielt ikke i større mængder fra en evt. grundvandssænkning.

Klaus V. Larsen, Banedanmark

Der sker ikke nogen permanent grundvandssænkning. Afledning af spildevand i anlægsperioden drejer sig om spildevand fra en skurby, der skal ledes væk til kloak. Og det skal ske efter aftale med kommunen.

## **Adgangsveje**

Majbritt Larsen

Sker der noget med stierne og med tunnelen under Amager Landevej i anlægsfasen? Man skal have in mente, at det er vores børns sikre skolevej.

Frank Jørgensen, Banedanmark

Viadukten bliver ikke berørt. Heller ikke vejen op til Amager Landevej bliver berørt. På Gammel Kirkevej, på den vestlige side af Amager Landevej, vil der køre arbejdskøretøjer. Når vi kommer tættere på, vil vi sætte afskærmning op.

Gorm Thorius, Kastrup Boldklub

Jeg går ud fra, at I skal ind flere steder (på boldbanerne). Selvom jeg helst så, at I går ind på bane 4. Kan man også gå ind helt nede ved Kastrupvej i stedet for at bruge boldbanerne, når man skal ind og arbejde på projektet?

Frank Jørgensen, Banedanmark

Ja, det vil man godt kunne. Men vi skal længere hen i projektet, før vi planlægger præcist, hvor vi går ind.

## **Boldbanerne**

Dan Lyngø, Skottegården 33

Er det muligt at inddrage færre baner ved f.eks. at bruge Skanska-grunden i den gamle lystbådehavn - til at opmagasinere noget af det, der skal bruges?

Iben Marcus-Møller, Banedanmark

Vi har allerede brugt mange kræfter på at undersøge, om der er alternative steder, vi kan opmagasinere jord og andre ting. Vi er meget tidligt i projektet, og vi arbejder videre med at se på forskellige løsninger. Hvis man skal opmagasinere langt væk, er der ekstra lastbiltransport. Det er ikke omkostningsfrit at flytte tingene væk.

Men det er sådanne forslag, vi gerne vil høre, så vi kan undersøge dem nærmere.

Johnny Nielsen, Tårnby Park Allé 43, 2. tv, 2770 Kastrup

Der er også Syregrunden og ude ved Kystvejen, hvor man kan opmagasinere ting. I behøver ikke lige at tage nogle fodboldbaner, hvor der er 1.000 medlemmer.

Iben Marcus-Møller, Banedanmark

Det er jo ikke, fordi vi meget gerne vil tage nogle boldbaner fra nogle folk, der er meget glade for dem. Men hvis vi overhovedet skal kunne komme til at arbejde der (ved boldbanerne), er

vi nødt til at tage noget areal. Det, vi kan tale om, er: hvor meget, hvad skal det koste ekstra og hvad giver det af ekstra gener at lægge noget et andet sted. Men det er et grundvilkår for at arbejde på projektet i Kastrup, at vi låner en del af boldbanerne.

Frank Ewert, Postparken 26, 2. th., Kastrup  
Hvor fanden skal vores børn og vi selv spille henne?

Martin Munk Hansen, Banedanmark  
Vi lægger op til at indgå i en dialog med dem, der driver boldbanerne for at finde ud af, hvordan vi gør det på bedste måde. Men det er et grundvilkår for at lave projektet, at vi kommer til at lave et indgreb. Hvor stort det bliver, kan vi ikke sige præcist. Vi vil lytte meget til dét, I siger og se, hvor meget vi kan gøre for at minimere det. Men der bliver indgreb, ellers kan vi ikke komme til at arbejde der.

Dorte Møller, Blykobbevej 9, Kastrup  
(Dorte Møller fortæller, at hun er forælder til et barn i Kastrup Boldklub og spørger, hvad det vil koste kommunen, hvis de unge i stedet for at spille fodbold begynder at hænge på gadehjørnerne og lave ballade).

Hanne Andersen, Kastrup  
Heidi Wickmann, Bredagervej 13, 2.tv. 2770 Kastrup  
(Begge havde lignende spørgsmål, men afstår fra at stille dem på mødet)

Martin Munk Hansen, Banedanmark  
Vi er nødt til at lave arbejdet her. ( Martin Munk Hansen understreger, at Banedanmark er indstillet på at indgå i en dialog, så indgrebet bliver så lille som muligt – så boldklubben stadig vil kunne have nogle af sine aktiviteter).

Tina Nielsen, Nordmarksvej 68, st. th., 2770 Kastrup  
(Tina Nielsen spørger, hvorfor det er nødvendigt at bruge boldbanerne til opbevaring af jord – hvorfor kan det ikke gøres løbende i arbejdsprocessen?).

Klaus V. Larsen, Banedanmark  
(Klaus V. Larsen forklarer, at der er 13.000 kubikmeter jord, der skal graves op. Jorden skal lægges i nogle adskilte partier, og den skal analyseres og klassificeres, inden den køres væk).

Det kan måske gøres ved brug af mindre plads, end vores rådgivere har lagt op til. Det skal vi undersøge.

Mogens Knudsen, Kastrup Boldklub  
(Mogens Knudsen foreslår, at man bruger andre steder til deponering, f.eks. Banedanmarks store areal øst for lufthavnen, ved Øresundskysten. Han foreslår desuden, at man deler noget af smerten med Amager FF – så man tager noget af det grønne areal ved John Tranums Allé). Så kunne begge boldklubber køre i en periode med reduceret kraft.)

Det er svært at sige til vores unger: "Kom igen om 4 år, så begynder vi at spille fodbold igen."

Martin Munk Hansen, Banedanmark

(Martin Munk Hansen gentager, at Banedanmark vil indgå i en positiv dialog om, hvordan arbejdet kan tilrettelægges, så der skal bruges mindst muligt areal fra boldbanerne. Han kan ikke på stående fod svare på, om det konkrete forslag er anvendeligt. Dette forslag vil – ligesom andre forslag fra borgermødet og de øvrige høringsvar – blive undersøgt.)

Gorm Thorius, Kastrup Boldklub

(Gorm Thorius spørger, hvordan Banedanmark stiller sig til at etablere en kunststofbane, inden projektet etableres – det vil afhjælpe en del problemer og give klubben mulighed for at eksistere).

Martin Munk Hansen, Banedanmark

(Martin Munk Hansen siger, at det vil indgå i den dialog, der skal være omkring klubben)

Repræsentant for Kastrups U15 pigehold

Jeg vil godt vide, hvor I så har tænkt jer, at vi skal træne? Jeg synes godt, I kunne erstatte lidt.

Martin Munk Hansen, Banedanmark

Vi vil indgå i en snak med jeres klub om, hvordan det kan gøres, så I stadig kan komme til at træne.

Klaus Jensen, Oberst Kochs Allé, formand for basketballklubben i Amagerhallen

Ville det ikke være billigere for alle parter at smide al passagertrafikken (i anlægsfasen) på gummihjul fra lufthavnsstationen til Tårnby Station og sætte dem på tog der igen? Og så tage det fra sydsiden og bruge det ene spor til at køre al jorden væk?

Martin Munk Hansen, Banedanmark

Det drejer sig om rigtig mange passagerer, så det er simpelthen ikke fysisk en mulighed. Der vil også være gener, fordi turen tager væsentligt længere tid. Så det kan ikke være nogen mulighed.

Kristina, Kastrup Boldklub

(Kristina siger, at det er hårdt at høre, at man ikke kan spille fodbold i 4 år. Hun forstår ikke hvorfor Banedanmark overhovedet skal bruge banerne.)

Martin Munk Hansen, Banedanmark

(Martin Munk Hansen svarer, at det ikke drejer sig om 4 år, men om 18-26 måneder. Det er nødvendigt at bruge noget af området, men Banedanmark vil reetablere banerne så hurtigt som muligt).

## **Processen**

Stig Blyme, Gl. Kirkevej 32, Kastrup

(Stig Blyme spørger, hvilke overvejelser der har været til processen omkring projektet).

Projektet ligger på Banedanmarks hjemmeside den 30. maj. Vi bliver bekendt med det om eftermiddagen, dagen efter. Og så er der en høring nu. Hvad havde man tænkt sig?

Iben Marcus-Møller, Banedanmark

Projektet har været i støbeskeen et godt stykke tid. Der var politisk beslutning i 2009 og i efteråret 2009 var der idéfasehøring, hvor også mange herudefra har kommenteret, og hvor der var en tidsplan. Så det er ikke helt nyt for alle, at der er et projekt i gang.

(Iben Marcus-Møller siger, at projektet er i en tidlig fase nu, og at der er mulighed for at påvirke projektet. Banedanmark har været i kontakt med forskellige afdelinger i kommunen om projektet. Hun understreger, at dialogen med kommunen er i sin indledende fase, og at der stadig er mange ting, der skal føres dialog om og afklares.)

Stig Blyme

Hvornår er Tårnby Kommune blevet informeret? Der står intet på Tårnby Kommunes hjemmeside om det her projekt. (Stig Blyme spørger desuden om, hvilken form for kompensation Tårnby Kommune vil få).

Iben Marcus-Møller, Banedanmark

(Iben Marcus-Møller fortæller, at der har været holdt møder med Teknisk Forvaltning om vand og veje. Vedr. midlertidig ekspropriation forklarer hun, at man normalt aftaler sig frem til, hvad kompensationen skal være. Hvis ikke man kan blive enige, er det den uafhængige myndighed, Ekspropriationskommissionen, som fastsætter erstatningen. Kompensationen tilfalder ejerne.)

(Iben Marcus Møller fremhæver igen, at Banedanmark er interesseret i at indgå i dialog med Kommunen og de berørte parter om, hvordan generne kan mindskes mest muligt omkring boldbaner, sikker skolevej mm.)

Det er dét høringsperioden er til, og den varer frem til 31. juli.

Henrik Zimino, borgmester, Tårnby Kommune

(Henrik Zimino kalder det "surrealistisk at være til stede i dag", fordi kommunen ikke er inddraget i forhandlinger omkring boldbanerne. Banerne er stillet gratis til rådighed af kommunen. Henrik Zimino er forbavset over, at han først fik information om mødet og den foreløbige miljøredegørelse onsdag den 1. juni. )

Jeg er ikke vidende om, at der har været nogen form for henvendelser de seneste år omkring det her projekt til Tårnby Kommune. Trafikstyrelsen lavede den 11.9.2009 en høring om Femern Bælt – danske jernbanelandanlæg. Den 8.10.2010 skrev kommunen til Femern Bælt – danske jernbanelandanlæg et høringssvar, der ganske kort gik på, at Tårnby Kommune ønsker det særligt belyst, hvilke konsekvenser de kapacitetsforberedende tiltag ved Kastrup Station har for omgivelserne på strækningen gennem Tårnby Kommune.

I forlængelse af det blev der indkaldt til et møde med nogle teknikere den 19.10.2009, og der var en orientering om projektet og projekteringslovens jernbanedel og noget om fysiske anlæg lokalt i forbindelse med linjeføringen og konsekvenser for omgivelserne – herunder bl.a. planforhold, arealbehov, miljøforhold og vejanlæg. Og ved den lejlighed blev der oplyst, at der ikke skulle eksproprieres i Tårnby Kommune.

(Henrik Zimino henviser til, at der i høringsnotatet fra idéfasehøringen er refereret, at Tårnby Kommune ønsker konsekvenserne belyst. Der står desuden i høringsnotatet, at Trafikstyrelsen

i 2010 gennemfører indledende projektering og VVM-analysearbejde, og at der vil være offentlig høring om projektet februar – april 2011.)

Det er det kendskab, kommunen har til det her projekt. Og som sagt fik jeg den rapport (høringsudgave af miljøreddegørelsen) i onsdags. Og jeg har ikke engang fået en meddelelse om, at det her møde blev holdt, og at det ville være praktisk, at kommunen var til stede. Men jeg har jo set det i avisen.

Jeg synes, at Banedanmark skal vurdere, om det her skal være et konfrontationsprojekt eller et samarbejdsprojekt. Jeg håber, det kan blive et samarbejdsprojekt. Men hvis det bliver et konfrontationsprojekt, så kan vi også klare det. Vi har nemlig fået bygget jernbaneanlæg før. Og motorvej. Og Metro. Så vi ved godt, hvordan man gør, når man skal have formaliteterne i orden på det her område.

(Henrik Zimino understreger, at der er mange formaliteter, der skal være i orden. Bl.a. er der støjcirculærer, som skal overholdes. De 64 dB for jernbanestøj er gældende i hele landet, så det kan der ikke ændres ved.)

Men der er nogle arbejdsvilkår, nogle godkendelser. Der er en masse ting, der skal laves i Tårnby Kommune, og man har ikke indledt et samarbejde endnu. Hvis man har siddet og holdt møder, har det forbigået hele ledelsen i Tårnby Kommune.

(Henrik Zimino understreger, at han gerne ville have været inddraget i diskussionen om boldbanerne noget før. Han finder det desuden påfaldende – og ikke et oplæg til samarbejde - at høringsperioden er placeret fra 1. juni til 31. juli, da de færreste kommunalbestyrelser holder møde i juli måned.)

(Henrik Zimino siger, at borgermødets spørgepanel har set undrende ud, når der fra salens side er nævnt lokaliteter som Skanska-grunden, fabriksarealer på Amager Strandvej osv., og han mener, at spørgsmål kunne have været afklaret, hvis man havde indledt en dialog med kommunen.)

Jeg tror meget, man skal overveje, om det er kommunen, man vil i dialog med, eller om man vil i dialog med brugerne.

(Henrik Zimino anbefaler desuden brugerne at overveje, om de står stærkest enkeltvis over for Banedanmark, eller når de står fælles med kommunen.)

Jeg synes ikke, det har tegnet for godt. Jeg håber, det er en svipser, og at vi kan komme i en fornuftig dialog. Jeg tror ikke på, vi kan flytte projektet. Vi kan afdæmpe virkningerne af det, hvis vi i fællesskab vil, og hvis Banedanmark vil i fællesskab med os.

Martin Munk Hansen, Banedanmark

Jeg vil konstatere, at kommunen har været orienteret om, at vi har været i gang med det her og bekræfte, at vi er indstillet på at indgå i det her på bedste måde. Det her er en høring, og det er noget, vi vil tage højtideligt. Vi vil gå ind i en åben debat, og vi har hidtil ikke været ude for, at denne proces ikke har ændret på noget.

Henrik Zimino, borgmester

(Henrik Zimino opfordrer igen til dialog og fremhæver, at der skal økonomisk kompensation for de inddragede arealer – og at pengene skal bruges til at løse problemet.)

Gorm Thorius

(Gorm Thorius forklarer Henrik Zimino, at boldklubben ikke har været i dialog med kommunen på grund af tidspresset. Klubben har været i panik og forsøgt at handle. Han understreger, at klubben betragter sig som brugere – og ikke som ejere af boldbanerne. Det er Tårnby Kommune, der skal forhandle med Banedanmark, og boldklubben vil gerne i dialog med kommunen.)

Nikolaj Læssø, tidligere spiller i Kastrup Boldklub

(Nicolaj Læssø forstår ikke processen mellem Banedanmark og kommunen. Han opsummerer forløbet – som refereret af Henrik Zimino. Nikolaj Læssø hæfter sig især ved, at høringsperioden ikke som annonceret blev fra februar til april 2010, og at den i stedet bliver lagt i ferieperioden. Han mener, det bl.a. er provokerende i forhold til borgmesterens ferieplanlægning.)

Er det ikke rigtig dårligt at indlede et samarbejde på den måde?

Martin Munk Hansen, Banedanmark

Høringen, der var annonceret til foråret, er forskubbet, fordi det ikke har været muligt for os at få materialet færdigt før. Det skal jeg beklage. Vi har dog afsat rimelig tid til at kunne svare på det.

Henrik Zimino

Det er pænt af dig at tænke på min ferie. Men det handler om, at alle kommunalbestyrelser i Danmark træffer beslutninger i møder, og at de ikke har møde i juli måned, fordi det er sommerferie. Når man i kommunalbestyrelsen skal tage stilling til en høring af denne karakter, skal hele kommunalbestyrelsen have det forelagt.

(Henrik Zimino siger, at kommunen selvfølgelig vil få afleveret et svar, men at tidspunktet er usædvanligt dårligt).

Martin Petersen, Sirius Allé, Kastrup

Jeg forstår stadig ikke, hvorfor der ikke er et alternativ. Det får mig til at opfatte det som en formalitet. For det er jo besluttet. Vi taler om boldbaner, luftforurening, støj. Men man vil udvide godstrafikken og lave parkering til den i et byområde. Hvad siger kommunen til det her? Jeg er skuffet over det her.

Henrik Zimino, borgmester

Der skal ikke herske tvivl om, at det her ikke er med kommunens gode vilje. (Henrik Zimino påpeger, at kommunen har ligget i et syndigt infrastrukturod siden 1990 med lufthavn, motorvej, broen og Metro. Tårnby Kommune bærer sin del af byrden og har ikke behov for mere støj og infrastruktur).

Men jeg tror bare ikke, at vi har nogen mulighed for at flytte på det her nu. Der er begrænset magt. Vi kan vælge at sige fra – det kommer alligevel. Og vi kan vælge at gå ind i det og håbe på, at der kan blive et samarbejde og minimere generne. Men jeg er ikke interesseret i, at vi får mere godstrafik lige op ad boligbebyggelse og vores arealer i kommunen.

Brian Franklin, Kommunalbestyrelsen

Jeg er også skuffet over måden, det er sket på. Jeg fik det først at vide i weekenden – af en kammerat i en af fodboldklubberne. Hvordan kan det være, at I har prioriteret ikke at orientere Tårnby Kommune? For at finde ud af, om der er alternative muligheder for at placere arbejdspladsen, så man ikke tager fodboldbaner for ca. 1.000 medlemmer. (Brian Franklin er utilfreds med, at høringen foregår i en sommerperiode, hvor kommunalbestyrelsen har svært ved at træffe beslutninger).

Martin Munk Hansen, Banedanmark

Vi har kørt projektet frem i det tempo, vi kunne. Der er ikke noget, der er fastlagt med dette her. Nu har vi lagt en beskrivelse frem med, hvordan det kan laves, og vi har åbent erklæret, at vi er klar til at indgå i en dialog med Tårnby Kommune om, hvordan man kan forbedre det. Løbet er på ingen måde kørt.

(Martin Munk Hansen forklarer, at før Banedanmark kan lægge et projekt frem, skal man undersøge, hvad det indbefatter. Og når de indledende undersøgelser er gjort, kan man netop i høringsperioden ændre projektet).

Vi er klar til at indgå i en dialog og se, hvad vi kan gøre for at afhjælpe eller afbøde generne. Men der vil være gener i anlægsfasen. Det kan ikke undgås.

Palle Staffeldt, Kastrup

Jeg synes, at Banedanmark mangler at definere, hvilke tiltag de vil fortage for at samarbejde med kommunen og borgerne. For indtil videre har der ikke været vist initiativ til samarbejde. (Palle Staffeldt mener, at Banedanmark har håndteret projektet dårligt og kan ikke forstå, at Banedanmark med sin lange erfaring ikke har gjort det bedre).

Martin Munk Hansen, Banedanmark

(Martin Munk Hansen siger, at man efter sommerferien vil indgå i dialog med kommunen). Jeg er enig med borgmesteren i, at hovedsamarbejdet foregår mellem kommunen og os. Kommunen er talerør for borgerne, så det er den vej, vi skal have de egentlige forhandlinger. Vi vil også indgå i en dialog med borgerne.

Palle Staffeldt, Kastrup

Jeg håber ikke, at det betyder, at I ikke vil indgå i dialog med borgerne?

Martin Munk Hansen, Banedanmark

Vi hører borgerne, tager ad notam hvad I siger og forsøger at ændre, hvis det er muligt. Men forhandlinger om, hvordan tingene skal foregå, er med den ansvarlige kommune. Vi forhandler ikke med borgerne.

Jørgen Plæhn, Mosrosevej, Kastrup

(Jørgen Plæhn mener, at Banedanmark nu godt er klar over, at de skal gå hjem og øve sig lidt. Han giver Henrik Zimino ret i, at projektet er kommet for at blive og kommer med forslag til, hvad Banedanmark skal tænke over i anlægsfasen. På et kort viser Jørgen Plæhn området med brandstationen, cykelsti til skolen, vej til svømmehal, fodboldklub, SFO mm. Han foreslår nogle konkrete tiltag omkring tennis- og fodboldbaner, sikre cykelveje mm.)

Martin Munk Hansen, Banedanmark

Det er netop sådan nogle synsvinkler, som er rigtig gode, og som vi kan bruge at arbejde videre med. (Martin Munk Hansen opfordrer Jørgen Klan til at skrive forslaget og sende det til Banedanmark, da det kan være svært at referere direkte fra mødet.)

Winnie, Gammel Kirkevej, Kastrup

Får vi en ny høring med konkrete svar til det, vi har spurgt om i dag?

Martin Munk Hansen, Banedanmark

Vi har prøvet at svare på det, vi kunne. Til det, vi ikke har svaret på og til det, I skriver ind, vil vi give svar i høringsnotatet, som vi udsender i efteråret.

Henrik Zimino, borgmester

(Henrik Zimino opfordrer Kastrup Boldklub til at finde ud af, om de i en periode kan klare sig med færre baner, eller er nødt til at have det nuværende antal baner for at overleve som boldklub. Han opfordrer Banedanmark til at finde ud af, hvilken økonomisk compensation, man er i stand til at yde for at løse problemet, så 1.000 unge fortsat kan spille fodbold. Forestiller man sig f.eks. at de unge skal køres et andet sted hen, når de skal træne og spille kamp? Forestiller man sig, at man kan anlægge nogle tilsvarende baner, som kan bruges i to år?)

Det, synes jeg, man skal byde ind med på et tidspunkt: Hvad har man til rådighed for at kompensere for det store problem.

(Henrik Zimino henviser til, at man tidligere har kunnet finde løsninger på sådanne ting).

Nu skal man være large og vise, om man vil, det man siger: Finde en løsning, der gavner alle. Eller skal man bare møve det her projekt igennem. Jeg håber, man vil finde en løsning – og det vil vi gerne kigge på.