



Høringsnotat

– Idefasehøring

Hastighedsopgradering Østerport-Helsingør

banedanmark



banedanmark Høringsnotat



Banedanmark

Anlægsudvikling

Amerika Plads 15

2100 København Ø

www.bane.dk

Høringsnotat

Indhold	Side
Forord	4
Baggrund	5
Anlægsbeskrivelse	5
Projektets videre forløb	7
Læsevejledning til høringssvarene	8
Høringssvar	10
Alternativer til projektet	10
Støj og vibrationer	11
Samfundsnytte og samfundsøkonomi	12
Hastighed	13
Kapacitet	14
Rejsetid	14
Generelt	16

Forord

Dette høringsnotat dokumenterer den offentlige idéfasehøring, som Banedanmark har gennemført om hastighedsopgradering af banestrækningen Østerport-Helsingør.

Projektet skal hastighedsopgradere strækningen mellem Østerport og Helsingør, også kaldet Kystbanen. Hastighedsopgraderingen giver muligheder for at nedsætte rejsetiden på strækningen og forbedre mulighederne for at indhente forsinkelser ved uregelmæssigheder.

Banedanmark udfører undersøgelser, der tilgodeser de danske og EU-retlige regler, der gælder for vurdering af projekters indvirkninger på miljøet – herefter omtalt som VVM (Vurderinger af Virkninger på Miljøet). Projektet gennemløber en VVM-proces med to offentlige høringer. Den første offentlige høring var en idéfase. Idéfasehøringen afholdtes for at indhente forslag om de forhold, der skal tages hensyn til i de videre undersøgelser. Grundlaget for høringen var et debatoplæg, som kan ses på www.bane.dk/opgraderingkystbanen.

Høringen fandt sted i perioden 15. juni til 16. august 2015. Banedanmark har modtaget fem høringssvar fra borgere og et enkelt fra en offentlig myndighed. Alle henvendelser er behandlet i dette høringsnotat.

Imidlertid er projektet nu sat i bero, hvilket betyder at projektet ikke bliver udført i 2017 som tidligere planlagt.

Såfremt man på et senere tidspunkt vælger at genoptage projektet vil de indsendte høringssvar indgå i det videre arbejde med VVM-redegørelsen, i det omfang det forbedrer projektet inden for de tekniske, økonomiske og miljømæssige rammer.



Martin Munk Hansen
Områdechef, Anlægsudvikling

Baggrund

I den politiske aftale fra 14. januar 2014 er det besluttet at hastighedsopgradere strækningen mellem Østerport og Helsingør, også kaldet Kystbanen.

Hastighedsopgraderingen gør det muligt at sænke rejsetiden på strækningen og forbedre mulighederne for at indhente forsinkelser ved uregelmæssigheder.

Hastigheden på strækningen er i dag op til 120 km/t. I forbindelse med projektet undersøges det, hvad der skal til for at gennemføre en hastighedsopgradering op til 160 km/t.

Anlægsbeskrivelse

I den politiske aftale fra d. 14. januar 2014 blev der afsat ca. 116 mio. kr. til at udarbejde beslutningsgrundlag og gennemføre en hastighedsopgradering af strækningen Østerport-Helsingør.

Projektet var planlagt udført i 2017 sammen med en større sporfornyelse på strækningen, men da projektet nu er sat i bero, vides det ikke hvornår en eventuel udførelse vil kunne finde sted. Det ligger dog fast at hastigheden ikke kan forøges før Banedanmarks Signalprogram er udført på strækningen, hvilket tidligst er etableret i 2021.

Det vil være fordelagtigt at gennemføre hastighedsopgraderingen i sammenhæng med en sporfornyelse eller andre større arbejder på banen, for at genere banens passagerer mindst muligt, samtidig med at der kan opnås økonomiske fordele ved at kombinere flere arbejder.

Selvom sporfornyelsen og hastighedsopgraderingen udføres samtidigt, er sporfornyelsen ikke en del af VVM-processen og de offentlige høringer, da den bliver gennemført som en del af Banedanmarks normale sporfornyelses- og vedligeholdelsesprojekter på jernbanen.

Stor samfundsøkonomisk værdi

Analyser gennemført af Banedanmark i 2012 viser, at den samfundsøkonomiske nytte af at hastighedsopgradere strækningen mellem Østerport og Helsingør vil være stor.

Hastigheden på strækningen er i dag op til 120 km/t, med lavere hastigheder på den sydligste og nordligste del af strækningen. Den forholdsvis lave hastighed skyldes delvis, at banen har et ældre signalsystem, og at en hastighedsopgradering i det gamle signalsystem er kostbar.

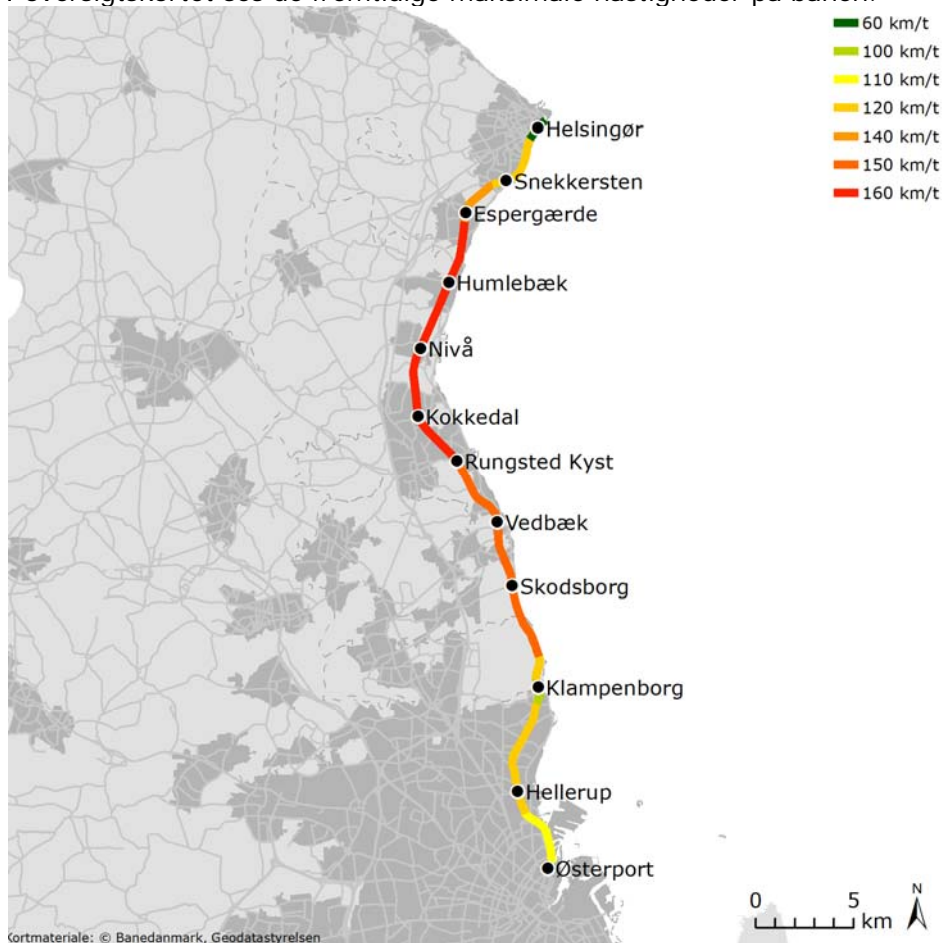
Kortere rejsetid

Det forventes på nuværende tidspunkt, at rejsetiden som følge af hastighedsopgraderingen vil kunne afkortes med op til 4 minutter mellem Østerport og Helsingør, afhængigt af togsystem. Hvis køretidsreserverne desuden reduceres, vil den samlede rejsetid i alt kunne afkortes med op til 6 minutter.

Banedanmark arbejder hele tiden med at reducere køretiden, men den fulde reduktion kan først realiseres når hastighedsopgraderingen er gennemført og signalsystemet er fuldt implementeret.

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

I oversigtskortet ses de fremtidige maksimale hastigheder på banen.



På den sydligste del af strækningen mellem Østerport og Klampenborg opgraderes der til maksimalt 120 km/t (mod de nuværende max. 100 km/t). På den nordligste del af strækningen mellem Snekkersten og Helsingør bliver den nye maksimalhastighed 120 km/t mod 100 km/t i dag. Mellem

Klampenborg og Snekkersten er det muligt at opgradere banen til en maksimalhastighed på 150-160 km/t.

De fysiske anlægsarbejder – det skal gøres

De fysiske anlægsarbejder, der skal udføres i forbindelse med hastighedsopgraderingen, vil primært foregå inden for banens eget areal, og vil være sammenlignelige med andre anlægsarbejder på banen, eksempelvis ved 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 af togenes påvirkning på banens dæmninger og broer. Det forventes derfor, at enkelte dæmninger og broer skal forstærkes for at kunne klare den øgede påvirkning.

Foruden de nævnte fysiske ændringer undersøges det, hvilke eventuelle øvrige anlægsarbejder der er nødvendige for at muliggøre hastighedsopgraderingen.

Projektets videre forløb

Under Banedanmarks arbejde med projekteringen af hastighedsopgraderingen, har det vist sig at projektet blev væsentligt dyrere end den afsatte bevilling. Samtidig er der væsentlige tidsmæssige problemer i at indarbejde opgraderingen i sporfornyelsen i 2017. Derfor er projektet nu sat i bero.

Når projektet er sat i bero, betyder det også at Banedanmark på nuværende tidspunkt ikke arbejder videre med projektet. På et senere tidspunkt kan politikerne vælge at genoptage projektet.

Banedanmark udarbejder normalt et beslutningsgrundlag til politisk behandling og gennemfører derfor en VVM-proces. I forbindelse hermed afholder Banedanmark to høringer – først i forbindelse med idéfasen og dernæst i forbindelse med offentliggørelsen af miljøreddegørelsen for projektet. Dette høringsnotat dækker idéfasehøringen.

Formålet med de to høringer er at informere om projektet og at inddrage offentligheden, så alle personer, kommuner, øvrige myndigheder, virksomheder, organisationer mv. kan være med til at forbedre projektet.

Idéfasehøringen blev annonceret i lokale aviser, på Høringsportalen og på Banedanmarks hjemmeside, og alle henvendelser er blevet registreret og offentliggjort i dette høringsnotat. Det vil sige, at både skriftlige henvendelser i brev eller per mail og mundtlige henvendelser pr. telefon indgår. Alle

kommentarer og forslag er vurderet og indarbejdet, i det omfang de inden for de økonomiske, tekniske og miljømæssige rammer kan anvendes i projektet.

Der indkom i alt fem henvendelser fra borgere og en enkelt fra en virksomhed (DSB). Bagerst i dette notat findes en liste over afsendere af henvendelser. Endvidere kan alle høringssvar læses på Banedanmarks hjemmeside i deres fulde længde.

Den anden offentlige høring er udsat på ubestemt tid, da projektet er sat i bero. I en evt. senere offentlig høring vil der igen være mulighed for at komme med kommentarer til projektet. Høringsperioden bliver igangsat med udsendelse af en VVM-redegørelse, som beskriver projektets forventede påvirkning af omgivelserne. Banedanmark har gennemført naturundersøgelser langs hele strækningen i sommeren 2015, med hvis der går mange år før projektet evt. genoptages, må undersøgelserne suppleres med nye undersøgelser.

Såfremt projektet senere genoptages, vil Banedanmark anvende de indkomne kommentarer i det videre arbejde, og både høringssvar fra idéfasehøringen og fra den anden offentlige høring indgår som en del af grundlaget for den politiske beslutning om *Hastighedsopgradering Østerport-Helsingør*.

Banedanmark udarbejder herefter et beslutningsgrundlag og forelægger en detaljeret indstilling om godkendelse af anlægget for transportministeren.

Hvis projektet godkendes, vil det efterfølgende blive detailprojekteret, så selve anlægsarbejdet kan udføres.

Læsevejledning til høringssvarene

For at give læserne et samlet overblik over alle henvendelser til projektet sker behandlingen af høringssvarene tematisk frem for behandling af hvert høringssvar for sig.

Høringssvarene og Banedanmarks kommentarer til høringssvar er samlet i så få kategorier som muligt for at undgå gentagelser i kommentarerne. Nogle elementer af høringssvarene har karakter af rene holdningstilkendegivelser, og er derfor som udgangspunkt ikke kommenteret.

Indholdet af alle henvendelser er søgt refereret så loyalt som muligt, men hele ordlyden af de enkelte henvendelser er ikke gengivet.

Afsendere af høringssvar er opdelt i fire grupper:

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

Afsenderne har hver fået et nummer og en bogstavbetegnelse, som bruges i gennemgangen af høringssvarene. Numre og bogstaver er oplyst herunder.

Afsendere af høringssvar

Nr.	Kat:	Navn	Behandling af høringssvar starter på side
1	B	Arne Lund	9, 11, 12, 13
2	B	Nicola Nicosia & Maria Brandt	10
3	B	Flemming Pryner	9, 10, 11, 12, 13, 15
4	B	Birgitte Moltke	10,
5	B	Ove Jensen	10, 14,
6	V	DSB	15

Alle indsendte høringssvar kan læses i deres fulde ordlyd på Banedanmarks hjemmeside.

Hørings svar

Alternativer til projektet

1B spørger, hvad det vil koste at anlægge to nye spor mellem Svanemøllen og København H med tilhørende perron på Nørreport – som alternativ til det foreslåede projekt vedr. Kystbanen.

1B spørger endvidere, hvor der skal anlægges overhalingsspor for at give Kystbanen den nødvendige robuste regularitet – herunder hvor meget det vil koste for 1-2 partielle overhalingsspor, f.eks. Nivå-Kokkedal og/eller Rungsted-Vedbæk.

3B understreger, at det bør gøres klart, hvilke problemer Kystbanen kan få, i form af f.eks. biler på sporet, sporskiftefejl, skinnebrud, vedligehold af skinnerne, tognedbrud, brud på køreledninger, strømafbud og signalfejl.

Banedanmarks kommentarer

Projektet, som dette høringsnotat beskriver, omfatter udelukkende en hastighedsopgradering af strækningen Østerport-Helsingør. At anlægge to nye fjerntogsspor mellem Svanemøllen og København H vil være forbundet med meget store udgifter, da store dele af strækningen vil skulle anlægges som tunneller, og der skal anlægges komplicerede tilslutninger til de eksisterende spor. Det er ikke muligt uden yderligere undersøgelser at estimere, præcis hvor store udgifterne ville blive, men et sådant projekt kan til dels sammenlignes med projektet Citytunneln i Malmø, som kostede i omegnen af 10 mia. kr. To nye fjerntogsspor gennem København vil give mere kapacitet og robusthed for trafikken, og vil derfor have et helt andet formål end en hastighedsopgradering mellem Østerport og Helsingør. De to nye spor kan give en mindre rejsetidsbesparelse mellem Svanemøllen og København H, men vil ikke give rejsetidsbesparelser på den nordlige del af strækningen. Dermed er nye fjerntogsspor mellem Svanemøllen og København H ikke et sammenligneligt alternativ til hastighedsopgraderingen af Kystbanen.

Det vil kræve yderligere undersøgelser og trafikale simuleringer for at fastslå, hvor eventuelle overhalingsspor vil gøre mest gavn. Disse undersøgelser er ikke en del af Banedanmarks nuværende opgave. Af hensyn til robustheden i driften vil eventuelle overhalingsspor skulle anlægges over en forholdsvis lang strækning. Af den årsag bliver overhalingsspor på Kystbanen relativt dyre at anlægge, da det er svært at undgå at foretage indgreb i bebyggelserne langs strækningen. Endvidere kan det være vanskeligt at udnytte eventuelle overhalingsspor med det nuværende standsningsmønster, men overhalingsspor kunne medvirke til at gøre driften mere fleksibel ved uregelmæssigheder.

Den generelle regularitet på Kystbanen (altså at togene kører til tiden) er ikke en del af Banedanmarks nuværende undersøgelse af hastighedsopgraderingen. Generelt arbejder Banedanmark hele tiden med at forbedre regulariteten i samarbejde med operatørerne på banen, men naturligvis kan uforudsete problemer opstå. Inden næste høringsfase vil projektet blive projekteret på et indledende teknisk niveau, og alle

miljøforhold vedrørende projektet vil blive undersøgt både i en anlægsfase og i en senere driftsfase.

Støj og vibrationer

3B mener, at øget hastighed på Kystbanen vil medføre øget støj. 2B er bekymret for, om hastighedsopgraderingen vil øge graden af vibrationer/rystelser i og ved 2B's bolig, som ligger langs jernbanestrækningen i Klampenborg. 2B beder Banedanmark om at redegøre for, hvilke forholdsregler man vil tage i relation til de berørte naboer til anlægget.

4B og 5B er bekymrede for den støj og de vibrationer, som projektet kan resultere i. 4B opfordrer Banedanmark til at besøge sin ejendom i Helsingør med henblik på at afdække støj- og vibrationsgener og årsagen til dem. 4B oplyser, at lyde på grunden er blevet verificeret som toglyd af Teknologisk Institut, samt at lyden er værre i myldretiden end om natten. Lyden opstod ifølge 4B i forlængelse af, at Banedanmark fældede alle træer langs banelegemet i efteråret 2014, og blev mærkbar i løbet af forår/sommer 2015. 4B er bekymret for, om huset bliver ubeboeligt, hvis togenes hastighed øges. 5B er ligeledes bekymret for de eventuelle konsekvenser af en hastighedsopgradering i form af støj og vibrationer på strækningen mellem Snekkersten og Helsingør. 5B oplyser i den forbindelse, at man allerede i dag er generet af vibrationer og støj fra togene, og at man frygter, at dette vil tiltage yderligere, hvis hastigheden på strækningen øges.

Banedanmarks kommentarer

Hastighedsopgraderingen vil give anledning til en stigning i såvel støj som vibrationer langs banen. Som en del af undersøgelsen beregnes den forventede stigning i støj og vibrationer på et overordnet plan. I detailprojekteringen vil støj og vibrationer gennemgå en mere omfattende beregning, og der vil blive taget stilling til eventuelle afværgeforanstaltninger for at afhjælpe gener.

Jernbaner afgiver både støj og vibrationer, og der er derfor fastsat grænseværdier, som sørger for, at borgerne kan få glæde af afværgeforanstaltninger, hvis et nyt projekt medfører en gene over grænseværdien. Den almindelige samfundsudvikling i trafikken giver som udgangspunkt ikke ret til afværgeforanstaltninger, men f.eks. støj beregnes hvert 5. år for hele det danske banenet, og der fastlægges en handlingsplan på baggrund af denne beregning. Støj og vibrationer beregnes, fordi der ikke kan måles på et anlæg, som ikke er bygget endnu. Beplantning skærmer ikke mod støj, hvilket kan bekræftes via målinger før og efter. Banedanmark kan dog ikke afvise, at støjen kan føles højere, hvis støjkilden bliver mere synlig.

Samfundsnytte og samfundsøkonomi

1B finder, at der både er fordele og ulemper ved forslaget, og spørger, om investeringen nu også er relevant og fornuftig – med henvisning til det debatoplæg fra Banedanmark, som danner grundlag for denne høringsfase.

Endvidere spørger 1B, om det stemmer, at det beløb, der er afsat til opgraderingen, er en billig løsning, fremfor at forøge sporkapaciteten ved enten at anlægge to nye spor mellem Svanemøllen og København H eller ved at anlægge partielle overhalingsspor f.eks. mellem Espergærde og Vedbæk.

1B ønsker også at vide, hvor meget der vindes ved projektet, set i forhold til energiforbrug, slid på tog, hjul, skinner mv.

3B spørger, om den forventede rejsetidsforkortelse kan opgøres i økonomi til gavn/gevinst for samfundet. Endvidere spørger 3B, hvor mange af regionens borgere der benytter eget køretøj, samt hvor mange af regionens borgere der benytter Nordbanen, og om det udelukkende gælder rejsende fra de fem nordligste kommuner. 3B ønsker også at vide, hvor borgerne i regionen bor og arbejder i relation til deres brug af Kystbanen, samt om borgerne i regionen er afhængige af yderligere videre transport.

Banedanmarks kommentarer

Banedanmark har tidligere foretaget en indledende screening af en hastighedsopgradering af Kystbanen, som konkluderede, at der var en meget stor samfundsøkonomisk gevinst ved at foretage en hastighedsopgradering af Kystbanen. Der vil blive udarbejdet en ny samfundsøkonomisk beregning af hastighedsopgraderingen, som vil blive fremlagt for politikerne sammen med VVM'en og beslutningsgrundlaget for projektet.

Baseret på de nuværende rejsestrømme og parametre for de rejsendes villighed til at ændre deres rejse kan det i en trafikmodelberegning vurderes, hvor meget tid de rejsende vil spare, og hvor mange flere rejser projektet vil medføre. Her vil man endvidere kunne fastslå på et overordnet niveau, hvor de rejsende kommer fra og skal hen, og om de er afhængige af yderligere transport i forbindelse med rejsen. I den samfundsøkonomiske analyse kvantificeres tiden til kroner og øre, og dette sammenholdes med projektets øvrige gevinster og udgifter. Selvom prisen for en hastighedsopgradering af banen er steget væsentligt, vurderes det stadig at der er en samfundsøkonomisk gevinst i at opgradere strækningen på grund af de mange passagerer der får kortere rejsetid.

En hastighedsopgradering af Kystbanen er en af de billigste måder at foretage forbedringer af strækningen på, idet der skal forholdsvis få tiltag til for at opgradere hastigheden. I forhold til eksempelvis anlæggelse af en tunnel gennem København eller et eller flere overhalingsspor langs strækningen vil en hastighedsopgradering være forbundet med væsentligt færre gener i anlægsfasen.

Det kan ikke på nuværende tidspunkt opgøres, hvor meget det ekstra slid på tog og infrastruktur vil koste samfundsøkonomisk, set i forhold til de

forventede rejsetidsgevinster. Disse forhold vil indgå i de detaljerede samfundsøkonomiske beregninger, som præsenteres til politikerne samtidig med beslutningsgrundlaget..

Projektet vurderes efter de samme kriterier, som alle Banedanmarks nye projekter vurderes efter. I den samfundsøkonomiske beregning vil Banedanmark beregne, hvordan de årligt 10 mio. rejseture fordeler sig mellem kommunerne og på hvilke strækninger.

Hastighed

1B spørger, om togene, på grund af den korte afstand mellem stationerne, kan udnytte den højere fart, som projektet muliggør. 1B spørger endvidere, hvor lang en distance et tog har brug for til nedbremsning, hvis det kører 160 km/t. Vil eksempelvis afstanden mellem Rungsted og Kokkedal være tilstrækkelig til, at toget både kan komme op på 160 km/t og samtidig nå at nedbremse inden Kokkedal?

3B mener, at øget hastighed på Kystbanen vil medføre øget energiforbrug, større slid på bremses, hjulsæt, skinner etc. 3B fremhæver i denne sammenhæng, at Öresundstoget ifølge 3B teknisk skal serviceres efter 20.000 km (dvs. hver 12. dag) mod 50.000 km for andre togsæt. 3B mener derfor, at der på sigt bør foretages forbedringer af stabiliteten for Kystbanens togsæt, så antal og varighed af værkstedsophold kan nedbringes.

Banedanmarks kommentarer

Afstanden mellem stationerne på Kystbanen er visse steder så kort, at togene ikke i fremtiden vil nå den nye maksimale hastighed, inden de skal bremse ned mod næste station. For de tog, som springer flere stationer over, vil den højere hastighed kunne udnyttes bedre. Ligeledes giver hastighedsopgraderingen mulighed for en hurtigere genopretning af driften i de tilfælde, hvor tog eksempelvis springer mange stationer over for at nå hurtigt til og fra Helsingør. En analyse af fremtidige trafikmønstre og køreplaner indgår som en del af analysen. Banedanmark bygger som udgangspunkt altid det nødvendige og tilstrækkelige. Selvom der med den nuværende køreplan kan være steder på strækningen, hvor hastighedsopgraderingen ikke bliver udnyttet fuldt ud, opgraderer Banedanmark hele strækningen, da fremtidige køreplaner muligvis kan udnytte hastighedsopgraderingen anderledes – eksempelvis ved at indsætte tog, som stopper ved færre stationer og dermed kører hurtigere.

Den øgede hastighed på Kystbanen vil medføre et marginalt højere energiforbrug samt slid på materiel. Disse øgede omkostninger regnes med i de samfundsøkonomiske beregninger som forelægges til politikerne sammen med beslutningsgrundlaget for projektet. Stabiliteten af togsættene er operatørernes ansvarsområde, og ligger udenfor Banedanmarks undersøgelse.

Kapacitet

1B spørger, om udfordringen på Kystbanen i virkeligheden ikke er, at der ikke er tilstrækkelig sporkapacitet til de tog, der i dag kører på strækningen, og om en opgradering til 150-160 km/t blot risikerer at forværre kapacitetsproblemerne og ikke giver den robusthed i driften, der ifølge 1B er en af Kystbanens største udfordringer.

3B anbefaler, at der indsættes togsæt på Kystbanen, som er tilpasset behovet, samt at der i spidsbelastningsperioder indsættes andre togtyper (dobbeltdækker-togsæt) på strækningen Nivå-Københavns Lufthavn-Roskilde, som ikke samkøres med svenske tog ("Elge"), men derimod fortsætter vestpå.

Banedanmarks kommentarer

En af udfordringerne på Kystbanen er, at banen deler spor med andre tog gennem København. Det betyder, at forsinkelser hurtigt kan sprede sig, og at der ikke er mulighed for at indsætte flere tog på Kystbanen. En hastighedsopgradering af banen mellem Østerport og Helsingør vil hverken forbedre eller forværre dette forhold. Rent teoretisk kan der ske en marginal forringelse af kapaciteten ved en hastighedsopgradering, men dette opvejes af den hurtigere rejsetid.

Typen af togsæt på Kystbanen fastlægges mellem Transport- og Bygningsministeriet og operatørerne (i dette tilfælde DSB). Banedanmark afgør ikke, om trafikken skal bindes sammen med trafikken til Sverige eller evt. andre steder på Sjælland.

Rejsetid

1B anerkender, at kortere rejsetid kan medvirke til, at flere bilister stiger om til tog, og tilføjer, at dette især gælder fjerntrafikken, mens det ifølge 1B er mere usikkert, når det gælder regionale baner som Kystbanen. 1B glæder sig samtidig over, at Kystbanen skal opgraderes til højere hastighed, så rejsetiden nedsættes, hvilket dog ifølge 1B mest vil være til glæde for de rejsende, der benytter de nordlige stationer. 1B's bekymring er, at hastighedsopgraderingen vil medføre, at togene vil være i vejen for hinanden, og at stoptogene (tog der standser ved alle stationer mellem Østerport og Nivå) forhindrer, at rejsetidsforkortelsen kan komme de rejsende til gode. 1B ønsker i denne forbindelse at vide, hvor mange passagerer der vil få en effektiv rejsetidsforkortelse på hhv. 1, 2, 3, 4, 5 og 6 minutter.

3B spørger, hvad man kan bruge rejsetidsforkortelsen til og mener, at borgerne i Vedbæk, Trørød, Skodsborg og Nærum ikke får glæde af tidsgevinsten, og pointerer endvidere, at Klampenborg allerede har S-tog som supplement. 3B påpeger endvidere, at man ikke bør fokusere på det ændrede signalsystem, fordi det ifølge 3B ikke specifikt har noget at gøre med regulariteten på Kystbanen. Ydermere efterspørger 3B bedre parkeringsmuligheder, især ved Helsingør Station, samt en mere stabil bus-

/letbanetraffic fra ankomststationerne. 3B mener i samme moment, at der i debatten om Kystbanen ikke kan drages paralleller til regularitetsniveauet i Vestjylland, eftersom der er tale om et projekt i hovedstadsområdet, samt at trafik på Kystbanen hænger sammen med kørsler til Københavns Lufthavn, Sverige og især Vestbanen. Endelig mener 3B, at det er afgørende, at man gør sig bevidst, at Kystbanen ikke er en lokalbane med egne skinner som S-banen.

5B mener, at det må være meget begrænset, hvad man kan spare i tid på så kort en strækning, og opfordrer Banedanmark til at sætte hensynet højere til de mennesker, som bor langs strækningen.

Banedanmarks kommentarer

Banedanmark vurderer, at alle rejsende vil kunne få gavn af hastighedsopgraderingen, men kan ikke på nuværende tidspunkt oplyse, hvilke eller hvor mange passagerer der vil få hvilke rejsetidsforkortelser. Dette afhænger bl.a. af den enkelte pendlers destinationer samt valg af togsystem, ligesom det gælder, at en hastighedsopgradering kommer flest til gavn, der hvor hastigheden sættes mest op. Trafikmodelberegningerne vil kunne vise mere nøjagtigt, hvor mange der får hvilken glæde af gevinsterne.

Oplandet for stationerne er ikke med i denne undersøgelse. Banedanmark opgraderer banesystemet, så det kan sørge for bedre betjening af oplandet. Andre faciliteter som f.eks. parkér-og-rejs-faciliteter, busser og letbaner er andre projekter, som potentielt vil medføre flere rejsende, undersøges ikke som en del af hastighedsopgraderingen af banen.

Banedanmark kan oplyse, at hver enkelt strækning har særlige karakteristika og derfor ikke er direkte sammenlignelige. I afviklingen af den daglige trafik er der forskel på, om der køres på en enkeltsporet strækning i Vestjylland, hvor trafikken generelt er mere isoleret fra andre strækninger, eller om der køres på en dobbeltsporet strækning på Kystbanen, hvor trafikken er bundet op på en række andre strækninger.

Banedanmark har stor opmærksomhed på at tage hensyn til rejsende på og naboer til Kystbanen i forbindelse med hastighedsopgraderingen. Af samme årsag udføres projektet samtidig med den planlagte sporfornyelse, og genererer derfor ikke mere vedligehold end almindeligt. Banedanmark skal stå for en generel forbedring af Banenettet i Danmark og sørger naturligt for, at en til stadighed bedre infrastruktur er tilgængelig.

Generelt

3B er bekymret for, om det kan lykkes at gennemføre såvel nyt signalsystem som ombygning af lokomotiver/togsæt/strækninger, sporfornyelse og hastighedsopgradering inden 2021, uden at der opstår trafikale udfordringer.

3B citerer endvidere forhenværende udenrigsminister Martin Lidegaard (R) for, at regeringen har afsat 116 mio. kr. til en forundersøgelse ifm. hastighedsopgraderingen af Kystbanen.

6V (DSB) ønsker at henlede opmærksomheden på, at DSB har bygninger, som ligger meget tæt på spor – dels i Espergærde, hvor et pakhús er tæt på sporarealet, og dels i Hellerup, hvor det gælder for et trappehus ved hovedbygningen samt et velfærdslokale, der ligger mellem tunneltrappen og trappen til cykelparkeringen.

Banedanmarks kommentarer

Tidsplanen for implementeringen af signalsystemet, inkl. installation af udstyr i tog mv., er ikke en del af undersøgelserne af hastighedsopgraderingen. Hastighedsopgraderingen, sporfornyelsen og implementeringen af det nye signalsystem vil alle medføre trafikale ændringer. I 2017 skulle hastighedsopgraderingen have været udført koordineret sammen med sporfornyelsen, hvilket ville medføre perioder, hvor dele af strækningen måtte spærres for trafik. Når det nye signalsystem skal indføres på strækningen, forventes forholdsvis få spærringer, da det meste af systemet kan installeres, mens der er trafik på strækningen.

Der er reserveret ca. 116 mio. kr. til forundersøgelser, projektering og udførelse af hastighedsopgraderingen af strækningen mellem Østerport og Helsingør. Det er således hele projektet, der skal gennemføres for de afsatte midler. Senere har det desværre vist sig at projektet ikke kan gennemføres indenfor denne ramme.

Når Banedanmark projekterer linjeføringen for det hastighedsopgraderede spor, er der regler for, hvor tæt sporet må komme på eksisterende bygninger, master mv. Hastighedsopgraderingen medfører dog ikke væsentlige sideflytninger ved de af 6V nævnte lokaliteter.