



VVM-Høringsnotat

Idéfasehøring, Indledende offentlig høring.

Elektrificering og hastighedsopgradering Roskilde - Kalundborg

banedanmark



banedanmark Høringsnotat



Banedanmark
Anlægsudvikling
Amerika Plads 15
2100 København Ø

www.bane.dk

Styrelsen for Vand- og Naturforvaltning (Fra 1. juli 2016 blev Naturstyrelsen delt i to. Styrelsen for Vand- og Naturforvaltning (SVANA), som er overordnet statslig myndighed på vand- og naturområdet, og Naturstyrelsen (NST), som skal forvalte Miljø- og Fødevareministeriets skov- og naturarealer og gennemføre projekter til gavn for biodiversitet og friluftsliv.

Forord

Som led i den politiske aftale *En moderne jernbane - udmøntning af Togfonden DK* er det politisk besluttet at undersøge muligheden for at elektrificere banestrækningen Roskilde – Kalundborg samt at opgradere hastigheden fra de nuværende 120 km/t til 160 km/t mellem Holbæk og Kalundborg.

Elektrificeringen giver mulighed for at anvende moderne eldrevet togmateriel, og skaber rammerne for en jernbane med bedre, billigere og mere stabil drift. Samtidig giver elektrificeringen en række miljømæssige gevinster, som f.eks. mindre udledning af partikler og CO₂, og bidrager også til, at jernbanen i stigende grad gøres uafhængig af fossile brændstoffer.

Hastighedsopgraderingen giver mulighed for at nedsætte rejsetiden på strækningen.

Banedanmark udfører undersøgelser, som tilgodeser de danske og EU-retlige regler, der gælder for vurdering af projekters indvirkninger på miljøet - herefter omtalt som VVM (Vurdering af Virkninger på Miljøet). Det samlede projekt med elektrificering og hastighedsopgradering af banen gennemløber en VVM-proces med to offentlige høringer. Den første offentlige høring er en idéfase, der løb fra 7. december 2015 til den 22. januar 2016, for at indhente forslag om de forhold, der skal tages hensyn til i de videre undersøgelser.

Idéfasehøringen omhandler både elektrificering og hastighedsopgradering af strækningen. Det er Banedanmark, der er myndighed for VVM-processen for elektrificeringen, og *Styrelsen for Vand- og Naturforvaltning* (indtil 1. juli 2016 *Naturstyrelsen*), der er myndighed for VVM-processen for hastighedsopgraderingen.

Ved høringsperiodens start udgav Banedanmark og Naturstyrelsen et debatoplæg, hvor der blev informeret om projektets baggrund og muligheder. Debatoplægget kan læses på www.bane.dk/roskilde-kalundborg. Endvidere partshørte Naturstyrelsen med brev af 14. december 2015, jf. forvaltningsloven, særligt berørte borgere.

Banedanmark har modtaget 25 høringssvar, mens Naturstyrelsen fik 42 partshøringssvar, hvoraf én ikke ønsker svaret offentliggjort. Nogle af svarene blev sendt til både Banedanmark og Naturstyrelsen, og betragtes som ét svar. I alt 61 høringssvar behandles i dette høringsnotat. Alle henvendelser og idéer er blevet vurderet og indgår i det videre arbejde i det omfang, de inden for økonomiske, tekniske og miljømæssige rammer kan forbedre beslutningsgrundlaget for projektet.

God læsning



Martin Munk Hansen

Områdechef, Anlægsudvikling, Banedanmark

Høringsnotat

Indhold	Side
Forord	3
Elektrificering og hastighedsopgradering Roskilde - Kalundborg	5
Baggrund	5
Anlægsbeskrivelse	6
Sammenhæng til andre projekter	7
Det videre forløb	8
Læsevejledning til høringssvarene	9
Høringssvar	13
Generelt	13
Ejendomsværdi og ekspropriation	13
Broer	15
Stationer	16
Overkørsler	17
Sikkerhed	18
Tekniske forhold	19
Støj og vibrationer	20
Servitutter og bevoksning	23
Natur	25
Visuelle forhold	27
Rekreative interesser	27
Magnetfelter	28
Luftforurening	29
Afvanding samt jord- og grundvandsforhold	30
Trafikale forhold	30
Togbetjening	32
Samspil med Kattegatforbindelsen	32
Cyklistinfrastruktur	33
Samfundsøkonomi	34
Koordinering og dialog med interessenter	35

Elektrificering og hastighedsopgradering Roskilde - Kalundborg

Baggrund

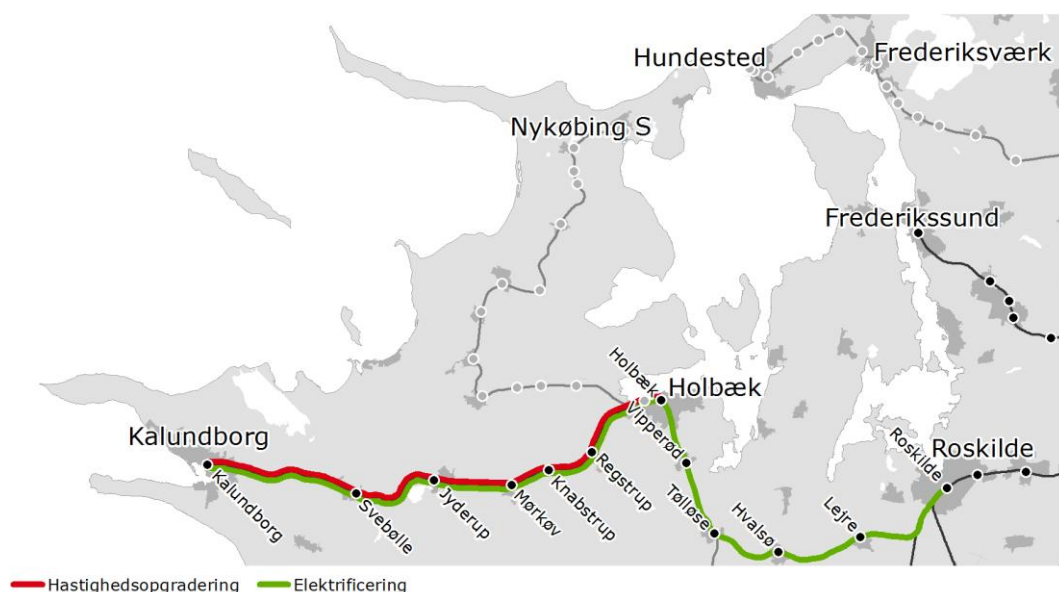
Med den politiske aftale *En moderne jernbane – udmøntning af Togfonden DK* af 14. januar 2014 mellem den daværende regering (S, SF og RV), Dansk Folkeparti og Enhedslisten blev en række baneprojekter vedtaget. Blandt andet blev det besluttet at elektrificere størstedelen af jernbanen i Danmark samt at hastighedsopgradere en række regionale baner.

Som led i denne aftale blev der afsat ca. 1,3 mia. kr. til elektrificering af banestrækningen Roskilde – Kalundborg samt opgradering af hastigheden mellem Holbæk og Kalundborg fra de nuværende 120 km/t til 160 km/t.

Elektrificeringen af strækningen er en del af et større elektrificeringsprogram for det danske jernbanenet, som Banedanmark igangsatte med den politiske aftale *Elektrificering af jernbanen mv.* af d. 7. februar 2012. Elektrificeringen af strækningen er omfattet af *Elektrificeringsloven*, der blev vedtaget i juni 2013.

Med elektrificering af strækningen Roskilde – Kalundborg opnås der et sammenhængende elektrificeret jernbanenet mellem København og Kalundborg via Roskilde og Holbæk. Elektrificeringen vil give en række miljømæssige gevinster. Da det moderne eldrevne togmateriel sikrer mulighed for indkøb af standard-materiel lige som det har bedre accelerationsegenskaber end dieselmateriel, giver elektrificeringen samtidig mulighed for at opnå kortere rejsetid på strækningen.

En opgradering af hastigheden til 160 km/t mellem Holbæk og Kalundborg vurderes at kunne give betydelige tidsgevinster for de rejsende på strækningen. En elektrificeret og hastighedsopgraderet strækning mellem Kalundborg – Holbæk og Roskilde vil kunne indgå som en del af en sammenbinding af regionaltogstrafikken på Sjælland med trafikken fra København H. og videre op mod Helsingør. Dette kan give nogle driftsøkonomiske fordele for togoperatøren, da der kan køres med el-tog i hele den sjællandske regionaltogstrafik.



På strækningen mellem Roskilde og Kalundborg er der planer om at elektrificere, og på strækningen mellem Holbæk og Kalundborg er der planer om at hastighedsopgradere.

Anlægsbeskrivelse

Hastighedsopgradering af strækningen

Strækningen bliver udstyret med nyt signalsystem i forbindelse med Banedanmarks Signalprogram, og med signaludskiftningen vil den nødvendige signalteknik til at øge hastigheden på strækningen være til stede.

Hastigheden på strækningen mellem Holbæk og Kalundborg er i dag op til 120 km/t. I forbindelse med projektet vil det blive undersøgt, hvad der skal til for at gennemføre en opgradering, så det bliver muligt at køre med hastigheder op til 160 km/t.

Hastighedsopgraderingen af strækningen udarbejdes med henblik på at opgradere hastigheden på banen så billigt som muligt. Der tages derfor udgangspunkt i mindre forbedringer af banens nuværende linjeføring, således at der kan køres med højere hastigheder uden at foretage en større ombygning af banen.

De anlægsarbejder, der skal udføres i forbindelse med hastighedsopgraderingen, vil primært foregå inden for banens eget areal og være sammenlignelige med eksempelvis sporfornyelser og anden vedligeholdelse.

Der skal foretages sporjustering af visse af banens kurver for at tillade højere hastigheder. I langt de fleste tilfælde vil der være tale om mindre justeringer på maksimalt 20 cm. Når hastigheden på banen øges, vil der tilsvarende ske en mindre stigning i togenes påvirkning på banens dæmning og broer. Det forventes derfor, at enkelte dæmninger og broer må forstærkes for at kunne klare den øgede påvirkning.

Hvis det vælges at gennemføre en hastighedsopgradering på banen, så den maksimale hastighed sættes op fra 120 km/t til 160 km/t, får det betydning for nogle af overkørslerne på strækningen, der skal ombygges, så de kan godkendes til den højere hastighed.

Som led i projektet undersøges det også, hvilke eventuelle øvrige anlægsarbejder der er nødvendige for at muliggøre hastighedsopgraderingen.

Elektrificering af jernbanen

Elektrificering af strækningen Roskilde - Kalundborg indebærer, at der skal opsættes køreledningsanlæg på hele den ca. 79 km lange strækning.

Køreledningsanlægget dimensioneres til hastigheder op til 160 km/t. Køreledningerne hænges over sporene spændt op i master, der placeres langs banen. Køreledningerne forsynes med strøm ved hjælp af et antal transformatorer, og som led i elektrificeringen skal der desuden etableres transformer- og fordelingsstationer langs banen.

Udskiftning af lave broer

For at gøre plads til køreledningerne over sporene i forbindelse med elektrificeringen, er det nødvendigt at udskifte eller hæve en række af de broer, der leder vejtrafik hen over jernbanen. Broerne er bygget i en tid, før der var planer om elektrificering, og flere broer har derfor ikke den frihøjde mellem sporene og broen, som køreledningerne kræver. Det vurderes, at ca. 15-20 af broerne skal udskiftes som led i projektet.

Udskiftning af en række broer langs strækningen medfører, at der midlertidigt må inddrages områder omkring banen som arbejdsarealer. Det kan også i mindre omfang blive nødvendigt med permanente ekspropriationer.

Sammenhæng til andre projekter

Udover hastighedsopgraderingen og elektrificeringen skal strækningen også udstyres med nyt signalsystem som led i *Banedanmarks Signalprogram*. Endvidere er der planlagt gennemførelse af fornyelsesarbejder på strækningen.

Den bedst mulige koordinering af udførelsesrækkefølgen fastlægges som en del af et beslutningsgrundlag for *Elektrificering og hastighedsopgradering Roskilde - Kalundborg*, idet udrulning og test af signalprogrammet kan sætte visse begrænsninger for anlægsarbejderne, særligt for sporarbejder. De nødvendige sporarbejder for *Elektrificering og hastighedsopgradering* koordineres med de nødvendige fornyelsesarbejder der skal foretages i samme periode.

Forud for udskiftning af signalanlægget på strækningen udføres anlægsarbejder i form af udskiftning af broer og sænkning af spor. Efter udskiftning af signalanlægget, og når Banedanmark er færdig med at teste de

nye signaler, opsættes masterne, selve kørestrømsanlægget og kabler langs banen, og der udføres tilslutning til forsynings- og fordelingsstationer.

Det videre forløb

Det er Banedanmark, der i henhold til loven om elektrificering af jernbanen står for VVM-processen for *Elektrificeringen*. Ifølge VVM-bekendtgørelsen er det Styrelsen for Vand- og Naturforvaltning, der er myndighed for VVM-processen for *Hastighedsopgraderingen*.

Banedanmark og Styrelsen for Vand- og Naturforvaltning har sammen igangsat en fælles VVM-proces (Vurdering af Virkninger på Miljøet) for de to projekter. Idéfasehøringen var det første skridt i denne proces.

I idéfasen er alle henvendelser om det samlede projekt blevet registreret og refereret i dette høringsnotat – bortset fra en enkelt, som ikke har ønsket henvendelsen offentliggjort. Henvendelserne vil indgå i det videre arbejde i det omfang, de kan forbedre projektet inden for de økonomiske, tekniske og miljømæssige rammer. Dette høringsnotat er offentliggjort på Banedanmarks og Styrelsen for Vand- og Naturforvaltnings hjemmesider. På Banedanmarks hjemmeside vil der ligeledes være adgang til at læse henvendelserne i deres fulde omfang.

Frem til den anden offentlige høring vil Banedanmark foretage en indledende projektering og vil i den forbindelse sammen med Styrelsen for Vand- og Naturforvaltning udarbejde en VVM-redegørelse jf. Transportministeriets principper for Ny Anlægsbudgettering (anlægsoverslag med 30 pct. reserve), der beskriver anlæggets påvirkning af omgivelserne. VVM-redegørelsen omfatter både elektrificering og hastighedsopgradering, men påvirkningerne af omgivelserne vil blive beskrevet hver for sig.

I forbindelse med den anden offentlige høring er der igen mulighed for at komme med kommentarer til projektet. Høringsperioden igangsættes med udsendelse af VVM-redegørelsen for projektet. I løbet af perioden vil der blive afholdt borgermøder. Høringsperioden forventes at ligge i første halvår af 2017. Både høringsperiode og borgermøder vil blive annonceret i de lokale medier.

Også efter den anden offentlige høring udarbejder Banedanmark og Styrelsen for Vand- og Naturforvaltning et høringsnotat med dokumentation af det gennemførte høringsforløb.

Hvad angår hastighedsopgraderingen, er det Styrelsen for Vand- og Naturforvaltning, der behandler sagen og skal give VVM-tilladelse¹.

¹ VVM-tilladelsen udstedes i henhold til VVM-bekendtgørelsen, bek. nr. 1184 af 6. juni 2014, *Bekendtgørelse om vurdering af visse offentlige og private anlægsvirkning på miljøet* (VVM) i medfør af lov om planlægning.

Banedanmark udarbejder herefter et beslutningsgrundlag for både elektrificering og hastighedsopgradering og forelægger sammen med høringsnotatet en indstilling af projekterne for transport- og bygningsministeren med henblik på politisk beslutning i forligskredsen bag Togfonden.

Hvis både elektrificeringen og hastighedsopgraderingen besluttet, vil det samlede projekt efterfølgende blive detailprojekteret. Anlægsarbejderne vil tidsmæssigt blive koordineret med de yderligere arbejder på strækningen, som omfatter fornyelsesarbejder samt nye signaler som led i *Banedanmarks Signalprogram*.

Læsevejledning til høringssvarene

Dette høringsnotat samler de hørings svar, som borgere, foreninger, virksomheder og kommuner har sendt til henholdsvis Banedanmark og Styrelsen for Vand- og Naturforvaltning som reaktion på idéfasehøringens debatoplæg om elektrificering og hastighedsopgradering Roskilde – Kalundborg og den gennemførte partshøring.

For at give læserne et samlet overblik over alle henvendelser til projektet sker behandlingen af hørings svarene tematisk frem for, at hvert hørings svar behandles for sig.

Hørings svarene og myndighedernes kommentarer til hørings svarene er samlet i så få kategorier som muligt for at undgå gentagelser i kommentarerne.

Indholdet af alle henvendelser er søgt refereret så loyalt som muligt, men hele ordlyden af de enkelte henvendelser er ikke gengivet. Alle indsendte hørings svar kan læses i den fulde ordlyd på Banedanmarks hjemmeside.

Afsendere af hørings svar er opdelt i fire grupper:

B= Borger
F= Forening/Interesseorganisation
K= Kommune
V= Virksomhed

Afsenderne er oplyst i tabellen nedenfor. Hver især har de fået et nummer, en bogstavbetegnelse og en angivelse af, om hørings svaret er sendt til Banedanmark (Bdk) og/eller Styrelsen for Vand- og Naturforvaltning (SVANA).

Afsendere af hørings svar

Nr.	Kat.	Sendt til	Navn	Høringsvaret behandles første gang på side
1	K	Bdk	Roskilde Kommune	12
2	B	Bdk	Christian Høgh Sørensen	29
3	V	Bdk	Energinet - 3 parter	34
4	V	Bdk	Museum Vestsjælland v/Museumsinsp. Niels Hartman	12
5	V	Bdk	Dansk Energi/Dansk ledningsforum v/formand Henrik Vinther & advokat Claus Møller Olsen	34
6	B	Bdk/SVANA	Tom & Lis Jensen	12
7	B	Bdk	Annette Østergaard Nielsen	19
8	F	Bdk/SVANA	G/F Skolevænget II & III v/Poul Fog Mogensen	22
9	K	Bdk	Holbæk Kommune v/byplanlægger Jørgen Sandal Møller	14
10	F	Bdk/SVANA	G/F Platanhaven v/Hans Revsbæk	18
11	F	Bdk	Lokalforum Jyderup, trafikgruppen v/Gert Mortensen	12
12	B	Bdk	Kristoffer Løhgren Seidenfaden (Dorthealyst) v/advokatDorthe Funk	16
13	F	Bdk	Dansk Jernbaneforbund v/Claus Møller Frederiksen	12
14	F	Bdk	Vestervangens G/F v/formand Flemming Plet-Hansen	13
15	K	Bdk	Kalundborg Kommune v/Anna Slavensky	12
16	B	Bdk	Poul Brandt Jensen	30
17	F	Bdk	Danske Handicaporganisationer v/formand Thorkild Olesen & chefkonsulent Monica Løland	15
18	F	Bdk/SVANA	Knabstrup Lokalforum v/kontaktperson Jan Fjordbak	12
19	V	Bdk/SVANA	Jyderup Ost v/Hanne Bruus Olsen	19
20	F	Bdk	Svebølle Lokalråd v/Olav Rye Hintze	12
21	F	Bdk	Cyklistforbundet & Dansk Cykelturisme v/Klaus Bondam & Peter Ole Sørensen	12
22	V/F	Bdk	Dansk Erhverv v/Jesper Højte Stenbæk	31
23	V	Bdk	DSB	13
24	V	Bdk	Dansk Industri v/chefkonsulent Annette Christensen	12
25	B/F	Bdk	Engvejen v/vejformand Nikolaj Parslov	14
26	B	SVANA	Marianne og Paul Erik Christensen	12

Nr.	Kat.	Sendt til	Navn	Høringssvaret behandles første gang på side
27	B	SVANA	Lars og Silje Kamille Friis	19
28	B	SVANA	Nina Thomasen	28
29	B	SVANA	Henrik Uldall	12
30	B	SVANA	Michael Madsen	19
31	B	SVANA	Poul Carstensen	19
32	B	SVANA	Hans-Erik Baagland	19
33	B	SVANA	Kirsten og Norman Kristiansen	12
34	B	SVANA	Lene og Johnny Sørensen	12
35	V/B	SVANA	Advokatfirmaet Advodan på vegne af borger	12
36	B	SVANA	Brittha Djernis Rasmussen og Finn Rasmussen	12
37	B	SVANA	Mia Andersen og Kaspar Ingvordsen	14
38	V/B	SVANA	Advokatfirmaet Advodan på vegne af FF Ejendomme Aps	19
39	V	SVANA	Bjergsted Skov I/S v/ Jacob Schaffalitzky de Muckadell	23
40	B	SVANA	Thomas og Charlotte Kofoed	12
41	B	SVANA	Henrik Munk Hansen	12
42	B	SVANA	Susanne og Palle Skov	12
43	V	SVANA	Stenhus Kostskole, Stenhus Gymnasium og Holbæk Lilleskole	17
44	B	SVANA	Jan Clausen	12
45	B	SVANA	Palle Nielsen	19
46	B	SVANA	Klaus og Lisbeth Lindegaard	12
47	B	SVANA	Mick Frøslev	12
48	V	SVANA	HD Ejendomme A/S v/Janne Schmidt	19
49	B/F	SVANA	Jesper Vestergaard som borger og formand for Grundejerforeningen Rødkælkevej	13
50	B	SVANA	Rikke Kubert	19
51	B	SVANA	Hummelmose	12
52	B	SVANA	Paw Jensen og Cindie Tode	17
53	B	SVANA	Kenneth og Lotte Pedersen	12
54	B	SVANA	Connie og Jens Erik Kristensen	12
55	B	SVANA	Ulrik Olesen	12
56	B	SVANA	Jette og John Hansen	12
57	F	SVANA	Andelsboligforeningen VILLAPARKEN v/Hans Hvas	12
58	B	SVANA	Grete Klausen	14
59	B	SVANA	Boe Boesen	19

Nr.	Kat.	Sendt til	Navn	Høringssvaret behandles første gang på side
60	B	SVANA	<i>Hanne og Søren D. Hansen</i>	14
61	V	SVANA	<i>Vejdirektoratet v/biolog Christina Steenbeck</i>	25

Hørings svar

Generelt

Roskilde Kommune (1K) Museum Vestsjælland (4V), Dansk Jernbaneforbund (13F) og Kalundborg Kommune (15K) har ingen bemærkninger til idéfasehøringen for elektrificering og hastighedsopgradering mellem Roskilde og Kalundborg.

Lokalforum Jyderup (11F) glæder sig over den kommende elektrificering og opgradering af jernbanen. Både fordi det vil styrke den kollektive trafik, og fordi 11F forventer, at især elektrificeringen vil medføre en mærkbar miljøforbedring af byen i forhold til luft og støj.

Grundejerforeningen Skolevænget 2 og 3 (8F) har indsendt et høringssvar, som får fuld tilslutning fra Grundejerforeningen Platanhaven (10F) og Svebølle Lokalråd (20F). I høringssvaret glæder 8F, 10F og 20F sig over fordelene ved, at banestrækningen skal elektrificeres, men har også nogle bekymringer. Disse bekymringer er refereret nedenfor under de relevante afsnit.

Knabstrup Lokalforum (18F) hilser det velkomment, at vilkårene for togrejsende forbedres på strækningen mellem Roskilde og Kalundborg.

Cyklistforbundet og Dansk Cykelturisme (21F) udtrykker i et fælles høringssvar deres støtte til gennemførelsen af hastighedsopgradering og elektrificering af jernbanen, som de betragter som et betydeligt og nødvendigt løft af den kollektive transport i Danmark.

DI (24V) finder det positivt, at banenettet opgraderes med elektrificering og højere hastigheder.

Ejendomsværdi og ekspropriation

26B, 29B, 6B, 33B, 34B, 35V/B, 36B, 40B, 41B, 42B, 44B, 46B, 47B, 51B, 53B, 54B, 55B, 56B samt Andelsboligforeningen Villabyerne (57F) er bekymret for, at hastighedsopgradering og elektrificering vil medføre værdiforringelse af fast ejendom, og at det kan blive vanskeligt at sælge fast ejendom.

Bekymringen retter sig især mod projektets påvirkning i form af støj, vibrationer, turbulens, magnetfelter og ændrede visuelle forhold som følge af, at beplantningen langs banen fældes. I forlængelse af denne bekymring rejser flere spørgsmålet om, hvem der skal kompensere ejerne for værditabet.

Myndighedernes kommentarer:

Banedanmark kan oplyse, at der gives erstatning i forbindelse med ekspropriation. Dette gives både i forbindelse med midlertidig, permanent, delvis eller hel ekspropriation. Der gives desuden kompensation for servitutter, der pålægges en matrikel, og der støjbeskyttes, hvis en bolig vil blive påvirket af støj, som ligger over den vejledende grænseværdi.

I visse tilfælde kan transportministeren give tilladelse til fremrykket ekspropriation (også kendt som "forlods overtagelse") af ejendomme, som kan berøres særligt indgribende af et kommende projekt.

Dette gælder i tilfælde, hvor der er særlige personlige grunde hos ejeren, og hvis ejendommen skønnes at blive særligt indgribende berørt af projektet. "Særligt indgribende" betyder, at der skal være en betydelig risiko for, at ejendommen på et senere tidspunkt vil blive totaleksproprieret. Men man kan også opnå fremrykket ekspropriation, hvis kun noget af ejendommen skal eksproprieres, såfremt ejeren af en ejendom påføres væsentlige ulemper i forbindelse med projektets gennemførelse. Den aktivitet, der foregår i forbindelse med projektets gennemførelse, skal dog have et betydeligt omfang. For begge situationer skal ejeren dog være omfattet af et særligt tilfælde.

Som eksempel på særlige personlige grunde kan nævnes skilsmisse, flytning til ældre/plejebolig, dødsfald, økonomiske ved tab af f.eks. job eller lign. Også virksomheder kan blive forlods overtaget, hvis der f.eks. foreligger særlige økonomiske forhold typisk med risiko for et væsentligt indtægtstab.

Der gives ikke erstatning for tabt herlighedsværdi i form af eksempelvis støjpåvirkning under den vejledende grænseværdi, visuelle ændringer samt eventuelle værdiforringelser på ejendommens markedsværdi. Hvis man ikke er enig i denne vurdering eller i øvrigt mener, at man bliver berørt negativt af projektet, kan man rejse dette for ekspropriationskommissionen på besigtigelsesforretningen, som bliver annonceret af kommissionen i den lokale presse.

6B vil gerne vide, om der er taget højde for kompensation til berørte grundejere. 6B ønsker også at vide, om der er overblik over, hvilke broer der kræver ekspropriation, hvor der skal inddrages areal til anlægsarbejde, og om den matrikel, som 6B ejer, vil blive berørt.

Vestervangens Grundejerforening (14F) finder det uacceptabelt, hvis der bliver tale om ekspropriation af ejendomme i Vestervangen. Desuden mener 14F, at det ikke vil være muligt at indrette arbejdsområder i Vestervangen.

DSB (23V) forventer fuld ekspropriation, i det omfang elektrificering måtte gøre det ulovligt at udleje DSB's bygninger langs banen til beboelse.

Myndighedernes kommentarer:

Der er endnu ikke klarhed over, hvilke broer der bliver berørt af projektet i et omfang, der kræver ekspropriationer. Det vil blive undersøgt som led i projektet.

Som led i den videre planlægning af projektet vil der være en løbende dialog mellem DSB og Banedanmark.

49B/F ønsker som grundejer og formand for grundejerforeningen Rødkælkevej at få oplyst, om der er tanker om ekspropriation og planer om et tosporet anlæg ved Rødkælkevej.

55B vil gerne vide, om det er meningen, at strækningen Holbæk – Kalundborg skal udvides til to spor og i givet fald hvornår. 55B ønsker også at få oplyst, hvad der i givet fald kommer til at ske med de ejendomme, der ligger op ad jernbanelinjen.

58B er bekymret for, om projektet vil medføre, at hele eller dele af deres ejendom skal eksproprieres, fordi den ligger meget tæt på jernbanen. 60B forudsætter, at der ikke inddrages areal fra deres grundstykke til projektet.

Myndighedernes kommentarer:

I forbindelse med projektet er der ikke planer om en udbygning til dobbeltspor mellem Holbæk og Kalundborg. Arealbehov i forbindelse med projektet ligger ikke fast på nuværende tidspunkt, men vil blive afklaret i det videre arbejde.

Borgere, hvis ejendom skal eksproprieres helt eller delvis som følge af projektet, vil blive kontaktet direkte.

Broer

Holbæk Kommune (9K) forudser, at en række broer i kommunens vejnet vil skulle udskiftes som følge af projektet. Derfor opfordrer 9K til, at nye broer etableres med en geometri, der passer til den aktuelle trafiksituation, og som er forberedt for bløde trafikanter.

Vestervangens Grundejerforening (14F) mener, at broen over Springstrupvej skal erstattes af en ny bro, da Springstrupvej er belastet af meget trafik. 14F mener desuden, at en sådan ny bro skal være større af hensyn til bløde trafikanter.

25B/F forudser, at en bro på Engvejen skal skiftes ud. I den forbindelse håber 25B/F, at den nye bro vil blive dimensioneret, så den lever op til aktuelle

krav, som udspringer af, at lastbiler og landbrugsmaskiner bliver stadig større.

37B udtrykker generel bekymring for trafikken i Knabstrup by, som er præget af tung trafik, herunder landbrugsmateriel. Derfor håber 37B, at der ved dimensionering af broer, overkørsler og underkørsler bliver taget højde for, at der også i fremtiden er plads til brede og høje landbrugsredskaber.

Myndighedernes kommentarer:

For at kunne etablere køreledningerne og gøre plads til den strømaftager, der er monteret på togene, kræves en vis frihøjde under broerne. Ikke alle de eksisterende broer overholder kravet til frihøjde mellem spor og underkant af bro. Derfor skal nogle af de eksisterende broer ombygges eller fjernes.

Ved udskiftning af de berørte broer langs strækningen kan kommunen vælge at anlægge en bro og tilstødende vejanlæg, der kan håndtere en anden trafikering end de eksisterende broer. Det kan eksempelvis skyldes ønsker om kørsel med tungere køretøjer eller kørsel med højere hastigheder, der stiller øgede krav til broens styrke eller vejens forløb. Sådanne forbedringer kræver dog kommunal medfinansiering til projektet.

Som led i den løbende dialog mellem Banedanmark og de berørte kommuner vil mulige broløsninger indgå.

11F henleder opmærksomheden på en bro, som fører en sti over jernbanen et par kilometer vest for Jyderup, hvor den skaber forbindelse mellem Jyderup og Bjergsted Byvej/Astrupvej. Broen ligger i et naturskønt område og har stor rekreativ betydning for både lokale og turister. Derfor pointerer 11B, at det er vigtigt at bevare den – også selvom den eventuelt vil skulle hæves for at skabe plads til køreledninger.

Myndighedernes kommentarer:

I forbindelse med projektet vil det blive undersøgt og vurderet, hvilke broer der ud fra en helhedsbetragtning bør bevares, og hvilke man med rimelighed kan undvære med henvisning til passende alternative adgangsveje. Banedanmark vil indgå i dialog med de berørte kommuner om dette spørgsmål.

Stationer

Danske Handicaporganisationer (17F) mener, at elektrificering og hastighedsopgradering samt de deraf følgende ombygninger må medføre, at adgangsveje og perroner på strækningen renoveres, så de kommer til at overholde TSI-PRM, som er standarden for tilgængelighed til tog.

Myndighedernes kommentarer:

Som led i undersøgelserne vil der blive set på, om der skal ske opgraderinger af blandt andet perroner, når hastigheden sættes op.

Overkørsler

Lokalforum Jyderup (11F) pointerer, at trafikafvikling og sammenhæng i Jyderup er afhængig af, at de to jernbaneoverskæringer omkring Jyderup Station bevares. Det skyldes ifølge 11F, at den østlige overskæring udgør livsnerven mellem stationsbyen og kirkebyen, mens den vestlige overskæring både sikrer, at den nord/sydgående trafik kan passere byen, og at borgerne i byens vestlige opland har let adgang til butikker og til stationen. Behovet for at bevare de to overskæringer forstærkes yderligere af planer om at omdanne Skovvejen til motorvej, fordi dette vil indebære lukning af de ramper på Holbækvej, som ellers kunne lede trafikken til og fra det vestlige opland.

Omkring 800 meter øst for Jyderup Station ved Industrivej ligger i dag endnu en overskæring, som ifølge 11F skaber forbindelse fra byens sydøstlige områder til et erhvervsområde og til Skovvejen nord for banen. Denne overskæring benyttes også hyppigt af børn og deres forældre på vej til daginstitution, skole og sportshal. Når Skovvejen på sigt omdannes til motorvej, er det besluttet, at Industrivej lukkes mod Skovvejen. I stedet etableres en ny vejforbindelse omkring 400 meter mod sydøst, hvilket ifølge 11F kunne tale for, at den nuværende overskæring nedlægges. I den forbindelse understreger 11F vigtigheden af, at Banedanmark koordinerer en eventuel lukning af overskæringen ved Industrivej med Vejdirektoratet, så lukningen ikke finder sted, før den nye vej er etableret.

Knabstrup Lokalforum (18F) forventer, at der hverken bliver sløjfet jernbaneoverskæringer i Knabstrup by eller i landområdet omkring, hvor overskæringerne giver adgang til rekreative områder.

Myndighedernes kommentarer:

Banedanmark takker for tilkendegivelserne mht. de nævnte overkørsler. I forbindelse med det videre arbejde med projektet vil kommunerne blive inddraget i drøftelser af, hvilke overkørsler det eventuelt kan komme på tale at nedlægge.

Banedanmark er opmærksom på projektets berøringsflade med en eventuel omlægning af Skovvejen til motorvej. Projektet vil blive koordineret med Vejdirektoratet, så det sikres, at adgangsforholdene ikke forstyrres unødigt.

Godset Dorthealyst (12B) har hæftet sig ved oplysninger i oplægget til idéfasehøringen om, at nogle af overkørslerne på strækningen kan blive påvirket. I lyset af at linjeføringen for udvidelsen af Kalundborgmotorvejen med sikkerhed kommer til at hindre adgangsforholdene til godsets arealer syd for motorvejen, er 12B nu bekymret for, om den overkørsel, som 12B

benytter til sine arealer nord for banen, også risikerer at blive nedlagt. Sker det, vil det ifølge 12B betyde, at sammenhængende landbrugsdrift i praksis bliver umulig, og at ejendommens værdi derfor forringes. På den baggrund opfordrer 12B til, at den nuværende overgang bibeholdes, som den er. Hvis dette ikke er muligt, ønsker 12B, at der samme sted etableres en tunnel, en bro eller en viadukt, som kan benyttes af landbrugsmaskiner.

Myndighedernes kommentarer:

Der er ingen aktuelle planer om at nedlægge den pågældende, sikrede overkørsel.

Sikkerhed

Holbæk Kommune (9K) oplyser, at kommunen har modtaget henvendelser fra borgere, som er utrygge ved overskæringer, der har halvbomme eller slet ingen bomme. Derfor opfordrer 9K til, at der ved krydsninger tages hensyn til denne utryghed, og at der eventuelt etableres helbomme.

Lokalforum Jyderup (11F) opfordrer til, at Banedanmark vurderer, om sikkerheden for bløde trafikanter kan øges ved f.eks. at etablere en gang- og cykeltunnel ved den nuværende overskæring ved Industrivej. Også hvis det besluttet at bevare overskæringen ved Industrivej, er der ifølge 11F behov for bedre sikring ved denne overskæring, som i dag er etableret med halvbomme.

Knabstrup Lokalforum (18F) opfordrer til, at sikkerheden omkring overskæringer forstærkes.

DSB (23V) anbefaler af sikkerhedsmæssige årsager, at overkørsler, som ikke kan godkendes til højere hastighed, enten nedlægges eller erstattes af en bro eller en tunnel. Ligeledes af sikkerhedsmæssige årsager anbefaler 23V, at flest mulige perronovergange på stationerne nedlægges og erstattes af gangtunneler eller -broer med elevatorer for gangbesværede.

Myndighedernes kommentarer:

Det er ikke alle overkørsler på strækningen mellem Holbæk og Kalundborg, der opgraderes til højere hastigheder. I de overkørsler, der opgraderes til hastigheder over 120 km/t, og som i dag har halvbomme, vil der som led i hastighedsopgraderingen blive etableret helbomme, dvs. bomme, der dækker hele kørebanen, når de er nede.

Det forventes, at alle de overkørsler, der opgraderes til højere hastigheder, kan godkendes til de højere hastigheder, når der etableres helbomme og iværksættes eventuelle yderligere tilpasninger, som aftales med Trafik- og Byggestyrelsen, der er sikkerhedsgodkendende myndighed på området.

Der er ingen planer om at nedlægge perronovergange i forbindelse med den eventuelle hastighedsopgradering af strækningen, da perronovergangene primært ligger i vigesporene, hvor der ikke vil blive kørt med højere hastighed

end i dag. Eneste undtagelse herfra er Jyderup Station. Her vil alle tog dog standse, og der vil derfor ikke forekomme gennemkørende tog, som krydser en perronovergang med høj hastighed.

Stenhus Kostskole, Stenhus Gymnasium og Holbæk Skole (43V) er kritiske over for hastighedsopgraderingen. Denne holdning skyldes bekymring for de unge mennesker, som krydser banen for at skyde genvej. Derfor opfordrer 43V til, at der opsættes og vedligeholdes et trådhegn langs den strækning, hvor der ligger tre skoler.

52B vil gerne vide, om skinnerne bliver sikret med et hegn, så eksempelvis børn og dyr ikke kan komme tæt på tog uden for stationerne.

Myndighedernes kommentarer:

Det er ulovligt og kan straffes med bøde at krydse banen, og jo højere hastighed der køres med på banen, jo farligere er det. Banedanmark hegner generelt ikke baner ind. De steder hvor det er særligt motiveret at sætte hegn op, gøres det dog. Det kunne være ved skoler eller steder, hvor det er særligt fristende at krydse sporene. Banedanmark vil vurdere dette nærmere i de konkrete tilfælde.

49B/F ønsker, som grundejer og formand for en grundejerforening, at få oplyst, om der kan være en sikkerhedsrisiko forbundet med de nye strømkabler, som etableres i forbindelse med elektrificeringen.

Myndighedernes kommentarer:

Banedanmark kan oplyse, at i lighed med andre store infrastrukturprojekter (f.eks. motorveje og S-banen) er der kun delvis indhegning af banen, og på steder hvor der vurderes at være særligt påkrævet ud fra en sikkerhedsmæssig betragtning (f.eks. ved stationer).

På banenettet er ledningerne strømførende, og det er forbudt og forbundet med livsfare at komme alle spændingsførende konstruktioner og strømaftagere på tog nærmere end 1,75 meter.

Tekniske forhold

35V/B ønsker at få oplyst, om det er besluttet, hvor eventuelle transformer- og fordelingsstationer skal placeres.

60B forudsætter, at elmaster placeres på den nordlige side af banen.

Myndighedernes kommentarer:

Det er givet, at der skal placeres transformer- og fordelingsstationer i forbindelse med elektrificering af strækningen mellem Roskilde og

Kalundborg. Hvor mange, og hvor de skal placeres, bliver afklaret i forbindelse med de kommende undersøgelser. Det skal ligeledes afklares, på hvilken side af banen køreledningsmasterne skal stå. Det kan eventuelt variere langs strækningen.

33B oplyser, at beboerne langs Nordvestbanen længe har været generet af, at der benyttes udslidt togmateriel på strækningen. På den baggrund opfordrer 33B til, at denne tendens ikke fortsætter, og at der sættes nye eltog ind, når elektrificeringen er gennemført.

Myndighedernes kommentarer:

Som infrastrukturforvalter er det ikke Banedanmark, der tager stilling til, hvilken type togmateriel der skal anvendes. Det er operatøren, som på denne strækning er DSB, der varetager denne opgave. Men med elektrificeringen gives der mulighed for at anvende nyt, moderne og driftsikkert togmateriel.

Støj og vibrationer

Holbæk Kommune (9K) anbefaler, at Banedanmark har fokus på støjniveauet, og at der eventuelt gennemføres yderligere støjmålinger på de mest støjplagede steder, så det sikres, at borgere ikke kommer til at opleve støjgener over det niveau, som loven foreskriver.

Grundejerforeningen Skolevænget 2 og 3 (8F), Grundejerforeningen Platanhaven (10F), Svebølle Lokalråd (20F), Vestervangens Grundejerforening (14F), Knabstrup Lokalforum (18F), Andelsboligforeningen Villaparken (57F), Jyderup Ost (19V), FF Ejendomme ApS (38V/B), HD Ejendomme A/S (48V) samt 7B, 26B, 27B, 29B, 30B, 31B, 32B, 33B, 35V/B, 36B, 40B, 42B, 45B, 47B, 49B/F, 50B, 51B, 52B, 53B, 54B, 56B, 58B, 59B og 60B udtrykker bekymring for øgede støj- og vibrationsgener langs den ombyggede bane.

Bekymringerne om øget støj i anlægs- og driftsfasen retter sig især mod hastighedsopgraderingen og skyldes for manges vedkommende, at støj forventes at forringe livskvalitet, søvn og helbred. I driftsfasen skyldes bekymringerne især en forventning om, at der vil blive indsat flere tog end i dag, og at hurtigere tog vil støje mere, både når de kører og bremses op. Mange foreslår på den baggrund, at hastighedsopgraderingen kun sker uden for byzonen.

Stenhus Kostskole, Stenhus Gymnasium og Holbæk Skole (43V) er positive over for elektrificering af togstrækningen, som forventes at nedsætte støjniveauet.

For at få vished om, at støjen ikke kommer til at overskride grænseværdierne, beder flere om, at der gennemføres støjmålinger, så stigningen i dB bliver kendt. Derudover opfordrer mange til, at der opstilles

støvjværn. Her påpeger flere, at de helst skal være gennemsigtige, så de ikke medfører skyggeeffekter på nabogrundene, som nogle steder ligger op til 5 meter under jernbanens niveau. En enkelt borger foreslår desuden, at der hurtigst muligt plantes træer for at sikre støjdæmpning.

Myndighedernes kommentarer:

Der er fremsat ønske om, at der gennemføres støjmålinger, når banen er udbygget. Banedanmark skal hertil bemærke, at vurderingen af den fremtidige støjbelastning fra den udbyggede jernbane sker ved beregninger i forbindelse med VVM-undersøgelserne. Resultaterne af beregninger vil blive anvendt som grundlag for vurdering af, i hvilket omfang der skal foretages afhjælpning af eventuelle støjgener. Afhjælpningen vil normalt ske ved tilbud om udskiftning af vinduer (facadeisolering) eller eventuelt ved opsætning af støjskærme.

Flere høringssvar udtrykker bekymring for, at der indsættes flere tog end i dag på strækningen, og at dette vil give mere støj. Banedanmark kan hertil bemærke, at der i øjeblikket ikke er planer om at øge antallet af togafgange på strækningen som følge af opgraderingen af banen.

Flere høringssvar foreslår, at hastighedsopgraderingen kun sker uden for byzonen for at begrænse det fremtidige støjniveau. Det vurderes dog ikke muligt at begrænse hastighedsopgraderingerne til banestrækninger uden for byzoner, da det vil vanskeliggøre en hensigtsmæssig drift på den enkeltsporede banestrækning, hvor togene skal kunne krydse hinanden. Dermed begrænses den køretidsgevinst, der kan opnås.

En øget hastighed vil medføre en stigning i støjniveauet. Det vil også være tilfældet, selv om der samtidig omstilles til eldrift på banen, da den væsentligste kilde til støj fra banen med de hastigheder, der her er tale om, vil hidrøre fra hjul-skinne-kontakten. Ellokomotiver støjer dog mindre end diesellokomotiver ved acceleration. I det omfang støjniveauet overskrider de fastlagte grænseværdier, vil der blive foretaget afhjælpning af støjgenerne.

Der udtrykkes ønsker om at få opstillet støvjværn, og i en række tilfælde ønskes gennemsigtige skærme for at begrænse skyggeeffekter. Banedanmark kan hertil bemærke, at støjskærme vil blive sat op på strækninger, hvor kriteriet for det er opfyldt. Kriteriet er baseret på antallet af boliger på en given strækning og størrelsen af støjbelastningen af boligerne. De støjundersøgelser, der gennemføres i forbindelse med VVM-undersøgelserne, vil ligge til grund for, hvor der skal opsættes støjskærme. Normalt opsætter Banedanmark en buet standardskærm i stål. Der vil i særlige tilfælde være mulighed for at udføre dele af skærmen i transparente materialer.

Det er foreslået hurtigst muligt at plante træer for at sikre støjdæmpning. Mindre beplantede arealer vil generelt ikke begrænse støjudbredelsen, og Banedanmark anvender derfor ikke beplantning ved afhjælpning af støjgener.

Flere spørger, om der bliver mulighed for at søge om tilskud til støjisolering af facader, vinduer og døre, og om boligejere kan få individuel rådgivning om støjdæmpende tiltag.

Bekymringerne om, hvorvidt projektet vil medføre kraftigere vibrationer, turbulens og vindtryk, går primært på, at borgere frygter, at deres ejendom ikke kan tåle denne påvirkning. Det får flere til at spørge, hvem der skal vurdere og betale, hvis et hus får sætningsskader, revner og lignende som følge af vibrationer. Endelig spørger en borger, om vibrationer kan få betydning for muligheden for at udbygge husets 1. sal.

Enkelte udtrykker glæde ved udsigten til, at eldrevne tog antages at støje mindre end dieseldrevne tog, men er samtidig bekymret for, at støj fra hjulene vil være uændret, medmindre der etableres en gummibelægning i skinneunderlaget.

Myndighedernes kommentarer:

Flere har spurgt om muligheden for at få tilskud til støjdæmpning og om muligheden for individuel rådgivning om støjdæmpning. Muligheden for at opnå tilskud til støjdæmpning, typisk i form af udskiftning af vinduer, afhænger af, om det beregnede støjniveau ved de enkelte boliger overskrider de fastlagte grænseværdier. Hvis grænseværdierne er overskredet, vil der kunne opnås tilskud til facadeisolering, baseret på en løsning, der er godkendt af en støjkonsulent. Banedanmark vil senere i forløbet foretage mere detaljerede støjberegninger og kontakte de boligejere, der på baggrund af de opdaterede beregninger er berettiget til tilskud til facadeisolering. Banedanmark yder dog generelt ikke individuel rådgivning vedrørende støjdæmpning af boliger.

Der er udtrykt bekymring for, at et øget vibrationsniveau kan medføre skader på bygninger, og det rejser spørgsmålet om, hvem der skal vurdere og betale for eventuelle skader.

I anlægsfasen skal der på en række lokaliteter, f.eks. omkring broer, udføres anlægsarbejder, der kan medføre vibrationer i omgivelserne, og i driftfasen vil den øgede hastighed på banen medføre et øget vibrationsniveau. I det omfang, at anlægsaktiviteter, der kan medføre vibrationspåvirkninger, udføres nær bygninger, vil der inden arbejdet igangsættes blive foretaget en fotoregistrering af bygningerne. Herved sikres, at eventuelle opståede skader registreres, og at ansvaret herfor kan fastlægges. De vibrationsniveauer, der opstår i driftfasen vil være langt under det niveau, der kan medføre bygningskader. Vibrationerne kan dog for boliger meget tæt på banen overskride grænseværdien for komfortniveauet. I disse situationer vurderes det, om der kan foretages vibrationsdæmpende foranstaltninger. Der forventes endvidere udført vibrationsmålinger, når den udbyggede bane er taget i brug. Målingerne vil danne grundlag for en vurdering af, om ejendommen eventuelt skal tilbydes ekspropriation.

En borger spørger, om vibrationer kan få betydning for muligheden for at udbygge 1. sal på et hus. Vibrationers udbredelse i bygninger afhænger af

konstruktionen, men det antages normalt, at vibrationsniveauet øges fra stueplan til 1. sal, hvis etageadskillelsen er en let konstruktion, f.eks. trædæk. Tilbygning af en 1. sal, kan derfor i særlige situationer medføre, at vibrationsniveauet her øges til et niveau over føletærsklen, og dermed kan mærkes. Vedrørende spørgsmål om byggetilladelse henvises der til bygningsmyndigheden i kommunen.

Der er udtrykt glæde ved udsigten til, at der kommer eltog på strækningen men samtidig bekymring for, at støj fra hjulene vil være uændret, medmindre der etableres en gummibelægning i skinneunderlaget. Den væsentligste kilde til støj fra banen vil med de hastigheder, der her er tale om, hidrøre fra hjul-skinne-kontakten. En begrænsning af støjen vil derfor primært opnås, ved at hjul og skinner er godt vedligeholdet. Effekten på støjniveauet af skinnemellemlæg vil derimod være begrænset.

Servitutter og bevoksning

6B og 50B vil gerne vide, hvad der skal ske med beplantningen langs banen, og hvor tæt på banen beplantning bliver påvirket af projektet.

Også 51B ønsker at få oplyst, hvad der skal ske med beplantning langs banen, og gør opmærksom på, at eventuel træfældning vil være til gene for naboerne på grund af muligheden for indblik.

46B er bekymret for de servitutter, der kan blive lagt på anvendelsen af deres grund og for, hvordan servitutterne vil begrænse deres muligheder for at plante træer og buske, som kan skærme mod jernbaneanlægget.

45B vil gerne vide, på hvilken side af jernbanen der skal være 10 meter fri areal fra spormidten, fordi det på den ene side af banen vil betyde, at der skal være frit helt op til huset.

Grundejerforeningen Skolevænget 2 og 3 (8F), Grundejerforeningen Platanhaven (10F) og Svebølle Lokalråd (20F) har noteret sig, at opstilling af master til elledninger betyder, at et mindst 10 meter bredt bælte langs jernbanen skal holdes fri for beplantning. 8F, 10F og 20F er bekymrede for, at det betyder, at det nuværende beplantningsbælte syd for banen vil blive fældet, så der ikke længere vil være en visuel barriere mellem jernbanen og de nærliggende ejendomme. For at mindske denne effekt opfordrer 8F, 10F og 20F til, at så meget som muligt af beplantningsbæltet bibeholdes, og at det med det samme planlægges, hvordan ny beplantning kan etableres.

Myndighedernes kommentarer:

Det er korrekt, at elektrificering af jernbanen desværre vil have betydning for beplantningen langs banen. For at skabe en nødvendig og lovhjemlet sikkerhedszone mellem beplantning og køreledningsanlæg, fælder og beskærer Banedanmark beplantningen langs banen. Det sker for at sikre det kommende kørestrømsanlæg på strækningen mod bl.a. væltede træer og nedfaldne grene. Naboer til banen vil blive orienteret herom inden fældning af træer m.v. påbegyndes.

I forbindelse med anlægsarbejderne vil beplantningen på begge sider af sporet i et bælte på 10 meter fra sporet eller til nærmeste skel blive ryddet. Det betyder, at træer og buske på Banedanmarks arealer beskæres helt i bund ud til 10 meter fra sporet. Det frie areal på 10 meter fra sporet gælder på begge sider af banen, og er altså uafhængigt af, på hvilken side af sporet masterne er placeret. Bevoksningen på disse arealer bibeholdes også efter elektrificeringen i denne højde. Det visuelle indtryk af banen ændrer sig således, og fjernelse af beplantningen kan åbne for indblik fra forbipasserende tog.

Også bevoksningen på private grunde kan blive påvirket af elektrificeringen. Naboejendomme til jernbanen pålægges som udgangspunkt en eldriftsservitut, der blandt andet indebærer, at ingen dele af ejendommens træer og buske må være tættere på anlægget end 3 meter (målt fra en lodret linje gennem nærmeste spændingsførende del af køreledningsanlægget). Eldriftsservitutten kræver også, at ingen dele af ejendommens træer og buske ud fra en forstfaglig vurdering må være i særlig risiko for at vælte og derved udgøre en risiko for at komme tættere end 3 meter på køreledningsanlægget

For at opfylde eldriftsservitutts krav kan det være nødvendigt at fælde eller beskære træer og anden høj bevoksning i en afstand på op til 10 meter fra nærmeste elektrificerede spormidte, og eventuelt i endnu længere afstand fra banen, hvis den forstfaglige vurdering identificerer træer, som risikerer at vælte ind over sporene. Grænsen på de 10 meter betyder dog ikke, at al vegetation skal fjernes helt ud til 10 meter fra spormidten. Lavere beplantning, som vedvarende holdes i en lav højde, kan uden problemer befinde sig tættere på banen, så ikke alt grønt fjernes.

Fældningen og beskæringen afstemmes med, på hvilken side af sporet masterne placeres.

Ejeren af en ejendom, som får pålagt servitutter, er naturligvis berettiget til erstatning efter gældende ekspropriationsregler, da disse servitutter indskrænker ejerens rådighed over ejendommen.

For en nærmere beskrivelse af, hvordan man som nabo forholder sig til en elektrificeret jernbane, henvises til folderen "Bevoksning ved en elektrificeret jernbane – hvad må du som nabo", som kan findes på Banedanmarks hjemmeside: <http://www.bane.dk/visArtikel.asp?artikelID=22278>

Udover den påvirkning på beplantningen, der følger af hensynet til sikkerheden af køreledningsanlægget, kan det også blive nødvendigt at fjerne vegetationen midlertidigt i forbindelse med anlægsarbejder, som f.eks. udvidelse af dæmninger eller udskiftning/ombygning af broer samt på arealer, der skal anvendes midlertidigt til arbejdsplads. Dette reetableres naturligvis efter udført anlægsarbejde.

39V hæfter sig ved, at elektrificeringen indebærer, at der skal være større afstand mellem jernbanen og træer langs banen. For 39V, som driver skovbrug, vil dette have store konsekvenser, fordi påvirkningen ikke blot vil omfatte de træer, der skal fældes, men også de bagvedliggende skovarealer, som ikke kan tåle en sådan pludselig blotlæggelse. På den baggrund spørger 39V, om ikke det er muligt at placere elledningerne nede i selve banelegemet, så grene og andet ikke kan beskadige dem i samme grad, som hvis ledningerne sidder på master langs banen.

Myndighedernes kommentarer:

Elektrificeringen betyder, at naboejendomme til jernbanen vil blive pålagt en eldriftsservitut. For at opfylde dette krav kan Banedanmark pålægge ejeren at beskære træer, som er mindre end 10 meter fra en lodret linje gennem nærmeste elektrificerede spormidte. Der vil desuden blive foretaget en forstfaglig vurdering af, om der i længere afstand fra banen vil være træer som risikerer at vælte ind over sporene og derfor skal fjernes.

Elektrificeringen af strækningen er en del af et større elektrificeringsprogram for det danske jernbanenet. I elektrificeringsprogrammet er der valgt et kørestrømsanlæg, som er baseret på ophængning af køreledninger i master langs jernbanen, så der vil ikke blive set på mulighederne for at placere elledningerne nede i selve banelegemet med henblik på at skåne beplantningen omkring banen.

Hvis det viser sig, at der i forbindelse med fældning af beplantning sker betydelig skade på bagvedliggende skovarealer, vil det i forbindelse med ekspropriationsforretningen blive muligt at søge om økonomisk kompensation.

Natur

34B er modstander af projektet med hastighedsopgradering og elektrificering, som 34B formoder, vil gå ud over både husdyr og dyreliv i naturen. 34B nævner i den forbindelse, at området i forvejen kan se frem til at blive belastet af en ny motorvej, og at der må være en grænse for, hvor meget naturen kan bære.

44B er bekymret for, hvordan baneprojektet vil påvirke fugle- og dyrelivet samt træer langs banen.

56B oplyser, at der er et rigt fugleliv i området og vil gerne vide, hvordan det kan blive påvirket af projektet.

59B ønsker at gøre indsigelse mod projektet på grund af risikoen for, at det vil påvirke dyrelivet.

Myndighedernes kommentarer:

Der udarbejdes en VVM i forbindelse med projektet, og formålet med denne er at belyse projektets påvirkning af omgivelserne – herunder dyrelivet.

VVM undersøgelsen belyser projektets påvirkning på omgivelserne og konsekvenserne af disse, både mens anlægsarbejderne er i gang, og når den opgraderede bane senere tages i brug. Det vil også blive vurderet, hvilke tiltag der kan indarbejdes i projektet for at afhjælpe eller minimere eventuelle negative påvirkninger.

27B finder det trist, at beplantning langs banen skal fældes med den mulige konsekvens, at det kan påvirke flagermus. Derfor foreslår 27B, at Danmarks Naturfredningsforening inddrages i et forsøg på at finde løsninger – eventuelt i form af, at husejere langs banen på et tidligt tidspunkt planter nye træer til erstatning for dem, der må fældes.

43B vil gerne vide, hvordan man vil overholde fredningen af flagermus, hvis der skal fældes træer langs jernbanen. 43B vil også gerne vide, om naboer kan risikere, at flagermus tager bolig på deres grund.

Myndighedernes kommentarer:

VVM-undersøgelsen vil belyse projektets påvirkning på omgivelserne. Mulige konsekvenser og omfanget af disse vil således blive undersøgt - herunder også i hvilket omfang flagermus vil kunne blive negativt påvirket. Der foretages undersøgelser af flagermusforekomster og registrering af potentielt egnede flagermustræer. Træer, der huser flagermus eller potentielt kan være egnede til flagermus, vil - i det omfang det er muligt - forsøges bevaret. Under alle omstændigheder vil gamle træer, som er levesteder for flagermus, ikke blive fældet i flagermusenes yngle- og overvintringsperiode.

Det kan ikke udelukkes, at flagermus kan tage bolig på en grund, hvis der findes egnede levesteder for dem.

Vejdirektoratet (61V) gør opmærksom på, at det er besluttet at anlægge en motorvej syd om Regstrup, tæt på jernbanen. Ved etablering af motorvejen forsvinder en række vandhuller, og for at kompensere for dette etableres der erstatningsvandhuller. Som led i detailplanlægningen af projektet forbereder Vejdirektoratet således anlæggelse af en række områder med erstatningsnatur. I den forbindelse peger 61V på, at det er vigtigt, at elektrificering og hastighedsopgradering af jernbanen ikke påvirker seks vigtige passagemuligheder over og under jernbanen, da de er en væsentlig forudsætning for, at den planlagte erstatningsnatur får den nødvendige effekt.

Myndighedernes kommentarer:

Undervejs i projektet vil Banedanmark være i dialog med Vejdirektoratet, så det sikres, at infrastrukturprojekter på vej og bane ikke kommer i konflikt med hinanden.

Visuelle forhold

27B ønsker at få belyst visuelle konsekvenser af de master og køreledninger, som elektrificeringen indebærer, og foreslår, at der til det formål udarbejdes opstalter, plantegninger etc.

40B er bekymret for, at det vil skæmme udsigten, hvis bevoksning på ejendommen skal fjernes.

52B vil gerne vide, hvordan landskabet påvirkes visuelt af det nye jernbaneanlæg og ønsker at få uddybet, hvad man vil gøre for at sikre, at det ikke ødelægger landskabsindtrykket.

53B glæder sig over, at elektrificeringen vil mindske forureningen, men er meget bekymret over den konstante visuelle påvirkning fra de master og ledninger.

58B er bekymret for gener i form af visuelle påvirkninger fra eksempelvis elledninger, elbokse og eventuel fjernelse af beplantning langs banen.

Myndighedernes kommentarer:

Det er korrekt at det visuelle indtryk af banen ændrer sig, når banen elektrificeres. Det sker dels på grund af opsætning af master og køreledninger, dels på grund af fældning eller beskæring af bevoksning langs banen. Banen bliver derfor mere synlig i det åbne land. Dog vil bevoksningen efter nogen tid delvis kunne indfinde sig igen, så området ikke fremstår helt ryddet.

I forbindelse med projektet vil der blive udarbejdet visualiseringer, der viser projektets effekter.

Rekreative interesser

Cyklistforbundet og Dansk Cykelturisme (21F) opfordrer i et fælles høringssvar til, at man overvejer at etablere supercykelstier og rekreative ruter langs både nye og etablerede jernbaner. Ifølge 21F vil det være til gavn for både cykelturister og cykelpendlere. 21F vurderer desuden, at der med en supercykelsti vil være et stort potentiale for at tiltrække udenlandske cykelturister til området mellem Roskilde og Kalundborg.

Myndighedernes kommentarer:

Planlægning og udførelse af cykelstier finder sted i andet regi end Banedanmark. Banedanmark omfatter kun de veje og cykelstier, der krydser banen, men ikke veje og cykelstier, der går langs banens linjeføring.

Magnetfelter

27B, 33B, 35V/B, 46B, 47B, 49B/F, 51B, 55B, 58B udtrykker bekymring for, hvilke sundhedsrisici magnetfelter kan medføre for naboer til det elektrificerede jernbaneanlæg. En enkelt borger er også bekymret for, hvordan områdets dyr og fugle kan blive påvirket.

Usikkerheden om magnetfelter får 27B til at foreslå, at der udarbejdes en zoneplan, som viser magnetfelternes styrke i forskellige områder.

Myndighedernes kommentarer:

Banen mellem Roskilde og Kalundborg bliver elektrificeret, hvorfor der skal opsættes et kørestrømsanlæg. Derfor vil der dannes et magnetfelt omkring jernbanen. Omkring alle ledere, hvori der løber strøm, dannes et magnetfelt. Styrken af et magnetfelt er afhængig af strømmens størrelse og afstanden til lederen. Magnetfelter påvirker hinanden, og beregningen af et magnetfelt omkring et kørestrømsanlæg er en kompliceret proces. Styrken af magnetfelter måles i mikrottesla, der er et udtryk for den magnetiske induktion.

Statistiske undersøgelser peger på en mulig sammenhæng mellem magnetfelter fra vekselstrøm ved bolig meget nær højspændingsanlæg og en øget risiko af leukæmi hos børn, men en sådan sammenhæng kan hverken forklares eller understøttes af forsøg med dyr og celler. Derfor anbefaler WHO og Sundhedsstyrelsen anvendelsen af et "forsigtigheds-princip". Den anbefaling følger Banedanmark naturligvis, idet der ikke er påvist sundhedsrisiko for voksne med bolig nær magnetfelter fra højspændingsanlæg.

Banedanmarks elektrificeringsprogram udfører en detaljeret undersøgelse af magnetfeltets udbredelse, når der er udarbejdet et forslag til design af strækningen. Det elektromagnetiske felt bliver først dannet, når der er strøm på køreledningssystemet, og der er derfor ingen elektromagnetisk påvirkning i anlægsfasen.

Opsummerende kan det siges, at Banedanmark overholder "forsigtighedsprincippet" for private boliger på 0,4 mikrottesla, som sundhedsmyndighederne i Danmark anbefaler.

Der gennemføres beregninger af, hvor "der forventes" en eksponering på 0,4 mikrottesla og derover. I tilfælde af værdier over 0,4 mikrottesla i en bolig har Banedanmark ofte mulighed for at justere på kørestrømsanlægget, så forsigtighedsprincippet overholdes. Er sådanne afværgeforanstaltninger ikke tilstrækkelige, tilbydes der hel eller delvis ekspropriation.

Luftforurening

26B finder, at støvforurening fra forbi kørende tog allerede i dag er uacceptabel, og oplever, at bremsende tog sender jernpartikler mod ejendommens ruder. 26B er bekymret for, at en hastighedsopgradering vil forværre disse gener.

Myndighedernes kommentarer:

Forbi kørende tog vil i et vist omfang medføre, at støv hvirvles op, ligesom rustpartikler fra skinnerne kan spredes nær ved banen. Togvogne er i dag udstyret med skivebremser, hvorved udsendelsen af jernpartikler fra bremserne er meget begrænset. Det er Banedanmarks opfattelse, at støvudsendelsen fra jernbanen er begrænset til områder tæt ved banen, og at støvudsendelsen ikke vil øges væsentligt i forbindelse med en hastighedsopgradering.

Grundejerforeningen Skolevænget 2 og 3 (8F), Grundejerforeningen Platanhaven (10F) og Svebølle Lokalråd (20F) glæder sig over, at man med elektrificeringen vil blive fri for den dieselos fra ME-tog, som generer området i dag.

Andelsboligforeningen Villaparken (57F) vurderer, at hastighedsopgraderingen vil medføre en stigning i udledningen af dieselpartikler, så længe der køres med dieselektriske tog. Dette finder 57F uacceptabelt.

Myndighedernes kommentarer:

Når banen elektrificeres, vil den lokale luftforurening omkring banen forsvinde.

Der er ingen planer om at opgradere hastigheden på banen uden også at elektrificere den. Efter hastighedsopgradering af banen vil der dermed køre elektrisk togmateriel på strækningen, hvorved den lokale luftforurening forsvinder.

27B finder, at debatoplægget om elektrificering og hastighedsopgradering har størst fokus på fordele for togdrift og passagerer og kun i mindre grad på fordele for boliger omkring banen, idet oplægget kun omtaler lavere partikelforurening som følge af skiftet til eldrift. Her mener 27B imidlertid, at der bør oplyses mere grundigt om de øvrige fordele, som naboerne må formodes at opleve, samt om de helt overordnede bæredygtighedsmæssige fordele ved overgang til eldrift. 27B mener, at det er vigtigt at få belyst disse fordele, da det kan hjælpe til at acceptere forandringerne og de ulemper de også er forbundet med.

Myndighedernes kommentarer:

I forbindelse med den kommende VVM-vurdering vil alle projektets væsentlige effekter, positive såvel som negative, blive beskrevet.

Afvanding samt jord- og grundvandsforhold

37B oplyser, at deres matrikler benyttes til landbrugsdrift, og at der er påbegyndt reovering af dræn på området. Der findes en rørføring under jernbanen, som afvander marker syd for jernbanen, og hvis senere forløb er afgørende for afvanding af hele arealet. Det er vigtigt, at denne rørføring ikke påvirkes negativt af baneprojektet.

Myndighedernes kommentarer:

Anlægsarbejderne i forbindelse med projektet vil blive tilrettelagt med henblik på ikke at genere mere end højst nødvendigt, og som led i projektet vil der blive sørget for, at afvandingsforholdene ikke forringes.

41B oplyser, at Vejdirektoratet allerede har eksproprieret en ejendom på Lynggårdsvej, hvor der planlægges etableret en tunnel under de eksisterende jernbanespor. 41B oplyser videre, at det er almindeligt kendt, at der står vand i dette område i regnfulde perioder, hvorfor 41B er bekymret for den øgede belastning af jordbunden, som ifølge 41B må blive konsekvensen af en hastighedsopgradering.

Myndighedernes kommentarer:

Banedanmark tolker spørgsmålet som en bekymring for afvandingsforholdene i forbindelse med opgradering af hastigheden. Som led i undersøgelserne vil afvandingsforholdene langs banen blive belyst, og hvis der viser sig at være problemer, vil de blive håndteret som led i projektet.

Trafikale forhold

28B er modstander af hastighedsopgraderingen, og mener, at hastigheden bør sættes ned – ikke op.

Myndighedernes kommentarer:

Effektiv trafikafvikling er forbundet med samfundsmæssige gevinster, og for de mange togpassagerer er der store fordele at hente, hvis rejsetiden på strækningen kan sættes ned.

29B spørger, om man har overvejet kun at hastighedsopgradere uden for bygrænserne.

Myndighedernes kommentarer:

Hastighedsopgraderingen vil ikke udelukkende ske uden for bygrænserne. I Jyderup, hvor alle tog forudsættes at stoppe, vil der ikke ske en hastighedsopgradering. Ved stationerne i de mindre byer forventes nogle af togene derimod at være gennemkørende, og de vil dermed køre igennem byerne med højere hastigheder.

DI (24V) påpeger vigtigheden af at holde fokus på minimering af trafikale gener i forbindelse med anlægsarbejdet.

37B opfordrer til, at anlægsarbejdet udføres, så det generer trafikken mindst muligt i højsæsonen for landbrugsdrift.

Myndighedernes kommentarer:

Banedanmark vil forsøge at tilrettelægge anlægsarbejderne på en sådan måde, at de trafikale gener begrænses så meget som muligt. Det gælder både for bilister og togpassagerer.

DSB (23V) påpeger, at kørsel med elektrisk materiel og det nye signalsystem i sig selv vil gøre det muligt at reducere rejsetiden for rejsende mellem Roskilde og Kalundborg. Derudover vil tilpasninger af infrastrukturen i form af eksempelvis bedre krydsningsmuligheder for tog på stationerne kunne medvirke til hurtigere trafikafvikling og dermed kortere rejsetid, samt betyde at trafikken hurtigere vil kunne genoprettes ved uregelmæssigheder.

23V peger specielt på muligheden for at forbedre krydsningsmulighederne på Kalundborg Station ved bl.a. at etablere dobbeltspor på en kortere strækning øst for stationen. Endvidere mener 23V, at sporskifterne på alle krydsningsstationer bør tilpasses, så det bliver muligt at køre ind med 100 km/t i afvigende spor, samt at alle lokale hastighedsnedsættelser mellem stationerne fjernes.

Med disse tilpasninger af infrastrukturen mellem Holbæk og Kalundborg vurderer 23V, at det vil være muligt at reducere rejsetiden så meget, at der vil kunne indføres halvtimesdrift på hele strækningen mellem Roskilde og Kalundborg.

Myndighedernes kommentarer:

Af hensyn til anlægsøkonomien – og dermed projektets samfundsøkonomiske forrentning - er udgangspunktet for hastighedsopgraderingen, at der skal kunne køres med højere hastigheder på strækningen mellem Holbæk og Kalundborg uden at foretage større ombygninger af banen. Muligheden for at etablere dobbeltspor på en kortere strækning øst for Kalundborg Station og tilpasning af sporskifterne på krydsningsstationerne, så det bliver muligt at køre med 100 km/t ind i vigespor, indgår derfor ikke som et led i projektet.

Togbetjening

2B finder, at togforbindelserne mellem Regstrup og Tølløse i dag er for dårlige. Derfor foreslår 2B, at der etableres en direkte linje mellem de to byer. Ifølge 2B vil det styrke pendlingen i Nordvestsjælland, hvis Tølløse på den måde gøres til knudepunkt for trafikken til Slagelse, Kalundborg og Nykøbing Sjælland via Holbæk.

Myndighedernes kommentarer:

Hvis der med en direkte linje menes en ny bane mellem Regstrup og Tølløse, er svaret, at det ligger uden for projektets rammer at undersøge en sådan.

Hvis der med en direkte linje menes flere direkte togforbindelser mellem de to byer, kan Banedanmark oplyse, at det ikke ligger fast, hvordan banen skal betjenes i fremtiden, og om der eventuelt etableres flere direkte togforbindelser mellem Regstrup og Tølløse. Det er et område for togoperatøren på strækningen (DSB).

6B ønsker at vide, om hastighedsopgraderingen vil indebære, at antallet af tog per time stiger, og 35V/B ønsker at få oplyst, hvor mange højhastighedstog der vil passere i døgnet.

Knabstrup Lokalforum (18F) oplyser, at Knabstrup by og opland er et udpræget pendlerområde, hvorfor det er afgørende, at jernbaneprojektet ikke medfører forringelser af den hidtidige togbetjening på Knabstrup Station.

Myndighedernes kommentarer:

Selv hvis banen hastighedsopgraderes, vil der ikke blive tale om egentlige højhastighedstog, dvs. kørsel op mod 250 km/t. Togene vil kunne køre med en maksimal hastighed på 160 km/t, som det allerede i dag er tilfældet flere andre steder i landet.

Som udgangspunkt er der ikke planer om umiddelbart at øge togbetjeningen på strækningen som følge af opgraderingen af banen. Hvis der viser sig trafikalt grundlag for det, kan det dog ikke udelukkes, at der senere vil blive tale om flere tog.

Det er ikke Banedanmark, men DSB, der tager stilling til betjening af banen – herunder betjening af de enkelte stationer.

Samspil med Kattegatforbindelsen

16B har fremsendt et forslag til, hvordan man med en fast forbindelse over Kattegat kan imødekomme ønsket om én times rejsetid mellem henholdsvis København – Aarhus og Aarhus – Aalborg. Forslaget er indsendt som høringssvar til projektet *Elektrificering og hastighedsopgradering Roskilde –*

Kalundborg, og er samtidig sendt til blandt andet transport- og bygningsministeren og transportordførerne.

Ifølge 16B viser den strategiske analyse af Kattegatforbindelsen, at forbindelsen kombineret med en højhastighedsbane over Sjælland vil give en køretid mellem København og Aarhus på 58 minutter, mens rejsetiden København-Aalborg vil være 2 timer og 3 minutter. 16B vurderer, at rejsetiden kan reduceres med de overskydende 3 minutter ved at højhastighedsbanen over Sjælland anlægges til 320 km/t, og ikke som planlagt 300 km/t, samtidig med at jernbanen mellem Valby og Lejre hastighedsopgraderes til 200 km/t.

Samlet set vurderer 16B, at forslaget vil give et stort samfundsmæssigt afkast, og 16B opfordrer derfor til, at der gennemføres en grundigere beregning af forslaget, f. eks. som led i projektet med elektrificering og hastighedsopgradering af strækningen Roskilde – Kalundborg.

Ifølge forslaget bør en opgradering på delstrækningen Roskilde – Lejre indtænkes i forbindelse med den forestående elektrificering af Nordvestbanen mellem Roskilde og Kalundborg. Således foreslår 16B, at køreledningsanlægget med det samme forberedes til 200 km/t, og at det nord-vest gående spor i kurven vest for Roskilde udrettes på en ca. 1,5 km lang strækning allerede inden opsætning af elmast.

Myndighedernes kommentarer:

Projektet 'Elektrificering og hastighedsopgradering Roskilde – Kalundborg' omfatter elektrificering af hele strækningen mellem Roskilde og Kalundborg og hastighedsopgradering op til 160 km/t på delstrækningen mellem Holbæk og Kalundborg. Der vil ikke i forbindelse med projektet blive foretaget anlægsarbejder som forberedelse til en eventuel senere vedtagelse af Kattegatforbindelsen. Dog vil selve køreledningsanlægget blive dimensioneret til 200 km/t, som det også er tilfældet på de øvrige strækninger, der skal elektrificeres som led i Banedanmarks landsdækkende elektrificeringsprogram.

Det ligger uden for projektets rammer at undersøge, om det opstillede forslag er samfundsøkonomisk rentabelt. Der henvises til senest udgivne materiale som behandler dette emne.

Cyklistinfrastruktur

Dansk Erhverv (22 V/F) opfordrer til, at cykelinfrastruktur tænkes ind i jernbaneprojektet gennem kontakt til de involverede lokale myndigheder.

Cyklistforbundet og Dansk Cykelturisme (21F) påpeger i et fælles høringssvar, at opgradering og elektrificering af banen mellem Roskilde og Kalundborg er en god anledning til at forbedre tilgængeligheden for cyklister på strækningens stationer. Især tænker de to organisationer på etablering af nye faciliteter til cykelparkering.

Myndighedernes kommentarer:

Banedanmark vil løbende være i dialog med de berørte kommuner, og i det omfang kommunerne har ønsker til cykelinfrastrukturen, vil det så vidt muligt blive sikret, at projektet ikke står i vejen for disse ønsker.

Selve stationen og stationsforpladserne vedrører ejeren af stationerne (DSB), der i den forbindelse kan sørge for, at omstigningsforholdene er optimale i form af blandt andet gode cykelparkeringsmuligheder.

Cyklistforbundet og Dansk Cykelturisme (21F) foreslår i et fælles høringsvar, at etablering af ny cykelinfrastruktur samtænkes med opgradering af jernbanen mellem Roskilde og Kalundborg. I forlængelse af dette foreslår 21F også, at det bliver undersøgt, hvad ny cykelinfrastruktur vil koste – eksempelvis i forbindelse med kurveudretning af banen. 21F vurderer, at selvom der indledningsvis vil være nogle ekstraomkostninger, så vil de samfundsøkonomiske effekter af øget cykelpendling og øget cykelturisme opveje disse omkostninger.

Myndighedernes kommentarer:

Banedanmark bygger jernbaner og sørger derfor også for, at forbindelse på tværs af banen (gangbroer, biltrafik og cykeltrafik) stadig eksisterer efter projektet i enten den samme eller højere standard. Vejdirektoratet og kommunerne projekterer og planlægger cykelstier, og det er derfor dem, som skal sætte gang i sådanne projekter. Banedanmark vil ikke afvise, at sådanne projekter vil kunne samtænkes med baneprojekter eller give mening samfundsøkonomisk.

Samfundsøkonomi

33B finder det vanskeligt at se fornuften i, at der for blot at opnå en tidsbesparelse på 15 minutter skal bruges så mange penge på et projekt, som vil belaste naboerne endnu mere end i dag.

51B synes, at naboerne betaler en meget høj pris i form af gener døgnet rundt, blot for at der kan opnås en tidsbesparelse på 15 minutter.

Myndighedernes kommentarer:

Effektiv trafikafvikling er forbundet med samfundsmæssige gevinster, og for de mange togpassagerer er der store fordele at hente, hvis rejsetiden på strækningen kan sættes ned.

I forbindelse med projektet undersøges den mulige tidsbesparelse. Behovet for at togene kan passere hinanden på stationerne, er et af de afgørende elementer i forbindelse med vurderingen af denne tidsbesparelse, lige som egenskaberne ved det konkrete togmateriel.

Det er korrekt, at hastighedsopgraderingen også vil give gener for naboerne til banen. Som led i de videre VVM-undersøgelser vil omfanget af gener blive belyst, og der vil blive taget stilling til, hvilke afværgeforanstaltninger der eventuelt skal sættes i værk for at afbøde disse gener.

Koordinering og dialog med interessenter

33B er modstander af, at hastigheden sættes op, men udtrykker tvivl om, hvorvidt det nytter at komme med indsigelser.

Myndighedernes kommentarer:

Banedanmark kan oplyse, at formålet med VVM-processen er at høre berørte parter om deres syn på projektet, og VVM-processen betyder, at offentligheden kan komme med indsigelser og forbedringsforslag i to høringer, hvoraf idéfasehøringen var den første. Dette høringsnotat er fremsendt til Folketingets Transportudvalg, så politikerne er orienteret om status for projektets VVM-proces.

46B finder, at tidspunktet for udsendelse af materiale til partshøring var meget uheldigt, da det faldt sammen med julen, hvor det var vanskeligt at komme i kontakt med myndighederne om de mere præcise konsekvenser af projektet.

Myndighedernes kommentarer:

Høringen forløb i perioden d. 7. december 2015 til d. 22. januar 2016. Det beklages, at høringsbrevet fra Styrelsen for Vand- og Naturforvaltning blev udsendt lige op til jul, så det ikke var muligt at stille opklarende spørgsmål til myndighederne umiddelbart efter. Under alle omstændigheder vil de præcise konsekvenser af projektet først blive kendt, når projektet er undersøgt nærmere.

33B er forundret over, at ikke alle lodsejere med bolig tæt på jernbanen har fået brev om projektet, fordi de dermed er udelukket fra informationer og fra at gøre indsigelse. 50B bor lige op ad banen og har ikke modtaget partshøringsbrevet, men har hørt om det via naboer.

37B oplyser, at begge deres matrikler, som benyttes til landbrugsdrift, kan blive berørt af jernbaneprojektet, og at er det afgørende, at Banedanmark i planlægningen af anlægsarbejdet tager hensyn til dem begge, og ikke kun den matrikel, de har modtaget partshøringsbrev om.

Myndighedernes kommentarer:

Styrelsen for Vand- og Naturforvaltning udsendte partshøringsbreve til lodsejere, hvis ejendom grænser direkte op til banen, og beklager, hvis ikke alle disse lodsejere har modtaget brevet – eventuelt fordi adresselisterne ikke

har været helt komplette. Alle beboere, virksomheder mm. i området er dog blevet informeret om høringen via annoncer i de lokale dagblade, og alle kan deltage i høringen, uanset om der er modtaget partshøringsbrev eller ej.

I forbindelse med projektet vil alle konsekvenser - og altså ikke kun konsekvenser for de lodsejere, der har modtaget partshøringsbrev - blive belyst.

DSB (23V) vurderer på nuværende tidspunkt, at elektrificering og hastighedsopgradering vil få afledte konsekvenser for bl.a. stationsanlæg og perronbygninger og vil derfor gerne involveres så tidligt som muligt og senest, når projektet konkretiseres i dispositionsforslagsfasen.

Myndighedernes kommentarer:

DSB vil naturligvis blive inddraget i projektet mht. eventuelle konsekvenser for DSB's bygninger og anlæg.

52B spørger, om der vil blive afholdt borgermøde, hvor man kan stille spørgsmål og debattere projektet, og om de særligt berørte vil modtage en skriftlig invitation.

59B håber at blive involveret direkte som grundejer eller, hvis der bliver en offentlig debat.

Myndighedernes kommentarer:

I forbindelse med offentliggørelsen af VVM-redegørelsen og den efterfølgende høringsperiode for næste fase af projektet vil der blive afholdt borgermøder, hvor alle har mulighed for at deltage og stille spørgsmål om projektet. Der vil ikke blive udsendt invitationer, men borgermøderne vil blive annonceret i de lokale dagblade samt på Banedanmarks hjemmeside.

Udover borgermøderne vil der blive afholdt grundejermøder med særligt berørte parter.

Energinet.dk (3V) forventer at blive kontaktet, når VVM-redegørelsen skal i høring. Det skyldes, at virksomheden har flere luftledninger, som krydser jernbanen på den strækning, der skal elektrificeres.

3V gør desuden opmærksom på, at Vækstpakken præsenteret af den tidligere SR-regering i 2015 indebærer, at 3V's kabelhandlingsplan skal analyseres. Det betyder konkret, at der er stor usikkerhed om realiseringen af

kabelhandlingsplanen og demonteringen af de luftledninger, som planen indeholder. Derfor har 3V sat beslutninger med relation til ikke allerede vedtagne kabelhandlingsplaner i bero, indtil der er skabt politisk afklaring. Endelig henleder 3V opmærksomheden på den respektafstand, som er fastsat for at give betryggende sikkerhed ved arbejde i nærheden af elforsyningsanlæg eller ved uheld og ulykker.

Dansk Ledningsejerforening (5V) forventer, at foreningens medlemmer vil blive berørt af projektet og opfordrer til, at det så tidligt som muligt afklares, om anlægsarbejderne gør det nødvendigt at påvise, sikre eller flytte forsyningsledninger. Derfor foreslår 5V et ledningsejermøde, hvor disse forhold kan drøftes og afklares.

Myndighedernes kommentarer:

Banedanmark takker Energinet.dk for opmærksomhedspunkterne og tager dem med i den videre planlægning. Banedanmark vil kontakte ledningsejere i en senere planlægningsfase af projektet for at få afklaret, hvor ledninger befinder sig, og hvordan de eventuelt skal flyttes. Sikkerhed på banen har meget høj prioritet i planlægningen af fremtidige projekter. Der vil ikke blive bygget anlæg, som ligger på en sådan måde, at de udgør en sikkerhedsrisiko.

DSB (23V) har med tilfredshed noteret, at anlægsarbejderne for elektrificering og hastighedsopgradering mellem Roskilde og Kalundborg vil blive udført sammen med den kommende sporfornyelse og udrulning af Signalprogrammet. 23V forventer her, at anlægsarbejdet tilrettelægges, så nødvendige sporspæringer bliver så kortvarige som muligt, og at 23V bliver inddraget i planlægningen af dem. 23V påpeger også vigtigheden af koordinering med Vejdirektoratet og de berørte kommuner, så der ikke planlægges større vejarbejder, som vil forhindre togbusser i at komme hurtigt frem, når de sættes ind i forbindelse med sporspæringer.

Myndighedernes kommentarer:

Undervejs i projektet vil Banedanmark løbende være i dialog med DSB, ligesom der allerede er etableret en dialog med de berørte kommuner.

I detailplanlægningen for projektet vil behovet for sporspæringer blive undersøgt, og der vil blive koordineret med eventuelle vejarbejder, så togpasserne generes mindst muligt.