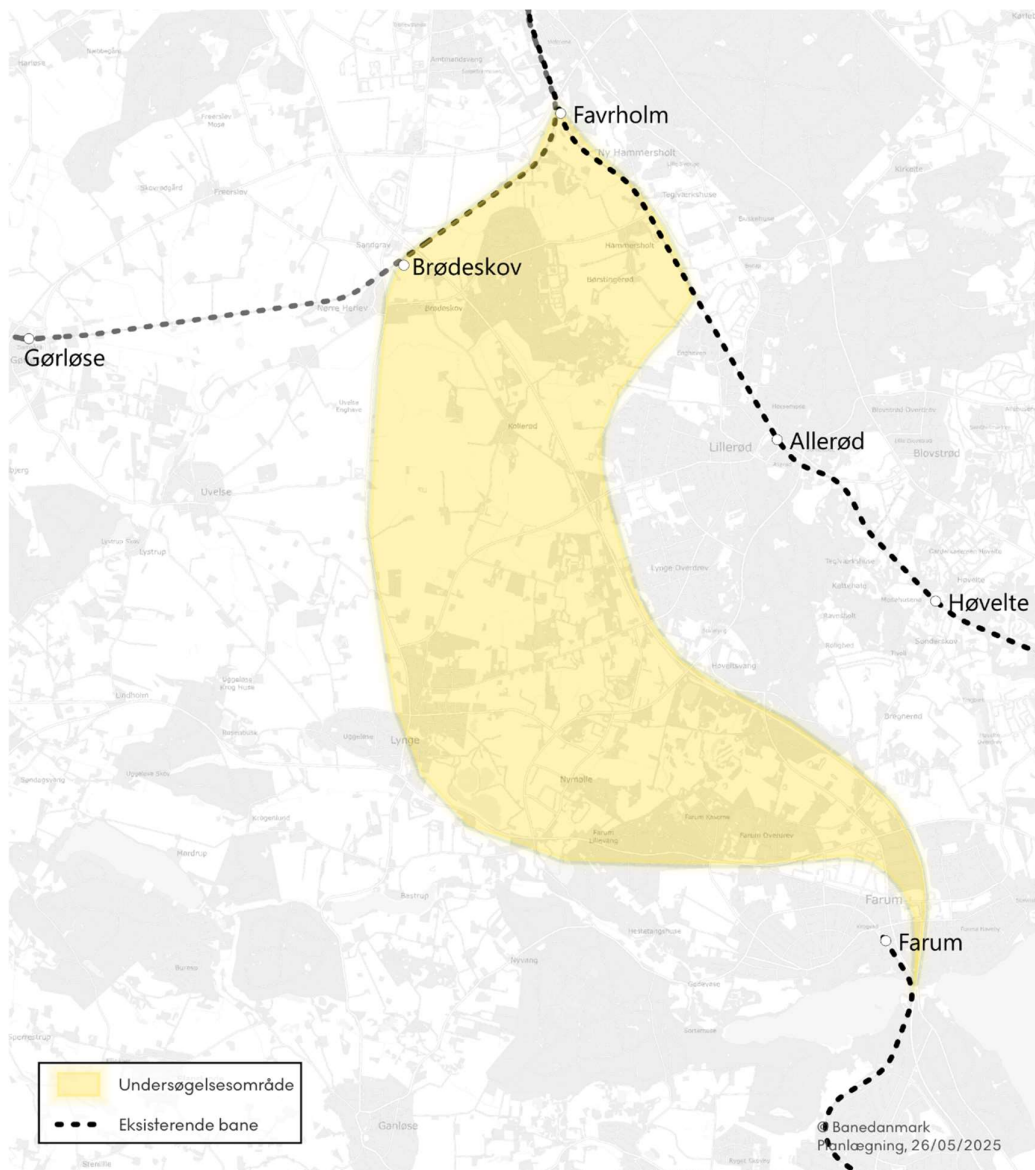


Høringsnotat:

I undersøgelsen af en ny bane mellem Farum og Hillerød har Banedanmark fået til opgave at undersøge mulige linjeføringer inden for et fastlagt undersøgelsesområde. Det fastlagte undersøgelsesområde fremgår af nedenstående figur 1.

Figur 1: Undersøgelsesområde for strategisk analyse af ny bane mellem Farum og Hillerød



Projektet befinder sig i en tidlig undersøgelsesfase og har i den forbindelse gennemgået en såkaldt strategisk analyse. Som en del af den strategiske analyse har der været en offentlig høring, hvor interesserede borgere, virksomheder og foreninger har haft mulighed for at komme med deres kommentarer til projektet.

Banedanmark har modtaget 36 høringssvar fra borgere, foreninger og virksomheder. Høringssvarene er i det følgende resumeret efter emne. Banedanmark har besvaret høringssvarene, og de vil blive brugt til at forbedre undersøgelserne indenfor de anlægstekniske, økonomiske og lovmæssige rammer, der er gældende. Høringsmaterialet og høringssvarene indgår i det materiale, som forligskredsen træffer beslutning på baggrund af.

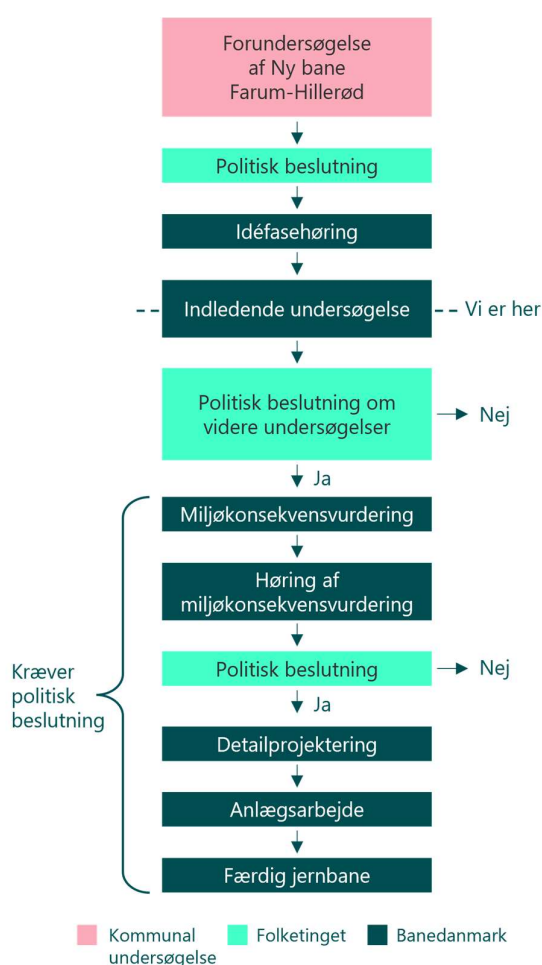
I en eventuel senere fase af projektet vil én eller flere løsninger blive undersøgt på et dybere niveau ved en miljøkonsekvensvurdering. Når denne undersøgelse offentliggøres, vil projektet igen blive fremlagt i en offentlig høring. Den samlede undersøgelsesproces fremgår af illustrationen til højre.

Høringssvarene besvares efter emne, hvorfor forskellige pointer fra samme høringssvar i nogle tilfælde vil optræde under flere forskellige emner.

Nummereringen af høringssvar er fortløbende med en bogstavbetegnelse, som følger denne metodik:

- B = Borger
- F = Forening/Interesseorganisation
- V = Virksomhed

I bilaget kan alle høringssvar læses i sin helhed. Private oplysninger og navne er anonymiseret, undtagen for politikerne og virksomhedsejere, som udtaler sig på baggrund af virksomheden.



Generelt om projektet

Grundejerforeningen Gregersminde (15F) mener, at deres grundværdi vil blive negativt påvirket af projektet. Grundejerforeningen Farumsødal (7F) udtrykker stor bekymring for projektets mulige konsekvenser for nærområdet.

Danmarks Naturfredningsforening Hillerød (18F) påpeger, at en styrkelse af den kollektive trafik er positivt. Men grundet påvirkningen af naturen ønsker de, at behovet for en ny bane mellem Farum og Hillerød kortlægges og eventuelt overvejes løst med S-busser.

21B, 26B og 31B bakker grundlæggende op om ideen, da den vil gavne mange pendlere og især dem, der skal pendle til det nye supersygehus ved Favrholm. 31B fremhæver især fordelene for Lynges lokalsamfund samt Lynges og Vassingerøds erhvervsliv. 31B mener desuden, at projektet nedsætter det samlede CO₂ aftryk, da det vil medføre, at mange familier vil kunne undgå at købe endnu en bil.

23V (Scandinavian Golfbane) fremsætter en generel indsigelse mod en jernbane nær deres arealer. De påpeger, at en jernbane vil forringe oplevelsen på golfbanen og udtrykker bekymring for, om det vil koste tab af medlemmer og økonomisk tab for klubben.

33B stiller sig uforstående overfor, hvorfor der også skal bygges nye jernbaner, når der nu bygges så mange motorveje.

Banedanmarks kommentarer:

Undersøgelsen af en ny linjeføring mellem Farum og Hillerød er på et meget indledende stadie. I forbindelse med denne undersøgelse bliver adskillige linjeføringer undersøgt, ligesom fordele og ulemper ved de forskellige løsninger bliver kortlagt. Disse løsninger vil i foråret 2026 blive fremlagt for politikerne, som på den baggrund tager stilling til projektet, og om det ønskes, at der arbejdes videre med konkrete linjeføringer. Hvis der træffes politisk beslutning om, at Banedanmark skal arbejde videre med en eller flere løsninger, vil der senere blive sat gang i en såkaldt miljøkonsekvensvurdering, hvor en dybere undersøgelse skal kortlægge projektets påvirkning af omgivelserne.

Linjeføringer og geografi

Generelt om linjeføringer

6B, 16B, 17F, 18F, 22B foreslår at fokusere på linjeføringen langs den eksisterende motorvej. Dette ville give den kortest mulige linjeføring, færrest påvirkninger af naturen og færrest

ekspropriationer. Venstres byrådsgruppe i Furesø (17F) mener, at motorvejens eksisterende trace kan rumme en jernbane, og at denne løsning vil resultere i færrest ekspropriationer. 17F ønsker en linjeføring på vestsiden af motorvejen. 6B påpeger, at denne linjeføring kan medføre tekniske udfordringer, behov for brotilpasninger samt en kumulativ støjpåvirkning.

14V foreslår en linjeføring, som fletter ind i midten af motorvejen allerede ved Fiskebækbroen via en tunnel. Herefter skal banen løbe i midten af motorvejen med stop ved Farum Bytorv og Lyngvej hele vejen til syd for Nørre Herlev, hvor den derefter fletter ud via en tunnel og følger elmasterne til Børstingerød, hvor den fletter sammen med Hillerødbanen og forsætter mod Hillerød.

7F ønsker, at banen anlægges på motorvejens østside i stedet for den vestlige, hvor grundejerforeningens boliger ligger.

20B, 27B, 28B og 30B frygter, at en ny jernbanelinje gennem skovene (Nyvang, Terkelskov og Farum Lillevang) vil ødelægge deres adgang til rekreative områder. De modsætter sig en linje, der går direkte gennem naturområderne nær Farum og opfordrer til at finde en alternativ linjeføring. 27B mener, at projektet strider mod grønne mål (biodiversitet, EU-politikker). 25B og 26B er bekymrede for, om de mister forbindelsen til Farum by, som er vigtig for børn og dagligliv, med en linjeføring, der går syd om golfbanen.

20B, 24B, 25B, 26B, 28B, 29B foreslår, at banen i stedet føres nordpå langs Hillerødmotorvejen fra den nye Farum Station ved Bytorvet, rundt om golfbanen og derefter vestpå mod Vassingerød og Lyng. Dette vil skåne naturen og bevare den daglige adgang til Farum By. 24B påpeger, at en sådan linjeføring ville give mulighed for stationer ved Farum Overdrev, Vassingerød og Lyng. 24B mener samtidigt, at denne linjeføring undgår bebyggelse, alt imens der skabes bedre adgang til kollektiv trafik. 6B fraråder sådan en linjeføring, da den giver en stor omvejskørsel til fordel for få passagerer samt høj miljøpåvirkning af naturen.

Banedanmarks kommentarer:

Banedanmark takker for de mange bemærkninger vedrørende forslag til placering af en linjeføring. Der undersøges mange linjeføringsforslag både syd om golfbanen og linjeføringer langs motorvejen, som ganske rigtigt vil være den korteste. En placering af en linjeføring indebærer en vurdering af, hvor der er det største passagerpotentiale, hvilket har afgørende betydning for linjeføringens placering, samt eventuelle stationer undervejs. En ny linjeføring vil forstyrre, hvor end den placeres, og Banedanmarks undersøgelse skal netop belyse de gener, som projektet vil medføre. I den forbindelse laves der i en eventuel senere fase en miljøkonsekvensvurdering f.eks. omfattende naturundersøgelser, støjberegninger osv. I sidste ende er det en politisk beslutning, om fordelene ved projektet er større end ulemperne, og om der derfor skal arbejdes videre med projektet.

Dette høringsnotat og samtlige høringssvar indgår som en del af det materiale, som politikerne træffer beslutning på baggrund af.

Alternative linjeføringsforslag

Movia (12V) anbefaler at inddrage de understøttende lokale og regionale buslinjer i udpegningen af linjeføringer og stationer. Derudover anbefaler 12V at inddrage eksisterende viden, om gode skifteforhold for at sikre sig, at den offentlige transport bliver brugt. 6B ønsker en intensiveret busdrift mellem Farum og Allerød i stedet for en jernbane. 6B påpeger, at busdrift ville være mindre omkostningstungt, mere fleksibelt og med en lavere miljøpåvirkning. 6B anerkender dog, at løsningen vil give en begrænset kapacitet.

1B påpeger, at der bør overvejes en forbedret udfletning, så der i fremtiden kan komme en kæmpe ringbane mod Lyngby, Slangerup og Frederikssund.

4B bemærker, at man kan flette S-tog sammen med Hundestedbanen ved Brødskov Station.

21B Fremlægger en plan for at forbinde fem S-togslinjer gennem nye tværgående forbindelser:

- Farum–Høvelte
- Værløse–Måløv (forbinder tre linjer)
- Måløv–Høje Taastrup
- Høje Taastrup–Ishøj
- Høvelte–Vedbæk (inkl. Kystbanen)

Formålet med forslaget er at skabe en ringbane gennem åbent land for lavere omkostninger og med høj effektivitet. 21B mener, at dette vil mindske biltrafik og trængsel, gøre offentlig transport mere attraktiv og forbinde hele hovedstadens fingerplan effektivt. 21B opfordrer til, at der igangsættes politisk og administrativt arbejde for at realisere denne større vision for S-togsnettet.

33B forslår i stedet at føre en ny linjeføring fra Farum til Gørløse og så opgradere strækningen Gørløse-Frederiksværk til S-bane. Dette ville indfri Halsnæs Kommunes ønske om at få S-tog.

35B foreslår en udbygning af Farum-linjen med en ny strækning fra Farum Midtpunkt langs Slangerupvej og videre mod Vassingerød, Lyngby, Uggeløse, Lindholm og Slangerup. Ruten omfatter flere nye stationer, blandt andet ved Lyngby og Slotsmosen i Slangerup. Fra Nørre Herlev foreslås det at benytte Lokalbanens spor til Hillerød via Favrholm. Derudover overvejes en sidegren mod Frederiksværk via Gørløse samt en omlægning af Lokalbanens rute gennem

sommerhusområder til Gilleleje og videre til Helsingør. En mulig fjordforbindelse mellem Hundested og Nykøbing Sjælland nævnes også.

Banedanmarks kommentarer:

Banedanmark takker for de mange bemærkninger til nye linjeføringer.

Banedanmark er blevet bedt om at undersøge en ny bane mellem Farum og Hillerød. I den forbindelse er der fastlagt et undersøgelsesområde, som en ny linjeføring forventes at ligge indenfor. Fælles for de nævnte forslag ovenfor er, at de er udenfor det udpegede undersøgelsesområde. Disse undersøgelser er derfor ikke relevante i dette projekt, som kun skal indeholde en forbindelse mellem Farum og Hillerød.

Mht. udvidet busdrift på strækningen er dette ikke et forhold, som Banedanmark kan undersøge. Banedanmark kortlægger passagerpotentialer i forbindelse med undersøgelsen, men disse potentialer bruges til at fastslå, om det giver mening at anlægge en jernbane. Herefter vil man typisk tilpasse buslinjerne til det nye togmønster. En undersøgelse af busdrift som erstatning for S-toget er ikke en del af Banedanmarks undersøgelse.

Fælles for forslaget om ringbaner mellem "fingrene" i S-togsnettet er, at det ville kræve en større undersøgelse af rejsemønstre og passagerpotentialer i hele hovedstadsområdet. Det ligger ikke inden for dette projekts ramme at foretage større undersøgelser af ringbaner.

Generelt om stationer

4B bemærker, at der bør være, så mange parkeringspladser som muligt helt tæt på stationerne, for at gøre det attraktivt at bruge forbindelsen. 4B bemærker endvidere, at der skal anlægges toiletter på de nye stationer.

14V mener, at der bør anlægges en station ved Lyngvej sydvest for Lillerød. 14V mener, at stationen skal opføres mellem Nymøllevej og Lyngvej i midterrabatten på motorvejen. Denne placering ville medføre, at man kun har opgang og adgang via de to veje.

Movia (12V) opfordrer til, at der afsættes passende arealer ved de nye stationer og busterminaler, så der er plads til at etablere faciliteter til chauffører, passagerer og passagervendte funktioner.

Banedanmarks kommentarer:

Kommende stationer vil blive anlagt efter de standarder, der er på S-banen. I planlægningen af nye stationer er beliggenhed og tilgængelighed en af mange faktorer, der vurderes. Tilpasning til andre transportmidler og parkeringspladser prioriteres højt, såfremt det er muligt på den givne placering.

Linjeføring over Høvelte

Venstres byrådsgruppe i Furesø (17F) udtrykker tilfredshed med, at Høvelte-løsningen ikke længere er en del af oplægget. 19B ønsker derimod, at der inkluderes en linjeføring, som går over Høvelte, da det vil give den korteste rute, rejsetid og mulighed for at betjene Allerød med et ekstra tog.

6B og 21B foreslår en kortere og billigere linje fra Farum til Høvelte i stedet for den direkte forbindelse til Hillerød. 21B mener, at de sparede midler bør bruges på en større, sammenhængende udbygning af S-togsnettet.

6B mener, at en linjeføring over Høvelte vil give en begrænset ekspropriation og undgå fredninger. 6B påpeger desuden, at en ulempe ved en linjeføring over Høvelte bl.a. kan være, at linjeføringen går igennem et militært område.

Banedanmarks kommentarer:

Undersøgelsen af en linjeføring mellem Farum og Hillerød er igangsat på baggrund af et ønske fra de tre kommuner på strækningen på baggrund af deres afvejede ønsker til byudvikling, linjeføring mv.

En linjeføring over Høvelte ligger udenfor Banedanmarks undersøgelsesområde.

Tunnel under Farum

Grundejerforeningen Farumsødal (7F) ønsker, at der tages stilling til mulighederne for en tunnelløsning fra syd for Fiskebækbroen og under Mølleåen samt fra Farum Station og nordpå. Foreningen afslutter med at opfordre til en klar politisk beslutning om, hvorvidt der skal disponeres over arealer i området, så der skabes vished og mulighed for rettidig inddragelse af beboerne i processen.

Banedanmarks kommentarer:

Forslaget om at føre hele eller dele af banen igennem en tunnel vil blive uforholdsmæssigt dyrt at realisere. Tunnelløsninger er særdeles bekostelige og vil medføre en markant højere anlægspris, end der forventes at være passagerer til at retfærdiggøre. Hvis en tunnelløsning eller andre lignende løsninger finansieres af grænsefladeprojekter, kan dette indtænkes i en eventuel senere fase af nærværende projekt.

Ny Farum Station

Grundejerforeningen Farumsødal (7F) foreslår, at tracéet anlægges i lavest mulige niveau, helst i niveau med eller under motorvejen, for at undgå negativ påvirkning af udsyn, støj og fremtidige kommunale planer om overdækning af motorvej og eventuelt banetracé. Derudover mener de, at en ny station i Farum-området bør placeres under jorden, uanset om den placeres ved Farum Bytorv eller Farum Midtpunkt.

Movia (12V) anbefaler, at de eksisterende kvaliteter ved den nuværende station i Farum kommer til at danne grundlag for en ny station og busterminal, så der fortsat er samme gode muligheder for, at passagerne kan skifte mellem forskellige typer af offentlig transport.

14V ser en god mulighed i at lægge en ny Farum Station imellem Farumbytorv og Marie Kruses skole. Den skulle anlægges i midterrabbatten på motorvejen og være forbundet til begge sider af motorvejen ved hjælp af den eksisterende gangbro over motorvejen.

Banedanmarks kommentarer:

Placeringen af en ny Farum Station er endnu ikke fastlagt, men den ville skulle være i nærheden af Farum Bytorv. Hvor lavt i terrænet den placeres, vil være et udtryk for, hvordan den passer ind i den øvrige linjeførings højdeforhold. Med dette projekt vil den nye Farum Station erstatte den nuværende station, og den vil derfor også ændre karakter fra at være en endestation til en gennemkørende station. Dette kan have betydning for stationens udformning. Banedanmark vil prioritere bus- og parkeringspladser i det omfang, som stationens placering tillader det.

Lynge

Rådet for Bæredygtig Trafik (11V) påpeger, at strækningen skal være dobbeltsporet og føres så tæt på Lynge som muligt, så en station kan betjene byområdet. Rådet for Bæredygtig Trafik ønsker også at udvide undersøgelsesområdet mod vest for at give mulighed for byudvikling mellem Lynge og Hillerød.

11V ønsker, at banen føres fra Lynge direkte til Nørre Herlev ved den eksisterende Frederiksværkbane og følge den resten af vejen til Hillerød forbi Favrskov Station.

16B finder det ikke acceptabelt, at en fremtidig linjeføring kommer til at inkludere en station i Lynge, da det vil støjpåvirke områder, som ikke er støjpåvirkede i dag.

8B påpeger, at der er behov for en direkte forbindelse fra Lynge-Uggeløse til Hillerød med en dertilhørende station i Lynge-Uggeløse. Det ønskes, at behovet for beboerne i de

nærtliggende byer, og især de unges muligheder for uddannelse, tilgodeses med en direkte forbindelse.

Banedanmarks kommentarer:

Der undersøges en dobbeltsporet S-bane, som skal kunne betjenes med fremtidens S-tog, der er førerløse.

Projektet befinder sig fortsat på et indledende undersøgelsesniveau. Banedanmark er således i gang med at undersøge forskellige linjeføringer, stationer og passagerpotentialer indenfor det undersøgelsesområde, som er fastsat af forligskredsen. Det vil i sidste ende være politikerne, som bestemmer, om projektet skal gennemføres, og hvilken linjeføring og dertilhørende stationer, der skal anlægges.

Vassingerød

2B foreslår en linjeføring gennem Vassingerød samt en station grundet mange arbejdspladser i Vassingerød industri.

Banedanmarks kommentarer:

Banedanmark er opmærksom på de forskellige passagerpotentialer, der er langs strækningen. Dette gælder både private og erhvervspotentialer.

Favrholm

Movia (12V) påpeger, at det skal sikres, at Lokaltog fortsat kan etablere vendespor ved Favrholm Station, og at disse vendespor og ladeinfrastruktur på sigt kan forlænges til flere og længere tog. Derudover anbefaler Movia, at Lokaltogs infrastruktur på sigt kan udbygges til dobbeltspor mellem Hillerød Station og Favrholm Station.

Banedanmarks kommentarer:

Banedanmark er opmærksom på, at der er flere grænseflader i projektet til andre projekter og operatører. Det forventes, at en dialog med disse operatører vil foregå i en eventuel senere fase såfremt politikerne beslutter, at Banedanmark skal gå videre med projektet.

Arealforhold

9V bemærker, at der udlejes en ejendom i Farum kommune til Rigspolitiets træning af politihunde, og at disse har særlige krav til sikkerhedsafstand til jernbaner. Det bemærkes, at

det er afgørende for, at myndighedens aktiviteter kan bibeholdes, at disse sikkerheds- og afstandskrav opretholdes.

14V mener, at det må være muligt at anbringe jernbanen imellem de to vejbaner på Hillerødmotorvejen i 10-11 km. Denne linjeføring skulle flettes ind allerede ved Fiskebækbroen via en tunnel. 14V gør opmærksom på, at der er 3 km jernbane, der ikke vil være plads til i midterrabatten, men opfordrer til, at dette tages med i planlægningen af den nye udvidelse af Hillerødmotorvejen.

Banedanmarks kommentarer:

Såfremt det besluttes at anlægge banen, vil der for de påvirkede skulle tages stilling til, om de pågældende rettigheder vil skulle eksproprieres efter gældende regler. Det omfatter både myndigheder og private.

Det er Banedanmarks vurdering, at forslaget fra 14V ikke er gennemførligt. De anlægstekniske udfordringer ved at anlægge midt i en eksisterende motorvej vil være meget store, herunder med pladsudfordringer til de to nødvendige spor i midten af motorvejen, som også vil kræve plads til skærver og afvanding.

Vejdirektoratet er desuden ved at undersøge en udvidelse og forlængelse af motorvejen med en tilføjelse af et ekstra spor i hver retning inkl. nyt nødspor med videre, hvilket muligvis kan berøre arealet omkring motorvejen.

Trafikering

Rejsetid

1B ønsker en linjeføring langs motorvejen for at få den hurtigste rejsetid. Derudover ønskes det, at der anlægges en station ved Allerød.

10B udtrykker, at rejsetiden til supersygehuset i Favrholm og til Hillerød vil være markant kortere med offentlig transport. Dermed vil mange fravælge bil, og det vil mindske den voldsomme støj og forurening, som Hillerødmotorvejen forårsager.

13B bemærker, at en udbygning af S-banen vil reducere rejsetiden til Hillerød.

16B påpeger, at den kortest mulige linjeføring (langs motorvejen) med færrest stop vil medføre den korteste rejsetid.

Banedanmarks kommentarer:

Når der skal anlægges en ny jernbane, er der mange faktorer, som spiller ind på linjeføringen. To af de største er, at man gerne vil komme hurtigst muligt frem samtidigt med, at man gerne vil betjene flest mulige passagerer. Disse to hensyn kan være modsatrettede, da flere stationer langs linjeføringen vil medføre flere stop og dermed en bedre tilgængelighed for nogle, men omvendt en længere samlet rejsetid for andre, som ikke har et ærinde på en mellemliggende station. Dette er årsagen til, at en ny linjeføring med nye stationer skal undersøges nøje i forhold til passagerpotentialer. I sidste ende er valget af en eventuel linjeføring en politisk prioritering af hvilken linjeføring, der vil komme flest til gode, og om det står mål med de ulemper, som linjeføringen måtte medføre.

Miljøhensyn

Natur

Danmarks Naturfredningsforening Hillerød (18F) opfordrer til at undgå at påvirke og nedlægge eksisterende natur.

3B foreslår at undgå linjeføring i særligt bevaringsværdige naturområder. Det påpeges, at der skal tages hensyn til det rige og varierede dyreliv og naturen langs Oldvej i Vassingerød og området omkring Birkholm Plantage. 4B bemærker, at man bør indtænke naturhensyn i projektet fra start af.

22B, 25B og 28B påpeger, at naturen nord for Farum har en uvurderlig naturværdi og mener, at en jernbane i dette område vil være en katastrofe.

23V og 29B påpeger, at området, hvor der undersøges en jernbane, er præget af fredet skov, §3-områder, gravhøje og et rigt dyreliv. Fingerplanen forhindrer ifølge dem netop baneføring gennem området.

Banedanmarks kommentarer:

Inden de træffes endelig beslutning om en ny jernbane, vil der skulle laves en Miljøkonsekvensvurdering. Denne undersøgelse skal kortlægge og vurdere alle de påvirkninger, som projektet måtte have på en bred vifte af forhold såsom natur, grundvand, drikkevand, klimatilpasning, fortidsminder, kulturarv, rekreative interesser, befolkningen, støj, vibrationer, elektromagnetisme, landskab og visuelle forhold, jordbund samt materielle goder. Disse undersøgelser vil blive gennemført af fagfolk, hvis politikerne vælger en eller flere linjeføringer, der skal arbejdes videre med. En af de første undersøgelser vil således være en

naturundersøgelse, hvor biologer kortlægger naturen langs de valgte linjeføringer. Denne viden vil blive brugt i det videre arbejde med projektet, så det får den mindst skadelige virkning på naturen. Det kunne f.eks. være i form af særlige indsatser for flagermus, særligt beskyttet natur, faunapassager, erstatningsnatur osv. En jernbane vil ikke blive bygget før, at der er en plan for, hvordan man forholder sig til alle de særlige forhold, der gælder på den konkrete strækning.

Støj og vibrationer

Grundejerforeningen Farumsødal (7F) ønsker, at enhver løsning skal sikre, at området ikke udsættes for støjgener, og at banen derfor som minimum bør indkapsles i en tunnellignende konstruktion. Foreningen lægger også vægt på behovet for grundige undersøgelser af eventuelle rystelser eller andre fysiske påvirkninger af boligerne, som flere steder er over 50 år gamle.

Grundejerforeningen Gregersminde (15F) mener, at linjeføringerne vil medføre øget støj og lys og opfordrer til, at der tages alle de nødvendige anlægstekniske løsninger i brug for at mindske denne påvirkning. 16B udtrykker bekymring for eventuelle støjproblemer i Lynge og Allerød som følge af projektet.

Venstres Byrådsgruppe i Furesø (17F) mener, at en linjeføring langs motorvejen vil give færrest samlede støjgener, som yderligere kan imødegås af de planlagte støjregulerende tiltag på motorvejen.

22B og 34B påpeger, at en ny bane igennem Farum vil skabe en ny støjkorridor, som vil påvirke livskvaliteten negativt for borgerne i Farum Nordby og Fensmarkskvarteret.

Banedanmarks kommentarer:

I forhold til støj skelnes der mellem anlægsstøj, mens banen bygges, og driftstøj, når banen er bygget.

Anlægsstøjen kan stamme fra støjende arbejder og entreprenørmaskiner, og der sættes støjkrav til entreprenørens anlægsarbejde. Banedanmark skal forholde sig til de samme grænser for anlægsstøj som andre anlægsmyndigheder

Driftsstøjen stammer fra togenes kørsel, og denne skal ligeledes overholde nogle fastsatte støjgrænser. Denne driftsstøj beregnes allerede inden banen bygges, og der bliver støjforebygget, hvis driftsstøjen forventes at bevæge sig over grænseværdien. Denne støjforebyggelse kan f.eks. bestå i nye vinduer, støjmur eller støjvolde.

Den videre proces

Grundejerforeningen Farumsødal (7F) anmoder om hurtig og klar afklaring omkring ekspropriation og ønsker, at Banedanmark tidligt går i dialog med de berørte grundejere. Allerede ved offentliggørelsen af et projektforslag forventer de, at salgspriser og omsættelighed af boligerne vil blive påvirket. Derfor opfordres der til, at Banedanmark foretager arealreservationer og indleder tidlig dialog med de berørte parter.

32B spørger ind til, hvordan en eventuel ekspropriation vil foregå. 32B og 36B er desuden bekymrede for, om deres huse vil blive usælgelige med planerne om en jernbane. 36B har forstået, at der først træffes beslutning om projektet om ti år og kan ikke forstå, hvorfor det tager så lang tid.

36B stiller sig uforstående overfor, hvorfor Furesø Kommune vil have en jernbane uden en station mere.

Banedanmarks kommentarer:

Undersøgelsen af en linjeføring mellem Farum og Hillerød er igangsat på baggrund af et fælles ønske fra de tre kommuner på strækningen, om at udvikle områderne mellem byerne og få en jernbaneforbindelse mellem en række byer, som ikke har forbindelse i dag.

Undersøgelsen af en ny bane mellem Farum og Hillerød er stadig på et meget tidligt stadie. Der undersøges fortsat linjeføringsmuligheder, stationer og passagerpotentialer indenfor et meget stort område. Når der fremlægges linjeføringsforslag til forligskredsen i foråret 2026, vil politikerne tage stilling til projektet og om det ønskes, at der arbejdes videre med konkrete linjeføringer, som skal undersøges på et dybere niveau. Det er først i denne fase, at projektet vil have en detaljeringsgrad, som viser hvilke boliger og matrikler, der vil blive påvirket af projektet.

Den endelige linjeføring er derfor endnu ikke fastlagt og politisk besluttet. Dette betyder, at det først er i en senere fase, at der kan gives konkrete svar på, hvilke ejendomme og arealomfang, der måtte blive berørt af projektet.

Det er korrekt, at en jernbane og nye stationer kan have både negativ og positiv betydning for ejendomspriserne i området. Hvis ens bolig ligger i det område, hvor der skal ligge en ny jernbane, vil man få erstatning ved en såkaldt ekspropriation, når jernbanen skal anlægges. Det betyder, at en uvildig instans vurderer boligen på markedsvilkår og erstatningen gennemføres.