

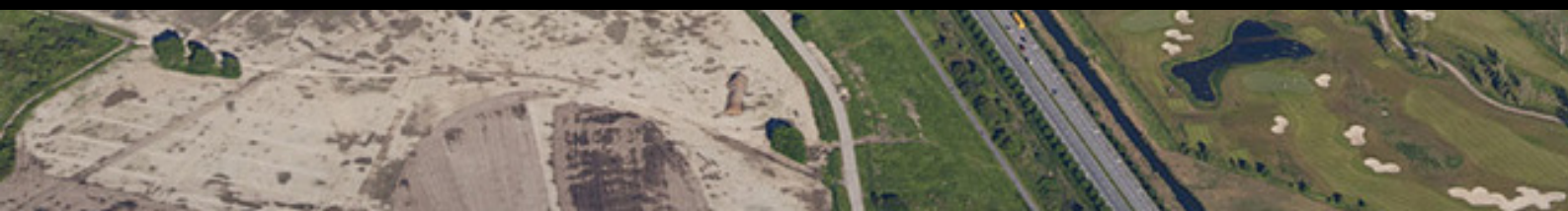


Kapacitetsudvidelse på Øresundsbanen

Miljørapport

Femern Bælt - danske jernbanelandanlæg

banedanmark





Femern Bælt - danske
jernbanelandanlæg

Banedanmark
Anlægsudvikling
Amerika Plads 15
2100 København Ø
www.banedanmark.dk

ISBN: 978-87-7126-016-8

Forord

Som en del af aftalen 'En grøn transportpolitik', der blev indgået i januar 2009 af regeringen og en række forligspartier, skal der undersøges muligheder for kapacitetsforøgelse på Øresundsbanen – især banegodskapaciteten omkring Kastrup. Det skyldes, at risikoen for forsinkelser på Øresundsbanen bliver forøget, fordi antallet af godstog stiger, når Femern Bælt forbindelsen og de danske jernbaneanlæg er bygget.

På projektet Kapacitetsudvidelse på Øresundsbanen, der indgår i projektet Femern Bælt – danske jernbanelandanlæg, har Banedanmark gennemført indledende tekniske analyser. Det er undersøgt, hvordan banegodskapaciteten omkring Københavns Lufthavn, Kastrup Station kan forbedres. I den forbindelse er en grundløsning med en sporsluse øst for Tårnbyoverdækningen undersøgt og desuden to mulige alternativer: en jernbanebro over Øresundsmotorvejen og en jernbanebro over de eksisterende spor. Også mulige tilvalg er undersøgt, og der er foretaget miljøundersøgelser for at afdække de nye anlægs påvirkning af omgivelserne.

De indledende undersøgelser for hele projektet er dokumenteret i i alt fire hæfter, som udgør høringsudgaven af miljøredegørelsen for Femern Bælt – danske jernbanelandanlæg. De fire hæfter danner grundlag for den offentlige debat i høringsperioden, hvor offentligheden har mulighed for at komme med ideer, indsigelser og kommentarer.

I hæfte 1 beskrives de overordnede forhold for både strækningen Ringsted – Holeby og for Kapacitetsudvidelse på Øresundsbanen. I hæfte 2-3 beskrives strækningen Ringsted – Holeby, og i hæfte 4 beskrives Kapacitetsudvidelse på Øresundsbanen.

Herudover er udarbejdet denne rapport, der omhandler miljøvurderingen i henhold til lov om miljøvurdering af planer og programmer. Rapporten udgør grundlaget for en høring efter lov om miljøvurdering af planer og programmer. Denne høring indgår som en del af den ovenfor nævnte offentlige høring.

Banedanmarks frist for at modtage henvendelser vedr. Kapacitetsudvidelse på Øresundsbanen er søndag den 31. juli 2011 kl. 24.00.

Alle henvendelser vil blive behandlet, og de vil eventuelt indgå i det endelige projektforslag i det omfang, det kan lade sig gøre inden for de tekniske, økonomiske og miljømæssige rammer. Som supplement til redegørelsen holder Banedanmark et borgermøde.

God debat!



Martin Munk Hansen
Områdechef, Anlægsudvikling

Femern Bælt - danske jernbanelandanlæg

	Indhold	Side
1	Baggrund	5
1.1	Generelt	5
1.2	Den videre proces	5
2	Ikke-teknisk resumé.....	7
2.1	Påvirkning af omgivelserne – når banen er udbygget.....	7
2.2	Påvirkning af omgivelserne – mens banen udbygges	9
2.3	Forslag til overvågningsprogram	10
3	Forslag til overvågningsprogram	11
3.1	Støj.....	11
3.2	Vibrationer	11
3.3	Rekreative interesser.....	11
3.4	Grundvand	11
3.5	Bilag IV arter.....	11
4	Deltag i debatten	12
4.1	Henvendelser	12

1 Baggrund

Denne miljørapport gennemgår Kapacitetsudvidelse på Øresundsbanen, herunder projektets påvirkninger af omgivelserne og afværgeforanstaltninger. Kapacitetsudvidelse på Øresundsbanen indgår i projektet Femern Bælt – danske jernbanelandanlæg.

1.1 Generelt

I aftalen En grøn transportpolitik, der blev indgået i januar 2009 af regeringen og en række forligspartier, står der: ”Med henblik på at fremtidssikre banegodskapaciteten igangsættes en VVM-undersøgelse af et såkaldt slusespor i vestenden af Kastrup station således, at der vil kunne træffes beslutning om etablering heraf inden åbningen af den faste forbindelse over Femern Bælt”.

1.1.1 Kapacitetsudvidelse på Øresundsbanen

En stor del af de godstog, der fremover skal benytte denne nye godsroute til Femern Bælt forbindelsen, kommer fra Sverige via Øresundsbanen. Her er kapaciteten i dag begrænset af, at østgående godstog på en kort strækning skal køre i det vestgående spor for at komme ud i godsshunten (omfartsspor for godstog), der går nord om Københavns Lufthavn, Kastrup Station – i det følgende benævnt Kastrup Station.

1.2 Den videre proces

Banedanmark indsamler høringsbidrag vedr. Kapacitetsudvidelse på Øresundsbanen fra den 1. juni til den 31. juli. Høringsbidragene fra det samlede projekt dokumenteres efterfølgende med et høringsnotat, hvori Banedanmark samler og kommenterer alle henvendelser.

Høringssvarene indgår i den videre bearbejdning af projektet i det omfang, det er muligt under hensyn til de økonomiske, tekniske og miljømæssige rammer. Alle henvendelser offentliggøres med navn og evt. adresse med mindre andet ønskes.

Herefter udarbejder Banedanmark den endelige miljøredegørelse, der vil indgå som en del af grundlaget for Folketingets stillingtagen til projektet.

1.2.1 Miljøvurdering af planer og programmer

Banedanmark vurderer på grundlag af projektets mulige miljøpåvirkninger, at beslutningsgrundlaget til Folketinget om Kapacitetsudvidelse på Øresundsbanen er omfattet af krav om miljøvurdering af planer og programmer.

Et forslag til omfang og detaljeringsgrad af en miljørapport har været i høring hos andre myndigheder, hvis områder berøres af planen.

Af de modtagne høringssvar fremgår at:

- Det bør indgå i vurderinger om grønbroget tudse benytter baneområdet som opholdsområde og spredningskorridor.

I denne miljørapport præsenteres miljøvurderingen i henhold til lov om miljøvurdering af planer og programmer for Kapacitetsudvidelse på Øresundsbanen. (Bekendtgørelse om lov om miljøvurdering af planer og programmer nr. 936 af 24/09/2009).

Miljørapporten skal læses sammen med miljøredegørelsen, der er udgivet som hæfte 4 i forbindelse med Femern Bælt - danske jernbanelandanlæg, hvor beskrivelse af projektet med alternativer og påvirkninger af omgivelserne og afværgeforanstaltninger fremgår. Grundlaget for de gennemførte miljøvurderinger og forslaget til overvågningsprogram fremgår af en række fagnotater, der er udarbejdet i forbindelse med projektet.

1.2.2 Tidsplan

Den samlede tidsplan for kapacitetsudvidelse på Øresundsbanen er:

1. juni – 31. juli 2011

Offentlig høring om Kapacitetsudvidelse på Øresundsbanen.

Efteråret 2011

Udgivelse af høringsnotat for hele projektet.

Ultimo 2011

Udgivelse af endelige miljørapport, der forventes indarbejdet i miljøredegørelsen.

Banedanmark fremsender beslutningsgrundlag for valg af løsning til transportministeren.

1.2.3 Mere information

Miljørapporten er baseret på tekniske fagnotater, som er udarbejdet af Banedanmark og tekniske rådgivere. Fagnotaterne er tilgængelige på Banedanmarks hjemmeside.

På hjemmesiden er det desuden muligt at slå op på et dynamisk kort, hvor der er informationer om strækningen Ringsted-Holeby og Kapacitetsudvidelse på Øresundsbanen. På kortet er der mulighed for selv at vælge, hvilke oplysninger der skal vises, f.eks. naturforhold, kulturhistoriske interesser og tekniske anlæg.

2 Ikke-teknisk resumé

Med Kapacitetsudvidelse på Øresundsbanen fremlægger Banedanmark en grundløsning, et alternativ og et tilvalg, som kan forbedre kapaciteten på Øresundsbanen. I redegørelsen beskrives løsningernes påvirkninger af omgivelserne samt afværgeforanstaltninger.

På baggrund af aftalen En grøn transportpolitik, der blev indgået i januar 2009 af regeringen og en række forligspartier, undersøger Banedanmark mulighederne for en kapacitetsforøgelse på Øresundsbanen – især banegodskapaciteten omkring Kastrup.

Banedanmark har undersøgt en grundløsning og to alternative løsningsmuligheder for forbedring af kapaciteten på Øresundsbanen samt 0-alternativet. Desuden er der undersøgt to tilvalg, som kunne være med til at forbedre kapaciteten ved Kastrup.

- Grundløsning, Sporsluse
- Alternativ 1, Bro over motorvej
- Alternativ 2, Bro over bane
- Tilvalg 1, Perroner på Kastrup Station
- Tilvalg 2, Overhalingsspor Ørestad Station

Alternativ 1 og Tilvalg 2 er fravalgt efter de indledende undersøgelser.

2.1 Påvirkning af omgivelserne – når banen er udbygget

2.1.1 Støj

I Grundløsningen vil i alt syv boliger blive belastet af støj over grænseværdien, mens der i Alternativ 2 ikke er nogen boliger, der belastes af støj over grænseværdien. De støjbelastede boliger tilbydes facadeisolering, som fuldt ud betales af anlægsprojektet. Tilvalg 1 vil ikke i sig selv medføre øget støjbelastning i forhold til de øvrige beskrevne løsninger.

2.1.2 Natur

Ingen af løsningerne får permanente konsekvenser for naturen, da projektet berører arealer, som har meget begrænsede naturinteresser. Der findes for eksempel ingen beskyttet natur i projektområdet. Det nærmeste Natura 2000-område befinder sig mere end 2,5 km vest for projektområdet.

Grønbroget tudse kan sandsynligvis ikke vandre gennem banetunnellen under Tårnby overdækningen i dag, hvorfor projektet ikke vurderes at kunne påvirke spredningsmulighederne for grønbroget tudse på Amager. Af hensyn til mulig indvandring af grønbroget tudse fra øst gennemføres en kortlægning af forekomsten af grønbroget tudse på tilstødende arealer inden anlægsarbejderne starter.

2.1.3 Overfladevand

Øresundsbanen øst for Amager Landevej afvander til et regnvandsbassin lige syd for Kastrup Gl. Lystbådehavn. Regnvandsbassinet er i realiteten et forsinkelsesbassin, der opsamler vejvand og drænvand fra jernbanearealerne inden endelig udledning til Øresund.

Grundløsningen og Alternativ 2 vurderes ikke at have nogen påvirkning på udpegningsgrundlaget for Natura 2000-områderne. Det skyldes, at der kun er en begrænset forøgelse af vandmængden til regnvandsbassinet og Nordre Landkanal, og at der forventes lavt indhold af miljøfremmede stoffer i vandet.

For Tilvalg 1 vil der ske en marginal ændring, fordi alt vand vil løbe til afvandingssystemet. Perronernes areal vil dog være lille i forhold til det samlede afløbsareal, og der forventes derfor ikke påvirkninger af regnvandsbassin, Øresund eller Natura 2000-området Salholm og omliggende hav.

2.1.4 Grundvand og drikkevand

Grundvandet i projektområdet er permanent sænket af hensyn til den eksisterende banestrækning og motorvej, som er nedgravet under det oprindelige terræn. Desuden bevirker Tårnby Forsynings vandindvinding en betydelig sænkning af grundvandet.

Det vurderes, at der ikke i nogen af løsningerne er behov for yderligere permanente grundvandsænkninger, og at projektet ikke giver anledning til væsentlige ændringer i miljøpåvirkningen af grundvandet og vandindvindingen.

Imidlertid er grundvandet sårbart for forureninger, og banen ligger inden for beskyttelseszonerne omkring Tårnby Forsynings indvindingsboringer. Der skal derfor udarbejdes en beredskabsplan, således at skader i forbindelse med større spild eller lignende imødegås.

2.1.5 Rekreative og kulturelle interesser

De rekreative interesser i projektområdet ligger bynært og er knyttet til de grønne forbindelser og stier på tværs af byen, parkerne, kolonihaverne samt idrætsanlæg. I driftsfasen vil de rekreative forhold i området ikke blive påvirket i nogen af løsningerne.

Forud for anlæggelse af Øresundsbroen blev der ved udgravninger omkring Tårnby Station fundet flere spor efter bebyggelse fra yngre bronzealder til vikingetid. Der er ingen udpegede kulturmiljøer, ingen bygninger, der er fredede eller bevaringsværdige, og ingen beskyttede sten- eller jorddiger eller andre fortidsminder inden for projektområdet.

2.2 Påvirkning af omgivelserne – mens banen udbygges

2.2.1 Støj

Støj fra aktiviteter på bygge- og oplagringspladser forventes ikke at overskride støjgrænsen ved de omkringliggende boliger.

Den mest støjende arbejdsproces i anlægsperioden er etablering af støttevægge. Støjen kan reduceres, hvis der anvendes den såkaldte Silent Piling metode, hvor spunsjernet bliver presset ned i stedet for at blive nedrammet (hamret ned). Det er dog først muligt på et senere tidspunkt i projektet, at afklare præcist hvilke arbejdsmetoder, der kan anvendes og hvilken varighed de vil have på de enkelte lokaliteter. En endelig fastlæggelse af arbejdsmetoder mm. vil derfor først ske i forbindelse med detailprojekteringen og efter nærmere drøftelse med Tårnby Kommune.

I Grundløsningen forventes etablering af støttevægge udelukkende at blive udført i dagtimerne. Ca. 40 boliger vil i løbet af anlægsperioden blive støjbelastet over 70 dB. Hvis Silent Piling benyttes, vil et par boliger blive støjbelastet i anlægsperioden.

I Alternativ 2 vurderes det, at ca. 50 boliger vil være støjbelastet over 70 dB, når der nedrammes spuns i dagtimerne. I aften- og natperioden vurderes det, at mere end 1.000 boliger vil blive støjbelastet over 40 dB i en periode på ca. to måneder.

Ved anvendelse af Silent Piling metoden i Alternativ 2 vurderes det, at ingen boliger vil være støjbelastet over 70 dB. I aften- og natperioden vurderes det, at Silent Piling metoden vil medføre, at ca. 200 boliger vil være støjbelastet over 40 dB i en periode på ca. tre måneder.

I Tilvalg 1 vil støj fra anlægsaktiviteterne ikke give anledning til støjbelastning af boliger over grænseværdien.

2.2.2 Konsekvenser for togtrafikken

I Grundløsningen vil der generelt være en relativt lille forstyrrelse af togtrafikken, fordi anlægsarbejderne forventes at kunne udføres i kortvarige intervalspæringer og natspæringer samt kortvarige perioder med enkeltsporsdrift.

Ved anlæg af Alternativ 2 vil der generelt være en relativ stor påvirkning af togtrafikken. Der vil forekomme flere perioder af omkring 2-4 uger med enkeltsporsdrift samt flere individuelle totalspæringer, når der skal hejses dækelementer ind til broen og lignende aktioner.

Tilvalg 1 har ingen betydning for persontogtrafikken og vil give en relativt lille forstyrrelse af godstogtrafikken.

2.2.3 Natur, overfladevand, grundvand og drikkevand

Ingen af løsningerne påvirker naturværdier i anlægsfasen.

Anlægsarbejdet øst for Amager Landevej kan potentielt påvirke afvandingsystemet mod regnvandsbassinet syd for Kastrup Gl. Lystbådehavn.

Hvis en grundvandssænkning er påkrævet under anlægsarbejdet, forventes det, at det oppumpede grundvand ledes til kloak eller gennem et lokalt vandrensingsanlæg direkte til recipient, og således ikke påvirker hydraulikken i afvandingsystemet. Det forudsættes ligeledes, at spildevand fra skurvogne mm. ledes til kloak eller opsamles i tanke efter aftale med den relevante myndighed.

Arbejdet vil blive udført, så det påvirker vandindvindingsinteresserne mindst muligt.

2.2.4 Rekreative interesser

Anlægsfasen vil få betydning for omfanget og mulighederne for rekreative aktiviteter i nærområdet.

Den væsentligste påvirkning vil være inddragelsen af boldbanerne mellem motorvejen og Gl. Kirkevej i anlægsperioden. De planlagte arbejdspladsarealer vil inddrage samtlige boldbaner fra Amager Landevej og frem til beboelsesejendommen øst for boldbanerne i en periode på ca. 16-26 måneder.

Boldbanerne inddrages til bygge- og oplagringsplads, fordi det ikke er muligt at finde andre egnede arealer tæt på anlægsområderne og for at undgå at ekspropriere private boliger. I samarbejde med Tårnby Kommune vil det blive fastlagt, hvordan det undgås, at den midlertidige inddragelse af boldbanerne får en væsentlig negativ betydning for mulighederne for at dyrke sport og bevæge sig i lokalområdet.

2.3 Forslag til overvågningsprogram

Da de væsentligste påvirkninger af miljøet forekommer i anlægsfasen, er det foreslået at overvåge støj, vibrationer, rekreative interesser, grundvand og en bilag IV-art i anlægsfasen, samt ved opfølgende overvågning af de rekreative interesser.

3 Forslag til overvågningsprogram

De væsentligste potentielle påvirkninger af miljøet kan forekomme i anlægsfasen. Det er ved udarbejdelse af forslag til overvågningsprogram søgt i størst muligt omfang, at indarbejde de miljømæssige hensyn i krav til entreprenører, miljøplan og tilsynsplan for det planlagte arbejde. Herved sikres det, at de væsentlige miljøhensyn tillægges betydning allerede i detailplanlægningen.

3.1 Støj

Støj fra jernbanen i driftsfasen er omfattet af EU støjkortlægningen, jf. BEK nr. 51 af 12/01/2011. Overvågningen vil på denne baggrund indebære, at der hvert 5. år foretages støjkortlægning og udarbejdes støjhandlingsplaner.

3.2 Vibrationer

I forbindelse med nedbringning af spuns tæt ved boliger, vil der løbende blive foretaget vibrationsmålinger på bygningerne, således at arbejdet umiddelbart kan standses, hvis der skulle forekomme vibrationer over et kritisk niveau.

3.3 Rekreative interesser

Reetablering af de boldbaner, der er blevet anvendt til byggeplads indarbejdes i plan for tilsyn, således at boldbanernes tilstand tilses ved anlægsarbejdernes ophør samt efter et og fem år.

3.4 Grundvand

Af hensyn til grundvandsbeskyttelsen skal der foreligge en beredskabsplan for uheld ved drift. Anlægsmyndigheden overvåger om en beredskabsplan foreligger inden anlægsarbejdernes afslutning.

3.5 Bilag IV arter

For at sikre, at projektet ikke vil have konsekvenser for grønbroget tudse, gennemføres der en registrering af om arten findes i projektområdet inden anlægsarbejdet sættes i gang. Undersøgelsen gennemføres i parringsperioden på egnede arealer med forbindelse til anlægsarealet.

4 Deltag i debatten

I perioden 1. juni til 31. juli gennemfører Banedanmark en offentlig høring om Kapacitetsudvidelse på Øresundsbanen, der er en del af projektet Femern Bælt – danske jernbanelandanlæg.

4.1 Henvendelser

I høringsperioden bliver alle henvendelser med kommentarer, ideer og indsigelser til projektet registreret. Henvendelserne bearbejdes og vurderes af Banedanmark, og de bliver indarbejdet i det endelige projekt i det omfang, de inden for de økonomiske, tekniske og miljømæssige rammer kan anvendes. Alle henvendelser offentliggøres med navn og adresse med mindre andet ønskes.

Alle kan henvende sig til Banedanmark med indsigelser, ideer, spørgsmål og kommentarer.

Skriftlige henvendelser skal fremsendes, så de er modtaget af Banedanmark senest fredag den 31. juli klokken 24.00.

Henvendelse kan ske til:

Banedanmark
Femern Bælt - danske jernbanelandanlæg
Amerika Plads 15
2100 København Ø
Email: femern@bane.dk
Telefon: 8234 0000 eller 4187 9938

Efter høringsperioden behandler Banedanmark alle høringssvar, og de indgår i et kommende høringsnotat.