



Høringsnotat

- VVM-høring september 2017

Elektrificering Roskilde - Kalundborg

banedanmark



banedanmark Høringsnotat



Banedanmark

Anlægsudvikling
Amerika Plads 15
2100 København Ø

www.bane.dk

Høringsnotat

	Indhold	Side
1	Læsevejledning og liste over høringssvar	4
2	Indledning	6
3	Eldriftsservitut	7
4	Beplantning langs banen	12
5	Elektromagnetisme	15
6	Støj	18
7	Vibrationer	21
8	Natur & miljø	22
9	Baneteknik	25
10	Anlægsfasen	26
11	Trafikale forhold	28
12	Generelt	30

1 Læsevejledning og liste over høringssvar

Banedanmark har modtaget 55 høringssvar fra borgere, foreninger, interesseorganisationer, virksomheder og kommuner. Høringssvarene gennemgås i det følgende efter emne.

Navngivningen af afsendere af høringssvar følger denne metodik:

B= Borger

F= Forening/Interesseorganisation

K= Kommune

V= Virksomhed

Nedenfor følger en oversigt over de indkomne høringssvar.

Høringssvar nr.	Afsender	Behandling af høringssvar starter på side
1B	Jacob Schaffalitzky De Muckadell	7
2K	Roskilde Kommune	28
3V	Energinet.dk	15,30
4B	Frederik Bach-Friis	28
5B	Henrik Møller	11
6B	Hanne N. Michelsen	7
7B	Klaus Bang	9
8B	Lars Brix Lysgaard	26
9B	Steen K. Larsen	15,18,21
10B	Helle Hansen	7
11V	Vestervangen Vandværk	27,30
12B	Mikkel Elling	25
13B	Charlotte Schlundt	7
14B	Margarethe Kristiansen	13
15B	Eli Kristiansen	9
16V	B & O Properties ApS	7
17B	Ulla Margrethe Schou	7,18
18B	Julie Maaløe	9,18
19B	Kirsten og Norman Kristiansen	9,15,18
20B	Henrik Munk Hansen og Renate Pedersen	26
21B	Mette Rechnagel Andersen	14
22V	Poul Erik Mikkelsen	12,22
23F	Passagerpuls hos Forbrugerrådet Tænk	23,26

24V	Bakkebo JHF	16
25B	Henrik Bo Jensen	10,12,15
26B	Christian V. Nielsen	15,18
27B	Jan Thoudal Clausen	12,15
28B	Jan og Britha Nielsen	12,19,21
29V	Holbæk Lilleskole	10,23,28
30B	Inge Lissi Jørgensen og Ebbe Kring Jørgensen Sanne Dannerfjord og Flemming Jensen	7,18
31B	Michael Madsen	13
32B	Jesper Frost Olsen og Minna Therkildsen	12
33V	Dansk Industri	26,30
34V	DSB	30
35F	Vipperødgårds Allé Grundejerforening	13,14,15,18,19
36B	Beboerne Kalundborgvej 95	19,23
37B	Hanne Schou Bredsdorff og Thomas Hjejle Bredsdorff	19,23
38B	Carsten Skov og Rikke Engell Mette og Thomas Hors	10,18,19,20,21,27
39B	Britta Kirsten Andersen	16,22,29
40B	Søren Andersen	16,17,22,28
41B	Cindie Tode-Jensen	19
42B	Henriette Kirketerp-Møller og Henrik Svanholm	13
43B	Boe Boesen	11,22
44B	Lene og Ole Ruus	12,15
45B	Søren Rasmussen	23
46F	Andelsboligforeningen Villaparken v. Hans Hvas	14,18,21,23
47B	Lis og Lindy Kaiser	18
48B	Brian Peter Jensen	10,12
49B	Helle Johanneson	22,29
50V	Holbæk Sygehus	11,12,29
51B	Sonja Andersen og Finn Larsen	15
52K	Holbæk Kommune	9
53B	Merete Krogh	10
54B	Hans Christian Jensen	27
55B	Anne Heidner	11,21,23,29

2 Indledning

Det undersøges hvad der skal til for at elektrificere banen mellem Roskilde og Kalundborg. Elektrificeringen vil medføre, at man i fremtiden vil betjene strækningen med eltog, som giver mindre lokal luftforurening, accelererer bedre og er mere driftssikre. Gevinsten ved at elektrificere mellem Roskilde og Kalundborg er desuden, at man kan køre med den samme type togmateriel på hele Sjælland, og at passagerer på visse afgang kan køre fra Kalundborg til Helsingør uden at skulle skifte tog.

3 Eldriftsservitut

1B vil gerne vide, hvor bredt et bælte, der pålægges en servitut, som begrænser træernes højde, og som fra projektets start gør det påkrævet at fælde træer i Bjergsted Skov. Især er 1B interesseret i oplysninger vedrørende skovarealer nord for banen.

10B ønsker at få oplyst, om en servitut på hendes grund kan medføre, at hun selv skal stå for noget, eller om Banedanmark udfører de arbejder, der måtte være nødvendige.

13B ønsker at vide, hvilke konkrete ændringer eldriftsservituten kan medføre for beplantning, staldbygninger og dyrefolde på hendes ejendom. 13B ønsker også oplyst, hvem der skal afholde udgifterne i forbindelse med eventuelle ændringer på ejendommen.

B & O Property ApS (16V) vil blive pålagt en servitut, som sætter begrænsninger for bl.a. beplantning og bygninger. B & O Property ApS finder imidlertid ikke, at det er præcist nok beskrevet, hvilke begrænsninger der er tale om. Desuden savner B & O Property ApS oplysninger om, hvilken erstatning virksomheden vil få som følge af, at rådighedsretten indskrænkes. I den forbindelse nævnes det, at virksomheden har en lejer, der formentlig vil kræve huslejenedsættelse som følge af servituten. Dette tab forventer B & O Property ApS også at få dækket af erstatning.

17B finder det urimeligt, at hun som grundejer skal betale for at få fældet de træer, der skal fjernes på grund af elektrificeringsprojektet. Eftersom elektrificeringen vil sætte begrænsninger for, hvordan arealet op mod banen kan benyttes, ønsker 17B desuden at få udbetalt en erstatning.

30B har sat salget af deres to huse på standby, indtil det er afklaret præcist, hvilke begrænsninger eldriftsservituten sætter for råderetten på ejendommene. 30B beder om, at denne afklaring sker hurtigst muligt, så de bliver i stand til at forklare potentielle købere, hvordan tingene forholder sig.

6B er bekymret for, at en række birketræer på deres grund skal fældes, når beplantning langs banen fjernes for at give plads til elektrificeringen. 6B vil gerne vide, om de i givet fald vil modtage erstatning for den værdiforringelse af deres ejendom, som fældning af birketræerne vil medføre. 6B ønsker også oplyst, hvem der i praksis står for at fælde træerne.

Banedanmarks kommentarer

Eldriftsservituten er en servitut om rådighedsindskrænkning af ejendommene langs banen i forbindelse med elektrificering af strækningen.

- *Banedanmark rydder al bevoksning op til nærmeste skel eller max. 10 meter fra nærmeste spormidte. . Denne komplette rydning vil altså kun foregå på Banedanmarks eget areal.*

- På grundene langs banen vil det blive vurderet, om der er nogen bevoksning, der er til fare for banen, og den vil i så fald blive fældet – på Banedanmarks regning. Al bevoksning inden for tre meter af elmast vil blive fjernet.
- Derefter er det grundejerens ansvar at vedligeholde sin grund, så der ikke er noget, der vokser sig så stort, at det vurderes at være til fare for banen. Hvis det sker, så vil det blive beskåret eller fældet – på grundejerens regning.
- Inden for ti meter af banen må der ikke opføres nye bygninger (heller ikke skure og lignende). Men eksisterende bygninger må godt få lov til at blive.
- Inden for 14 meter af banen må der ikke stå nogen flagstænger og inden for 19 meter må der ikke være nogen trådformede antenner eller elektriske tråde over to meter over terræn. Almindelige stueantenner og lignende er ikke et problem. Igen er hensynet hvorvidt der kan være fare for at komme i karambolage med kørestrømsanlægget på banen.

Afstandene kan ses på nedenstående tabel:

	Minimumsafstand fra spormidte
a) Tilskuerpladser, oplagspladser og nyopførelse af bygninger.	10 m
b) Stakke, stilladser, stiger samt andre genstande og indretninger, der på grund af højde eller manglende stabilitet kan frembyde gene for køreledningsanlægget.	
c) Maskiner og arbejdskøretøjer højere end 2 meter. Dog må landbrugs- og skovredskaber benyttes, hvor det er åbenlyst, at ingen del af disse redskaber kan komme nærmere end 2 meter til spændingsførende dele af køreledningsanlægget.	
d) Flagstænger.	14 m
e) Brønde til vandforsyning med stift pumperør.	
f) Tråde hørende til elektriske hegn i større højde end 2 meter over det terræn, hvorpå hegnet står.	19 m
g) Trådformede antenner med tilhørende bærende konstruktioner og barduner.	

Figur 1 Målt fra en lodret linje gennem nærmeste elektrificerede spormidte må ovenstående kun findes på ejendommen længere væk end den angivne minimumsafstand.

På www.bane.dk/roskilde-kalundborg kan man finde den fulde tekst til eldriftsservitutten. Her kan man desuden finde kort over projektet, der viser 10, 14 og 19 meters-grænserne langs hele strækningen.

Erstatningen vil blive fastlagt af ekspropriationskommissionen, som er en uvildig instans. Hvis man har indsigelser til Banedanmarks pålæg af

servitutter, kan man forelægge sine indsigelser for denne kommission. De pågældende ejere vil modtage besked om, hvornår ekspropriationsforretningen foregår. På dette projekt forventes ekspropriationerne og dermed også erstatninger for servitutter at foregå i 2018/2019.

7B har på sin grund en bygning, som er placeret, så dele af den ligger tættere end 10 meter fra midten af sporet. Bygningen indeholder bl.a. et pillefyr, hvorfor nedrivning og genetablering formodes at være bekostelig. Derfor vil 7B gerne vide, hvem der skal afholde udgifter til nedrivning og genetablering.

Banedanmarks kommentarer

Eldriftsservituten pålægger kun forbud mod nyopførelse af bygninger inden for ti meter fra nærmeste spormidte. Eksisterende bygninger nedrives ikke.

18B mener ikke, at Banedanmark har opfyldt sin vejledningspligt som myndighed, fordi de berørte borgere ikke fik tilsendt hverken servitut eller brochure om konsekvenserne af elektrificeringsprojektet. 18B forventer, at de berørte borgere bør modtage en økonomisk erstatning, som også tager højde for, at ejendomsværdien falder, når råderetten indskrænkes. Derudover mener 18B, at Banedanmark skal afholde de udgifter til eksempelvis træfældning og flytning af bygninger og hegn, som servituten måtte give anledning til. Endelig foreslår 18B, at køreledningsmasterne placeres nord for banen på strækningen mellem Industrivej og Holbækvej i Jyderup. Ifølge 18B vil det påvirke færre borgere, end hvis masterne placeres syd for banen, hvor der er mange tætliggende byhuse.

Holbæk Kommune (52K) ejer 25 matrikler, der vil blive pålagt en servitut om eldrift som følge af elektrificeringsprojektet. For at kommunen kan vurdere konsekvenserne for hver enkelt matrikel, er kendskab til den præcise servituttekst en forudsætning. Da servitutteksten ikke forelå fra start, har kommunen først haft mulighed for at aflevere sit høringssvar ultimo august. Kommunen benytter lejligheden til at slå fast, at man som udgangspunkt er meget positivt indstillet over for elektrificeringen.

Banedanmarks kommentarer

Banedanmark er opmærksom på, at det kan have været svært at finde frem til eldriftsservituten selv. Det beklager vi naturligtvis. Servituten har hele tiden været tilgængelig for alle, der har efterspurgt den, men den kan nu også findes på www.bane.dk/roskilde-kalundborg.

Der vil blive udbetalt erstatning for servitutter. Erstatningens størrelse fastsættes af ekspropriationskommissionen.

15B har konstateret, at Banedanmark vil placere elmaster på hans ejendom. I givet fald forventer 15B at få en millionerstatning som kompensation for den værdiforringelse, der vil ske af hans ejendom.

Banedanmarks kommentarer

Alle elmaster opstilles på Banedanmarks eget areal, og der eksproprieres derfor ikke noget areal til disse.

19B er bekymret for, at deres hus falder i værdi, når servituten begrænser deres råderet over grunden.

25B oplyser, at eldriftsservituttens 10-meter zone vil påvirke ca. 20 procent af hans ejendom og således begrænse anvendelsesmulighederne. Dette medfører et værditab.

38B vurderer, at salgsværdien vil falde som følge af den servitut, der lægges på ejendomme på Kongebrovej i Lejre. Derfor varsler 38B, at man vil vende tilbage med et oplæg til kompensation. Derudover foreslår 38B, at der udarbejdes en særlig variant af servitutter på ejendomme, der ligger væsentligt under banens niveau. Forslaget begrundes med, at bygninger, flagstænger og elektriske hegn, der ligger inden for 10 meter fra spormidte, ikke kan genere banens drift, hvis de pågældende objekter er placeret langt under banens niveau.

48B ønsker at få oplyst, hvad Banedanmark betaler for, at de reelt får råderet over hans ejendom på grund af 10 meter-reglen. 48B forudser, at dette vil få hans hus til at falde i pris, og vil derfor gerne vide, om der kan blive tale om erstatning for værditab.

Banedanmarks kommentarer

De ejendomme der pålægges en eldriftsservitut, vil også blive kompenseret for dette, da det er indskrænkning af råderetten over ejendommen. Kompensationens størrelse fastsættes ikke af Banedanmark, men af en uvildig ekspropriationskommission. Dette forventes at ske i 2018/2019.

Hvis man har indsigelser mod servituten, kan de fremføres over for kommissionen, som vurderer servitutter og ekspropriationer på strækningen.

Holbæk Lilleskole (29V) er blevet pålagt en servitut, der bl.a. sætter begrænsning for bevoksning. Skolen gør opmærksom på, at der af sikkerhedsmæssige årsager er etableret et hegn mellem skolens matrikel og banen. Dette hegn skal genetableres, når anlægsarbejderne er færdige. I samme forbindelse beder skolen om, at Banedanmark så vidt muligt tager hensyn til, at der i området op mod banen ligger en frugtplantage, der har stor værdi som legeplads for især små børn.

Banedanmarks kommentarer

Hegnet på Holbæk Lilleskoles areal bliver ikke berørt af projektet. Det er kun hegn, der fejlagtigt er opført på Banedanmarks areal, der fjernes. Hvorvidt frugtplantagen er til fare for kørestrømsanlægget, vil blive vurderet af Banedanmark sammen med resten af strækningen, såfremt det vedtages politisk at fortsætte med projektet.

53B fik på informationsmødet i Holbæk oplyst, at der måske kan dispenseres fra eldriftsservituten, fordi kun et meget lille hjørne af hendes grund er omfattet af den. Da 53B går med salgstanker, beder hun om hurtigst muligt at få en skriftlig tilkendegivelse fra Banedanmark om, at grunden er undtaget fra servituten.

Banedanmarks kommentarer

Ejendommen er ikke fritaget fra eldriftsservituten som sådan, men den berøres kun lige akkurat af 19 meters-grænsen til spormidten. Det vil sige, at servituten kun betyder, at der ikke må opføres trådformede antenner med bærende konstruktioner og barduner eller elhegn over to meter i det hjørne af grunden.

55B oplyser, at hendes ejendom på Østergade i Hvalsø lokalplanmæssigt har mulighed for udstykning og bebyggelse. Derfor opfatter hun rådighedsindskrænkningen som følge af eldriftsservituten som en ekspropriation. Derudover gør 55B opmærksom på, at rådighedsindskrænkningen også kommer til at betyde, at en nyligt udbygget ejendom på Østergade 11 skal nedrives.

Banedanmarks kommentarer

Eldriftsservituten er ikke en hindring for at udstykke og bebygge, så længe bebyggelsen ligger 10 meter eller mere fra nærmeste spormidte.

5B kan ikke acceptere, at hans ejendom, som i luftlinje ligger to kilometer fra jernbanen, pålægges en servitut på grund af elektrificeringen. Derfor beder 5B om, at Banedanmark redegør for relevansen af en sådan servitut.

Banedanmarks kommentarer

5B er pr. e-mail blevet gjort opmærksom på, at han står som ejer af en anden ejendom, som ligger op ad banen og dermed er berørt af eldriftsservituten.

43B er imod elektrificeringen, som han mener, vil medføre gener for en fold på hans ejendom, der støder op mod banen.

Holbæk Sygehus (50V) gør opmærksom på, at hverken anlægsarbejder og/eller servitut om eldrift på to af sygehusets matrikler må forhindre forsvarlig drift af sygehuset.

Banedanmarks kommentarer

Banedanmark har noteret sig bemærkningerne. Eventuelle fravigelser vil blive besluttet i en senere fase og blive koordineret med Holbæk Sygehus.

4 Beplantning langs banen

22V ønsker, at Banedanmark placerer et arbejdsområde på en anden af virksomhedens matrikler end på den matrikel, som Banedanmark i første omgang har foreslået. Samtidig opfordrer 22V til, at beplantningen på begge matrikler i videst muligt omfang bevares, når der skal ryddes til bl.a. midlertidigt arbejdsområde.

27B er nabo til banen og vil være ked af det, hvis elektrificeringen medfører, at en række lærketræer langs banen skal fældes.

28B gør opmærksom på, at en tjørnehæk på baneskråningen er til gene for brugerne af en sti, der går fra broen over Blæsenborgvej op til stationen i Lejre. 25B opfordrer til, at der bliver gjort noget ved dette problem – eventuelt i forbindelse med elektrificeringen, hvis den er nært forestående.

32B har en have, der grænser op til trinbrættet Stenhusvej ved Holbæk. På grund af elektrificeringen skal nogle af havens træer fjernes, og derfor spørger 32B, om Banedanmarks entreprenørmaskiner kan fælde disse træer samtidig med, at træer på baneskråningen fældes. 32B spørger også, om Banedanmark kan etablere en grundig afskærmning, så indkig fra banen til haven begrænses, og så der ikke kan kastes ting fra skråningen ind på deres grund.

44B har af hensyn til sikkerheden plantet et tæt hegn mellem deres heste-ejendom og banen. 44B ønsker at få oplyst, hvor bredt et beplantningsbælte der bliver fjernet langs banen, og hvornår 44B vil få besked om at fjerne træer, hvis det bliver nødvendigt.

Holbæk Sygehus (50V) forventer, at Banedanmark afholder udgiften til etablering af det grønne bælte mellem banelinjen og de to af sygehusets matrikler, der berøres af elektrificeringen.

48B vil gerne vide, hvor høj beplantningen må være i skellet mellem hans ejendom og banearealet.

Banedanmarks kommentarer

Arbejdsarealerne er endnu ikke endeligt fastlagt og der vil blive taget stilling til forslaget i næste fase af projekteringen.

Banedanmark rydder al beplantning på eget areal op til ti meter fra sporets midte. På privat grund fældes eller beskæres kun den beplantning, der anses for nødvendig for at sikre, at beplantningen ikke er til fare for kørestrømsanlægget.

Beplantning fjernes/beskæres af Banedanmarks forstmedarbejdere for Banedanmarks regning. Det vil også være dem, der vurderer, hvor meget der skal beskæres. Det vil derefter være op til ejeren af grunden at vedligeholde

beplantningen på egen grund, så den ikke vokser sig for vild og igen bliver til fare for kørestrømsanlægget. Hvis det sker, vil det blive beskåret på grundejerens regning.

Grundejerne kompenseres for at blive pålagt en eldriftsservitut, da det er indskrænkning af råderetten over ejendommen. Kompensationens størrelse fastsættes ikke af Banedanmark, men af en uvildig ekspropriationskommission.

Banedanmark kompenserer ikke for eventuelle indbliksgener eller evt. henkastning af affald.

Se mere under afsnittet "Eldriftsservitut".

14B gør opmærksom på, at den ene af hendes to matrikler ikke fremgår af det kort, som Banedanmark har af hendes grund. Hun ønsker desuden at få oplyst, om et stort bøgetræ risikerer at skulle fældes.

Banedanmarks kommentarer

Alle matrikler langs banen kan ses på www.bane.dk/roskilde-kalundborg. Hvis kortet volder problemer, er man meget velkommen til at kontakte projektet på opgraderingroskilde-kalundborg@bane.dk.

Banedanmarks forstmedarbejdere vil i løbet af 2018-2019 vurdere, hvilken beplantning langs strækningen, der kan være til fare for banen.

31B forudser, at ændringerne af banen ud for deres grund vil ødelægge deres have, og skabe en sikkerhedsrisiko. Derfor beder 31B om, at der bliver sat et hegn op, som klart adskiller baneområdet og haven.

Banedanmarks kommentarer

En elektrificering af banen vil ikke gøre det farligere at bo langs banen, så der vil ikke være større behov for et hegn end der er i dag.

Vipperødgårds Allé Grundejerforening (35F) vil gerne vide, om jordvolden langs banen bliver ustabil, når bevoksning på volden fjernes.

Banedanmarks kommentarer

Jordvolden vil ikke blive ustabil som følge af, at vegetationen på volden bliver fjernet.

Ved rydning og fældning af bevoksningen bliver rødder ikke fjernet og jorden bliver ikke blotlagt. Fremover må der gerne være lav bevoksning, fx græsser, urter og lave buske og krat. Den lave bevoksning vil være med til at holde på jorden og forhindre erosion fra jordvolde og skrånninger. Opvækst af lav vegetation vil naturligt indfinde sig med tiden.

Som udgangspunkt vil vegetationen på Banedanmarks arealer blive ryddet til nærmeste skel eller max. 10 meter fra nærmeste elektrificerede spormidte. På naboarealer bliver der foretaget en forstfaglig vurdering af, hvilke træer og buske, som kan udgøre en risiko for kørestrømsanlægget og som skal fældes.

Den forstfaglige vurdering foretages i detailfasen, og det vil være til den tid, at en endelig vurdering foretages.

42B har en ejendom, der ligger for foden af en skrænt op til banen i Lejre Stationsby. På grund af højdeforskellen vurderer 42B, at fjernelse af bevoksning på skrænten vil medføre betydelige gener i form af indkig fra banen. Det gælder også, selvom der bliver plantet en ny og lavere bevoksning. 42B oplyser, at ejendommen er sat til salg, og på grund af elektrificeringsprojektet forventes et betydeligt økonomisk tab, som 42B ønsker at få dækket gennem erstatning. Skulle selve anlægsarbejderne medføre yderligere negativ påvirkning på ejendommen, forbeholder 42B sig ret til at fremsætte supplerende erstatningskrav.

21B mener, at elektrificeringen vil medføre indkig til hendes hus og have, fordi beplantning langs banen skal holdes nede. Hun er desuden bekymret for, at jorden under huset vil skride og medføre sætningsrevner, når skinnerne graves en meter ned. Derfor har hun været i kontakt med en advokat for at høre om mulighederne for erstatning, og for at Banedanmark køber huset.

Vipperødgårds Allé Grundejerforening (35F) opfatter de forestående arbejder som havende ekspropriationslignende karakter. 35F vil derfor gerne have oplyst, hvordan grundejerforeningens medlemmer bliver kompenseret for de gener, som eldriftsservitutten medfører i form af bl.a. forringet udsigt, mere støj samt deraf følgende tab af ejendomsværdi. 35F vil også gerne vide, dels om Banedanmark vil erstatte de træer og plankeværk, som skal fjernes inden for servitutgrænsen, dels hvem der vedligeholder arealet inden for grænsen på 10 meter. Endelig forventer 35F, at ejerne af de berørte ejendomme bliver inddraget.

Andelsboligforeningen Villaparken (46F) mener, at køreledninger og master vil skæmme udsigten fra naboejendommene, og dermed reducere ejendommenes værdi. Dette ikke mindst i lyset af, at beplantningen langs banen skal fjernes som konsekvens af elektrificeringen. Derfor ønsker 46F, at der etableres erstatningsbeplantning på baneskråningen.

Banedanmarks kommentarer

Banedanmark kompenserer ikke for eventuelle indbliksgener. Selv om al beplantning ryddes på Banedanmarks areal indtil ti meter fra spormidten, så vil den hurtigt vokse op igen. Det vil desuden stadig være muligt at have hæk eller hegn på egen matrikel, så længe den ikke vokser sig så stor, at den er til fare for at falde ind i kørestrømsanlægget. Men da kørestrømsledningerne hænger i over fem meters højde, så vil det i praksis kun være store træer, der volder problemer.

5 Elektromagnetisme

Energinet.dk (3V) mener ikke, det er korrekt at benytte udtrykket forsigtighedsprincip om de 0,4 mikrotesla, som danske sundhedsmyndigheder bruger. I stedet foretrækker Energinet.dk udtrykket udredningsværdi.

Banedanmarks kommentarer

Banedanmark takker for Energinet.dk's input.

9B har hæftet sig ved VVM-redegørelsens omtale af statistiske undersøgelser, som peger på en mulig negativ sammenhæng mellem magnetfelter og sundheden. Det oplyses i VVM-redegørelsen, at en sådan sammenhæng hverken kan forklares eller understøttes af forsøg med dyr og celler, men 9B stiller sig kritisk over for, at jernbanen elektrificeres, før konsekvenserne er undersøgt til bunds. 9B er desuden bekymret for, at de berørte naboer ikke får erstatning, hvis deres hus viser sig at være usælgeligt.

19B har samme bekymringer over magnetfelter og ejendomsværdi som 9B. På den baggrund spørger 19B, om man ikke blot kan vælge at benytte batteridrevne tog og dermed samme teknik, som nogle færges anvender i dag.

25B påpeger, at selvom studier viser, at der ikke er grund til bekymring for magnetstråling, så er den gængse holdning i befolkningen sådan, at 25B må forvente, at hans ejendom taber i værdi.

26B vil gerne vide, dels hvilke påvirkninger der kan forventes som følge af elektriske spændingsfelter, dels hvordan der kompenseres for, at elektriske spændingsfelter vil få handelsværdien på ejendomme til at falde.

27B har hørt om magnetfelter, men ved ikke, hvad de konkret kan betyde.

Vipperødgårds Allé Grundejerforening (35F) vil gerne vide, hvordan Banedanmark sikrer, at ingen ejendomme bliver ramt af magnetiske stråler ved højspændingsledningerne.

44B vil gerne vide, i hvor stor afstand fra køreledningerne man kan måle det elektromagnetiske felt.

51B oplyser, at de som beboere på Fabriksvej i Svebølle vil blive direkte berørt af elektrificeringen. Det bekymrer hende, at der ikke gives præcise oplysninger om, hvordan den planlagte elektrificering på længere sigt kan påvirke helbredet hos naboer til banen, og hun forventer, at det vil blive vanskeligt at sælge deres hus. Desuden undrer det 51B, at strømmen ikke føres i jorden som alternativ til luftledninger.

Banedanmarks kommentarer

Omkring kørestrømmen til jernbanen dannes et elektromagnetisk felt. Der er magnetfelter overalt, hvor der går en elektrisk strøm. Det gælder både tv'et, kaffekanden og mobiltelefonen. Jo større strøm, der går gennem en ledning eller et apparat, des større er magnetfeltet. Men feltets størrelse aftager kraftigt med afstanden fra ledningen. Man har forsket i elektromagnetismens påvirkning af mennesker i snart 40 år, men det er indtil videre ikke lykkedes at på- eller afvise om det kan udgøre en sundhedsrisiko.

Der er fastsat et forsigtighedsprincip som er baseret på en årsmiddelværdi på 0,4 mikrotesla for magnetfelter på 50 Hz. Boliger som har over 0,4 mikrotesla i opholdsrum vil derfor blive vurderet særskilt i henhold til forsigtighedsprincippet.

Det er kun ganske få ejendomme på strækningen, der er over de 0,4 mikrotesla i Banedanmarks beregninger, da ens hus skal ligge meget tæt op ad banen for at være påvirket. Udbredelsen af magnetfeltet varierer, og man kan derfor ikke sætte en fast afstand på.

Jernbanen elektrificeres ikke, før man har identificeret, hvilke huse, der er elektromagnetisk påvirket over 0,4 mikrotesla. Banedanmark vil undersøge den elektromagnetiske påvirkning nærmere i detailprojekteringen, og kontakte ejerne af de huse, der har en risiko for at blive påvirket. Ejerne vil blive kompenseret eller tilbudt ekspropriation afhængig af situationen.

40B vil gerne vide, om man kan dyrke afgrøder inden for den grænse på 19 meter fra spormidte, som fremgår af eldriftsservitutten, og om der kan være en helbredsrisiko for markarbejderne de pågældende steder.

39B vil også gerne have oplyst, om magnetfelter kan påvirke afgrøder på marker, der støder op til det areal på 19 meter fra spormidte, som skal friholdes langs banen.

Banedanmarks kommentarer

Eltog har været brugt i årtier i hele Europa, og Banedanmark har ikke kendskab til at der er registreret nogen elektromagnetisk påvirkning på planter.

19 meters-grænsen er afstanden mellem spormidte og yderste grænse for eldriftsservitutten. Denne grænse er ikke til for at beskytte mod elektromagnetisme – men derimod for at beskytte køreledningsanlægget mod ting, der falder ind i det.

Bakkebo JHF (24V) har indrettet oplagsplads til bl.a. grus og sand ind mod banen. Virksomheden beder om dispensation fra eldriftsservitutten, da der ikke er plads til en tilsvarende oplagsplads andre steder på grunden, og da minilæsseren på grund af højdeforskellen alligevel ikke vil komme i berøring med køreledningen, når den kører ved oplagspladsen.

Banedanmarks kommentarer

Det kommer an på den konkrete oplagsplads, og er derfor ikke noget, der kan siges noget generelt om på nuværende tidspunkt. Det vil blive vurderet nærmere i løbet af den detailprojektering, der kommer efter den politiske vedtagelse af projektet.

40B vil gerne vide, om der kan komme gnister fra køreledningsanlægget, når tog passerer de marker, hvor hans heste går, og om magnetfelterne kan påvirke dyrevelfærden. 40B vurderer, at han ikke længere har mulighed for at udmatrikulere sin ejendom til parcelhusgrunde, fordi ingen vil bo i et område med magnetfelter.

Banedanmarks kommentarer

Under normale omstændigheder dannes der ikke gnister i forbindelse med det nye kørestrømsanlæg.

I forbindelse med rimdannelse om morgenen i vinterhalvåret, vil der kortvarigt kunne opleves "gnister" som følge af togets kørestrømsaftagers (pantografens) passage af køreledningen, men dette fænomen vil forsvinde efter et par kørsler. Denne gnist vil kun opleves der, hvor køreledning og kørestrømsaftager mødes, og den vil ikke på nogen måde være til fare for dyr eller omgivelserne i øvrigt.

Grunde langs banen pålægges en eldriftsservitut, der forbyder nyopførelse af bygninger inden for ti meter af spormidten. Derfor bør der ikke komme nogen ejendomme så tæt på, at de påvirkes af elektromagnetismen.

6 Støj

9B vil gerne vide, om mennesker kan blive påvirket af støj fra køreledningerne.

17B og 19B ønsker at få etableret en støjvold mellem sin ejendom og banen, fordi fjernelse af beplantning vil øge støjgenerne fra både Roskilde - Kalundborg-banen og fra Odsherredbanen.

30B oplyser, at etableringen af dobbeltspor ud for deres ejendomme i sin tid medførte en væsentlig forøgelse af støjniveauet, fordi spor 1 blev hævet ca. 70 cm. På den baggrund glæder 30B sig over elektrificeringen, fordi støjen fra motorlokomotiver vil forsvinde. Imidlertid forsvinder hjulstøj ikke, og som kompensation for dette og for de gener, som 30B får på grund af eldriftsservitutten, beder de om at få etableret et støjværn svarende til det, der står ved Trekroner Station.

38B oplever, at bevoksning på skråningen mellem banen og deres ejendomme virker støjreducerende, og forskønner deres udsigt mod banen. Derfor bekymrer det, at al bevoksning på Banedanmarks arealer, som ligger inden for 10 meter fra spormidte, vil blive fjernet. 38B beder om at få udleveret en konkret plan for genbeplantning af skråningen. Bekymringen for øget støj forstærkes af, at det på grund af afstandskrav og banens placering på en vold ikke er muligt at etablere et støjhegn det pågældende sted. Derfor frygter 38B, at fjernelse af beplantning vil reducere ejendomsværdien i området, og varsler, at dette vil medføre et krav om kompensation.

Endelig vil 35F gerne vide, om Banedanmark sætter en støjvæg op, eller om der på anden vis sikres mod, at børn og dyr har adgang til banen.

Andelsboligforeningen Villaparken (46F) er bekymret for, at forbi-kørende tog og tog, der enten bremser eller sætter farten op omkring Holbæk Station, vil give støj hos dem som naboer. 46F ønsker, at der etableres en støjvæg på strækningen fra Holbæk Station i retning mod Kalundborg, fordi banen her ligger over eller i niveau med grundene i Holbæk Vestby.

47B ønsker, at der etableres en støjmur mellem jernbanesporene og deres matrikel i Tølløse, fordi der både er støj og rystelser, når tog passerer. I den forbindelse oplyser 47B, at deres hus allerede er faldet i værdi, og måske er usælgeligt.

26B vil gerne vide, hvilken visuel og støjmæssig afskærmning Banedanmark vil etablere som erstatning for den beplantning, der fjernes. I forlængelse af dette ønsker 26B også at få oplyst, hvordan der kompenseres for den lavere handelsværdi, som bliver konsekvensen af manglende afskærmning.

18B foreslår, at banen mellem Industrivej og Holbækvej i Jyderup sænkes til niveau, når elektrificeringen etableres på denne strækning, hvor der ligger en

del grunde. Sænkningen vil reducere de støjgener, som ellers vil være konsekvensen af, at beplantning fjernes.

Banedanmarks kommentarer

Elektrificeringen af banen ændrer ikke på støjniveauet. Dog vil eldrevet materiel give færre støjgener ved lave hastigheder.

Vegetation er en meget variabel parameter i vores beregninger. Det kan være spredt, tæt, højt osv. Tynde træer i lige rækker eller spredt og af forskellig højde. Derfor kan vi ikke medtage det som en korrektion i vores beregninger. Hvis man skal have en effekt, skal det være nåltræer i en dybde på 20-25 meter. Så kan man opnå en dæmpning på 2-3 dB, altså en meget begrænset effekt. Det har primært en psykologisk effekt, fordi man ikke kan se, hvad der foregår bag bevoksningen.

Vinden i træerne giver også en lyd fra sig, så baggrundsstøjen bliver lavere, når beplantning fjernes, og derfor kan toget godt lyde højere. Det er også derfor, at nogen oplever, at toget lyder højere om vinteren.

Da elektrificeringen ikke gør nogen forskel for lydniveauet, etableres der heller ikke støjværn langs strækningen. Der er ingen planer om at sænke banen, der hvor 18B foreslår det.

28B oplyser, at de i dag oplever støj ("klonk-lyde") fra et stød etableret på skinnerne umiddelbart før Lejre i retning mod Roskilde. 28B beder om, at denne støjkilde bliver reduceret med et elektronisk isoleret stød.

Banedanmarks kommentarer

Elektrificeringsprojektet medfører ikke ændringer i de stød, der findes i dag.

36B og 37B spørger, om naboerne vil kunne høre samme brummende tone fra køreledningerne, som er konstateret ved f.eks. Høje Taastrup Station, og som det ifølge 36B og 37B vil være vanskeligt for naboer at leve med.

Banedanmarks kommentarer

Under normale omstændigheder vil der ikke være "summe-lyde" fra det nye kørestrømsanlæg, der bliver etableret på strækningen Roskilde-Kalundborg. I modsætning til det "gamle" kørestrømsanlæg ved Høje Taastrup station er der ikke nogle isolatorer, der kan skabe disse "summe-lyde".

Vipperødgårds Allé Grundejerforening (35F) ønsker oplyst, hvordan der i anlægsperioden vil blive kompensert for støj, støv og vibrationer. 35F spørger også, hvornår anlægsarbejdet henholdsvis påbegyndes og afsluttes. Også potentielle støjgener i anlægsfasen vækker bekymring hos 38B, som henstiller til, at nat- og weekendarbejde holdes på et absolut minimum.

41B vil gerne vide, om anlægsarbejdet bliver udført i dagtimerne, så de nærmeste naboer undgår at blive generet tidlig morgen og sen aften.

Banedanmarks kommentarer

De væsentligste støj- og vibrationer i anlægsfasen vil især komme fra ramning af fundamenter til køreledningsmaster og i forbindelse med sporsænkninger (herunder evt. ramning af spuns) samt konstruktionsarbejder ved brostederne. Ved ramning af fundamenter for køreledningsmaster flyttes aktiviteten langs med jernbanen. Det tager typisk en-to timer pr. fundament.

Banedanmark forsøger altid at tilrettelægge anlægsarbejdet, så det giver færrest gener for naboer til jernbanen. Da der er tale om en kortvarig aktivitet, er der ikke kutyme for kompensering. Naboer til jernbanen vil løbende blive informeret om projektet. Derudover vil der i god tid blive informeret om anlægsarbejder, hvor der kan forventes væsentlige gener fra støj og vibrationer, så man som beboer har mulighed for at tilrettelægge sin dag efter det.

Forudsat at projektet bliver politisk vedtaget i 2017, så forventes anlægsarbejdet at starte i 2018. Den elektrificerede bane vil kunne tages i brug i slutningen af 2021. I løbet af anlægsperioden vil der også blive udført sporfornyelse og skiftet til det nye signalsystem.

38B er bekymret for, at øget hastighed på togene vil medføre flere støjgener.

Banedanmarks kommentarer

Dette projekt omhandler kun en elektrificering af strækningen; strækningen hastighedsopgraderes ikke.

7 Vibrationer

9B påpeger, at sætningsskader på et hus ofte først konstateres, hvis man eksempelvis fjerner soklen eller renoverer gulv. Derfor mener 9B ikke, at naboerne er godt nok sikret mod vibrationsskader som følge af anlægsarbejde og den senere togdrift, blot fordi Banedanmark fotograferer ejendommene før køreledningsmasterne etableres.

28B er bekymret for, om rystelser fra ramning af køreledningsmaster og senere driften af tunge, hurtige eldrevne tog vil kunne give skader på deres hus. Derfor beder 28B om, at Banedanmark gennemgår huset for skader, før anlægsarbejdet sættes i gang, og at der sættes en vibrationsmåler op, når de eldrevne tog er sat i drift.

Banedanmarks kommentarer

Det er i princippet muligt, at der opstår sætningsskader i anlægsfasen. Banedanmark overvåger særligt følsomme bygninger, og tilrettelægger arbejdet, så anlægsarbejderne kan gennemføres. Under anlægsfasen vil entreprenørerne kunne kontaktes med bekymringer i forhold til arbejderne.

38B er bekymret for, at øget hastighed på togene vil medføre flere vibrationsgener.

Andelsboligforeningen Villaparken (46F) er bekymret for, at forbi-kørende tog og tog, der enten bremses eller sætter farten op omkring Holbæk Station, vil medføre rystelser hos dem som naboer.

Banedanmarks kommentarer

Elektrificeringen af jernbanestrækningen vil ikke medføre mærkbare ændringer i vibrationerne, når anlægsarbejdet er afsluttet.

55B benytter høringsprocessen for elektrificeringen til at gentage, at en af hendes ejendomme har fået sætningsskader på grund af et af Banedanmarks tidligere projekter. Skaderne er ifølge 55B sket, da der blev kørt med store maskiner på Østergade i Hvalsø i forbindelse med, at banen blev udvidet til dobbeltspor.

Banedanmarks kommentarer

Hvis 55B gerne vil anmelde en skade på sit hus, skal det ske til bane@bane.dk. Klagen er videresendt.

8 Natur & miljø

22V oplyser, at markerne på to af virksomhedens matrikler ofte oversvømmes, fordi der er for lidt fald og for dårlig vandføring i Daruprenden. Derfor bekymrer det 22V, at der etableres en permanent grundvandssænkning og en pumpestation syd for de berørte markarealer, som også skal udlede til Daruprenden, og han frygter, at det vil få antallet af oversvømmelser til at stige.

49B oplyser, at hun på sin ejendom har en brønd, som ligger ca. 250 meter fra det sted ved Darup Mosevej, hvor der foretages grundvandssænkning og etableres en pumpestation. 49B beder om garanti for, at grundvandssænkning og pumpestation ikke medfører problemer med vandforsyningen på hendes ejendom.

Banedanmarks kommentarer

Der vil kun blive ledt begrænsede mængder ekstra vand til, som følge af grundvandssænkningen. Pumpestationens primære formål er at pumpe vand fra banelegemet op i et nyt forsinkelsesbassin, og derved undgå oversvømmelse af banelegemet. Der udledes allerede i dag vand fra banegrøfter til Daruprenden. Dette vand vil i den fremtidige situation blive samlet op i et forsinkelsesbassin, før det udledes. Derved vil banens indflydelse på oversvømmelserne blive reduceret.

43B er imod elektrificeringen, som han mener, vil være til gene for naturen i området.

39B og 40B forstår ikke, hvorfor der skal placeres syv meter høje master langs jernbanen mellem Roskilde og Kalundborg, når man andre steder i landet graver kabler ned i jorden, så de ikke skæmmer naturen og skader dyrelivet. 40B er desuden bekymret for, at køreledningsanlægget vil forhindre kronvildt i at krydse banen og for, at gæs og rovfugle vil flyve ind i ledningerne og blive dræbt. Derudover vil 40B gerne have svar på to ting. Dels hvem der har ansvaret for, at salgsprisen på hans ejendom reduceres markant som følge af, at udsigt og dyreliv ødelægges af elektrificeringen, og dels hvor stor erstatning han kan forvente på grund af de gener, elektrificeringen medfører for hans ejendom.

Banedanmarks kommentarer

Køreledningerne skal have kontakt med toppen af togene, hvor pantografen sidder. Man kan godt have strømmen nede ved skinner, som man f.eks. har det i Metroen i København, men det ville kræve at man lukkede hele banen inde, da det ellers ville være livsfarligt for de mennesker og dyr, der krydser banen.

Der er ingen erfaringer for, at køreledningerne skulle være til fare for dyrelivet. Fuglene kan sagtens sidde på dem uden at få stød, og de hænger

så højt oppe (omkring fem meter over jorden), at ingen andre dyr kan komme i kontakt med dem.

Hvis der foretages ekspropriation eller pålægges en servitut vil det være ekspropriationskommissionen, som fastlægger erstatningens størrelse. Kommissionen kan tage mange forhold med i deres vurdering, og den enkelte ejer kan fremføre det ved en ekspropriationsforretning.

45B har en ejendom ved Regstrup, hvis marker og læhegn støder op til banen. I forbindelse med elektrificeringen pålægges ejendommen at fjerne læhegnet, og dette betegnes i VVM-redegørelsen som en lille visuel påvirkning. Denne vurdering er 45B uenig i, og beder om at få den uddybet og revurderet med henblik på, at hegnet kan blive stående. 45B oplyser, at han har observeret, at hasselmus og andre bilag IV-arter benytter læhegnet som levested, og han undrer sig over, at dette ikke fremgår af VVM-redegørelsen. 45B er klar over, at levestedet kan bevares, hvis han rykker læhegnet længere ind på matriklen, men dette ville ifølge 45B være en de facto ekspropriation, der forringer den fremtidige drift af marken.

Banedanmarks kommentarer

Når eksisterende beplantning langs banen i det åbne land ryddes eller fældes vil det sammen med opsætning af master og køreledninger medføre en større synlighed omkring banen end i dag. Vurdering af graden af denne påvirkning varierer alt efter landskabets nuværende karakter. Vurderingerne baseres bl.a. på landskabernes sårbarhed over for visuelle påvirkninger. Nogle steder vil områder derfor blive vurderet til at have en større påvirkning end andre områder. Det betyder også at ændringer i de visuelle forhold helt lokalt kan opleves meget forskelligt i forhold til den samlede vurdering.

På Banedanmarks arealer vil beplantning blive ryddet til nærmeste skel eller max. 10 meter fra nærmeste elektrificerede spormidte. På naboarealer til jernbanen foretages en forstfaglig vurdering i forhold til, hvilke træer og buske der kan udgøre en risiko for kørestrømsanlægget og derfor være nødvendige af fælde. Den forstfaglige vurdering af det pågældende hegn vil blive foretaget i næste fase af projektet, som ligger efter en mulig politisk aftale om projektets gennemførelse.

Forekomster af bilag IV arter er ikke registreret forbindelse med feltundersøgelserne, og generelt er de pågældende steder ikke blevet vurderet egnede som levesteder for bilag IV arter. Denne vurdering er suppleret af en række materialer (herunder kortmateriale og strækingsvideo) samt kilder som bl.a. Danmarks Miljøportal.

Det er således under VVM-processen vurderet, at projektet ikke er i strid med EU's habitatdirektiv. Habitatdirektivet forpligter medlemslandene til at sikre, at der ikke vil være nogen negativ påvirkning af bilag IV arter, der kræver streng beskyttelse.

Andelsboligforeningen Villaparken (46F) mener, at så længe der køres med dieselelektriske tog, vil en hastighedsforøgelse medføre øget udledning af dieselpartikler. Dette finder 46F uacceptabelt.

Banedanmarks kommentarer

Såfremt det besluttet at elektrificere banen, vil eltog i overvejende grad erstatte de nuværende dieseltog på strækningen. Dermed vil udledningen af dieselpartikler blive væsentligt reduceret.

Det skal samtidig nævnes, at det ikke indgår i projektet at øge hastigheden på strækningen Roskilde-Kalundborg.

36B og 37B oplyser, at der ligger et gammelt villaområde langs Kalundborgvej, der er registreret som kulturmiljø i Holbæk Kommune. Fjernes træerne langs banen på denne strækning, mener 36B og 37B, at det vil ændre områdets visuelle udtryk mere, end det fremgår af VVM-redegørelsen, hvor der blot tales om et mere åbent kig til banen.

55B mener, at elektrificeringen blot medfører relativt små gevinster, hvad angår miljø og energiforbrug sammenholdt med de gevinster, man ville opnå ved at investere pengene i kollektiv trafik i byerne. På strækningen mellem Roskilde og Kalundborg løber banen gennem langstrakte naturområder, hvor partikelforurening fra dieseltog vil genere relativt få mennesker, og hvor den vil kunne nedbrydes i naturen. I øvrigt mener 55B, at udslip af diesel kan renses relativt billigt på selve togene.

Passagerpulsen hos Forbrugerrådet Tænk (23F) bakker op om elektrificeringen af de danske hovedstrækninger på jernbanen og indfasningen af elektriske tog. Dette ikke mindst i lyset af, at udfasningen af gamle dieseltog er en tiltrængt forbedring af både miljø og luftkvalitet.

Holbæk Lilleskole (29V) glæder sig over de miljømæssige virkninger, som elektrificeringen vil have i form af mindre CO₂ og mindre støj.

Banedanmarks kommentarer

Banedanmark anser ovenstående for at være kommentarer, der ikke skal besvares.

9 Baneteknik

12B mener, at det vil være spild af penge at elektrificere udtrækssporet i forlængelse af spor 106 i Kalundborg ud over overkørsel 232 og ud mod Novo. 12B begrundet dette med, at sporet oprindeligt skulle have været brugt til omløb af DSB's materiel fra spor 110-113 via sporskifte 101 a/b. Imidlertid fjernes sporskiftet, og spor 110-113 udstyres med sporstoppere i øst-enden, hvorfor sporet ikke mere kan bruges til dette formål. Det eneste sporet kan bruges til i fremtiden er, at få eventuelle godstog fra spor 106 til spor 101-105 og videre til havnebanen, hvis havnebanen genåbnes. Dette er dog ikke sandsynligt, eftersom Kalundborg Forsyning har bygget hen over sporene. Skulle havnebanen alligevel blive genåbnet, ville det kun være til brug for dieselmateriel, som skal ud i udtrækssporet over vejen, fordi sporene 101-105 ikke bliver elektrificeret.

Banedanmarks kommentarer

Banedanmark er opmærksomme på problematikken omkring de nævnte spor. Der vil blive taget endelig stilling til det i den næste fase af projektet. Men vi takker for det opmærksomme input.

10 Anlægsfasen

Passagerpulsens hos Forbrugerrådet Tænk (23F) finder det positivt, at udfasningen af dieseldrevne tog og indfasningen af eltog forventes at forbedre driftssikkerheden og bidrage til kortere rejsetider. I anlægsfasen opfordres Banedanmark til at benytte Passagerpulsens "10 gode råd i forbindelse med sporarbejder", så gener for togpassagererne mindskes mest muligt. Der henvises også til Passagerpulsens undersøgelse af passagerønsker til togstationer, som kan bidrage med gode ideer, når Banedanmark eventuelt skal etablere en ny station øst for Kalundborg.

Dansk Industri (33V) hæfter sig ved, at elektrificeringen mellem Roskilde og Kalundborg vil medføre hurtigere samt mere effektiv og klimavenlig togdrift. Dernæst opfordrer Dansk Industri til, at trafikale gener i anlægsfasen holdes på et minimum, og at pendlere og berørte virksomheder informeres i god tid om eksempelvis erstatningsbusser og tung trafik på vejnettet.

Banedanmarks kommentarer

Banedanmark takker for input. Banedanmark søger altid at mindske generne under anlægsfasen, som vi godt ved kan give problemer for de rejsende.

20B savner information om og koordinering mellem de mange infrastrukturprojekter, der påvirker hans bolig på Lynggårdsvej i Jyderup med støj og trafik, og som måske gør hans ejendom ubeboelig og usælgelig. Udover elektrificeringsprojektet nævner 20B bl.a. sporfornyelse, Signalprogrammet og udbygning af Kalundborgmotorvejen, og han opfordrer til, at de implicerede parter koordinerer deres indsatser og oplyser, hvem der planlægger at anlægge hvad og hvornår, så antallet af ubekendte faktorer reduceres.

Banedanmarks kommentarer

Banedanmark står for både elektrificering, sporfornyelse og nyt signalprogram. Disse projekter ligger netop tæt på hinanden for at mindske den periode, hvor naboerne til banen generes, men vi beklager de gener som anlægsarbejdet stadig måtte medføre. Banedanmark er også bekendt med motorvejsprojektet og er i dialog med Vejdirektoratet.

8B oplyser, at han ikke ønsker at afstå eller på anden vis stille de arealer til rådighed, som er nødvendige til arbejdskørsel og i forbindelse med sænkning af broen ved Friheden.

Banedanmarks kommentarer

I forbindelse med sporsænkningen under broen vil der ske en midlertidig ekspropriation af mindre arealer langs banen. Ekspropriationen sker med hjemmel i Elektrificeringslovens § 13, stk. 1. Loven giver Transport-, Bygnings- og Boligministeriet (og hermed Banedanmark) bemyndigelse til ved

ekspropriation at erhverve de arealer, der er nødvendige for at gennemføre elektrificeringen af de statslige jernbanestrækninger.

38B foreslår, at eventuelle adgangsveje til brug for etablering af køreledninger ved Kongebrovej i Lejre anlægges på nordsiden af banen, hvor der er marker og ingen umiddelbare naboer.

Banedanmarks kommentarer

I løbet af detailprojektering vil det blive besluttet hvilken side af banen, køreledninger skal placeres på. Det er dog ikke muligt at skifte side løbende.

54B foreslår, at et planlagt arbejdsområde ved Gammelgårdsvej flyttes helt eller delvist til den østlige side af sporet, hvor en materialeplads allerede er gjort klar til udlejning. Ved at placere arbejdsområdet der, får man en bedre adgangsvej, og man undgår at sætte begrænsninger for effektiv landbrugsdrift i en længere periode. 54B vil gerne have oplyst, hvornår Banedanmark planlægger at benytte arbejdsområdet og til hvilken type materiel.

Banedanmarks kommentarer

Den nærmere udnyttelse af arbejdsarealet vil blive besluttet i detailprojekteringen, der følger den politiske beslutningsproces. Forudsat at projektet bliver politisk vedtaget i 2017, så forventes anlægsarbejdet at starte i 2018. Den elektrificerede bane vil kunne tages i brug i slutningen af 2021.

Vestervangens Vandværk (11V) gør opmærksom på, at man har to vandværksboringer på en matrikel, som kan blive berørt, hvis der under anlægsarbejdet opstår en forurening. 11V har derfor sendt kontaktoplysninger, som Banedanmark kan benytte, hvis det bliver relevant.

Banedanmarks kommentarer

Banedanmark takker for oplysningen.

11 Trafikale forhold

Roskilde Kommune (2K) minder Banedanmark om, at miljøvurderingsrapporten side 244 skal ændres, så der ikke står, at arbejds trafik sker ad Gammelgårdsvej mod vest. Derimod skal der stå, at arbejdskørsel sker mod øst gennem Roskilde Kommune.

Banedanmarks kommentarer

Banedanmark takker for oplysningen, og beklager fejlen.

4B er begejstret over planerne om at elektrificere banen mellem Roskilde og Kalundborg. Dels fordi det vil forkorte rejsetiden mellem Kalundborg og København, dels fordi det vil gavne befolkningstilvæksten i Kalundborg, og dels fordi det vil være godt for miljøet.

40B kan fra sin ejendom se, at togene mellem Kalundborg og Svebølle kun har få passagerer. Han finder elektrificeringen urimelig, fordi den skæmmer naturen, generer dyrelivet og medfører værditab hos naboejendommene, blot for at nogle få togpassagerer skal komme få minutter hurtigere frem.

Banedanmarks kommentarer

Banedanmark takker for opbakningen til projektet fra 4B.

Elektrificeringen medfører mange fordele.

- *Jernbanen på sigt kan gøres uafhængig af fossile brændstoffer. Man hjælper til at mindske CO₂-udslippet i Danmark, fordi elektrisk togdrift kan baseres på vedvarende energi.*
- *Togenes energiforbrug kan nedsættes, fordi bremseenergien kan udnyttes (regenerativ bremsning).*
- *Eldre vet togmateriel til hastigheder på 160 km/t og mere er billigere i anskaffelse end dieselmateriel.*
- *Eldre vet materiel giver færre støjgener ved lave hastigheder.*
- *Lokal partikelforurening undgås.*
- *Det bliver muligt at lave nye direkte forbindelser fra Kalundborg og Holbæk, så passagerer på visse afgange kan køre fra Kalundborg til Helsingør uden at skulle skifte tog.*

Men Banedanmark gør også opmærksom på, at elektrificeringen ikke medfører nogen hastighedsopgradering på strækningen.

Holbæk Lilleskole (29V) oplyser, at skolen har foreslået Holbæk Kommune en lille omlægning af fjordstien, så den fortsætter et stykke langs skolens grund. Holbæk Lilleskole foreslår, at omlægningen drøftes på et møde med deltagelse af Banedanmark, skolen og kommunen.

Banedanmarks kommentarer

Banedanmark deltager gerne i et møde herom.

39B vil gerne vide, om elektrificeringen har betydning for, om store landbrugsmaskiner kan passere jernbaneoverskæringerne uden væsentlige ulemper.

Banedanmarks kommentarer

Elektrificeringen vil kun medføre et krav om frihøjde til køreledningen. Ved overkørslen opsættes derfor advarselsskilte med angivelse af "Farlig spænding" og "Størst tilladte højde af køretøj", hvor højden forventes fastsat til 4,5 m.

49B har fået oplyst, at der skal eksproprieres jord fra en nabo på Darup Mosevej til brug i anlægsfasen. Dette bekymrer 49B, fordi Darup Mosevej er adgangsvej til hendes ejendom og i øvrigt så smal, at to personbiler ikke kan passere hinanden. Derfor ønsker hun garanti for, at Banedanmarks brug af vejen ikke giver adgangsproblemer til hendes ejendom. I samme forbindelse oplyser 49B, at den nærliggende viadukt over Roskilde – Korsør-banen er så smal og lav, at lastbiler og nogle kassevogne ikke kan passere under.

Banedanmarks kommentarer

Banedanmark sørger selvfølgelig for, at alle har adgang til og fra deres boliger i anlægsfasen.

Holbæk Sygehus (50V) minder om den dialog, der har været mellem sygehuset og Banedanmark vedrørende tre broer, der forbinder sygehuset over baneterrænet. Her forventer Holbæk Sygehus, at broerne ikke bliver berørt af hverken eldriftsservitutten, anlægsarbejde eller nye sikkerhedsgrænser.

Banedanmarks kommentarer

Banedanmark har orienteret Region Sjælland om, at der arbejdes med en sporsænkning ved Gl. Ringstedvej, hvorved broen bevares i sin nuværende form. Det er dog aftalt med Holbæk Kommune at broen beskilles til 12/8 ton som følge af de opdaterede bæreevneberegninger. Øvrige broer forventes ikke påvirket.

55B mener ikke, at det etablerede dobbeltspor eller den kommende elektrificering kan forventes at gøre togdriften mere stabil og hyppig, hvilket ifølge 55B heller ikke er nødvendigt, da det må være passagertallet, der styrer planlægningen.

Banedanmarks kommentarer

Banedanmark betragter ovenstående som en kommentar.

12 Generelt

Dansk Industri (33V) savner en vurdering af samfundsøkonomien ved at elektrificere banestrækningen mellem Roskilde og Kalundborg. Ifølge Dansk Industri er samfundsøkonomiske vurderinger væsentlige for et godt beslutningsgrundlag, når trafikale investeringer skal prioriteres.

DSB (34V) oplyser, at man ikke har bemærkninger til høringen om elektrificering mellem Roskilde og Kalundborg.

Energinet.dk (3V) mener, at VVM-redegørelsen burde have omtalt de ombygninger, som Energinet.dk eventuelt skal foretage som følge af elektrificeringsprojektet mellem Roskilde og Kalundborg. Det drejer sig dels om eventuelle forhøjelser af Energinet.dk's master, så der skabes tilstrækkelig frihøjde til kørestrømsanlægget, og dels om ombygning af infrastruktur til el- og gasforsyning, som eventuelt kan blive nødvendige, hvis baneområdet udvides. Derfor burde de miljømæssige konsekvenser af disse ombygninger også have fremgået af VVM-redegørelsen for elektrificeringen. Som eksempler nævnes ressourceforbrug, støj og vibrationer. Ifølge Energinet.dk burde det også fremgå af VVM-redegørelsen, at Banedanmark forestår al dialog med kommuner og museer om plan-, VVM- og myndighedsarbejde samt dialog med kommuner om areal- og rettighedserhvervelse til bl.a. forsyning af Banedanmarks transformere ved Tølløse og Kalundborg.

Energinet.dk ønsker at ombygge sine anlæg rettidigt i forhold til Banedanmarks elektrificeringsprogram, og inviterer derfor til et møde om, hvordan de nødvendige ændringer kan planlægges.

Banedanmarks kommentarer

I henhold til praksis, bliver der foretaget samfundsøkonomiske vurderinger af projektet.

Banedanmark takker for Energinet.dk, Dansk Industri og DSB's input, og vil fortsat have kontakt til Energinet.dk – også i den kommende detailprojekteringsfase. Det er Banedanmarks vurdering, at den foreliggende VVM-undersøgelse dækker alle relevante aspekter af projektet. Endvidere må Banedanmark afvise forslaget fra Energinet.dk om at Banedanmark skal stå for al dialog med kommuner og museer om plan-, VVM- og myndighedsarbejde samt dialog med kommuner om areal- og rettighedserhvervelse til forsyning af Banedanmarks transformere ved Tølløse og Kalundborg.

Vestervangens Vandværk (11V) gør opmærksom på, at vandværket har trykvandedninger under banen i en privat overkørsel mellem Holbæk og Regstrup.

Banedanmarks kommentarer

Banedanmark er opmærksom på vandværkets trykvandedninger.