

Fra: [Hanne Birgit Brandt](#)
Til: [OpgraderingRoskilde-Kalundborg](#)
Emne: Roskilde Kommune har ingen bemærkninger til projektet
Dato: 7. december 2015 13:05:26
Vedhæftede filer: [image001.gif](#)

Roskilde Kommune vil kun i meget begrænset omfanget blive berørt af elektrificeringen af banen, og har derfor ikke bemærkninger til projektet.

Venlig hilsen

Hanne Birgit Brandt

Planlægger
Plan og Udvikling

Roskilde Kommune

Dir. +45 46 31 35 62

Logo



www.roskilde.dk

Fra: [christian høgh](#)
Til: [OpgraderingRoskilde-Kalundborg](#)
Emne: Baneforslag Vestsjælland
Dato: 7. december 2015 21:25:51

Til Bane Danmark

Med den nuværende sporføring kan man faktisk stå af toget i Regstrup, cykle til Tølløse og stige på det samme tog igen. (ca 32 km/t). Det er jo helt uholdbart for en strækning mellem de to største industriområder på Sjælland.

Der bør føres en linie direkte Tølløse - Regstrup, og Tølløse gøres til hovedskiftested til Nykøbing (Holbæk) , Kalundborg og Slagelse, selvfølgelig med gennemkørende vogne.

Så kan man få mere gang i pendlingen alle veje på tværs af Nordvestsjælland.

Med venlig hilsen

Christian Høgh Sørensen

3.parter [3.parter@energinet.dk]

Fra: 3.parter [3.parter@energinet.dk]
Sendt: 8. december 2015 08:32
Til: OpgraderingRoskilde-Kalundborg
Emne: Høringssvar fra Energinet.dk til baneprojekt "Elektrificering og hastighedsopgradering af jernbanestrækningen Roskilde-Kalundborg"

Opfølgningsflag: Opfølgning
Flagstatus: Fuldført

Høringssvar fra Energinet.dk til baneprojektet "Elektrificering og hastighedsopgradering Roskilde – Kalundborg" Naturstyrelsen har den 4. december 2015 fremsendt e-mail vedr. indkaldelse af idéer og forslag til VVM for elektrificering og hastighedsopgradering af jernbanestrækningen Roskilde – Kalundborg. Høringsperioden løber til den 22. januar 2016.

Generelt

Energinet.dk ejer, driver og bygger det danske el- og gastransmissionsnet, som også knytter Danmark sammen med el- og gassystemerne i vores nabolande. Energinet.dk ejer således eltransmissionsnettet på mere end 100 kV.

Energinet.dk forventer, at blive kontaktet direkte på e-mail 3.parter@energinet.dk, når VVM-redegørelsen skal i høring, så Energinet.dk kan vurdere hver specifik krydsning mellem den kommende elektrificering af den eksisterende jernbane og vores luftledninger, idet der er mange faktorer, der spiller ind så som fx afstanden mellem vores master, højden på masterne, piskningskurve, afstand fra bane til vores master.

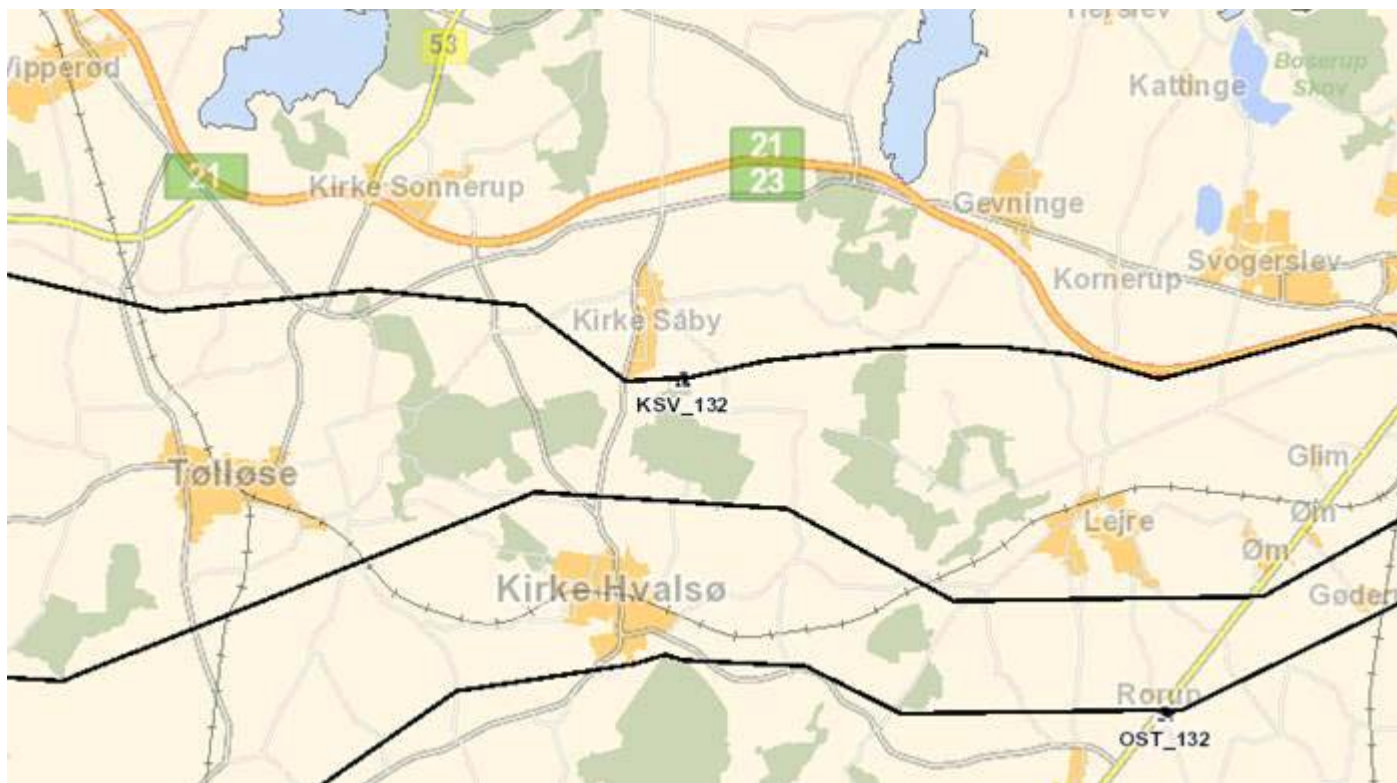
Bemærkninger

I det følgende beskrives de steder hvor Energinet.dk har elanlæg i nærhed til jernbanestrækningen Roskilde-Kalundborg. Krydsningerne vises på kortudsnit og luftfoto, hvor placeringen af krydsningen er tydeligere.

Strækningen Roskilde-Tølløse

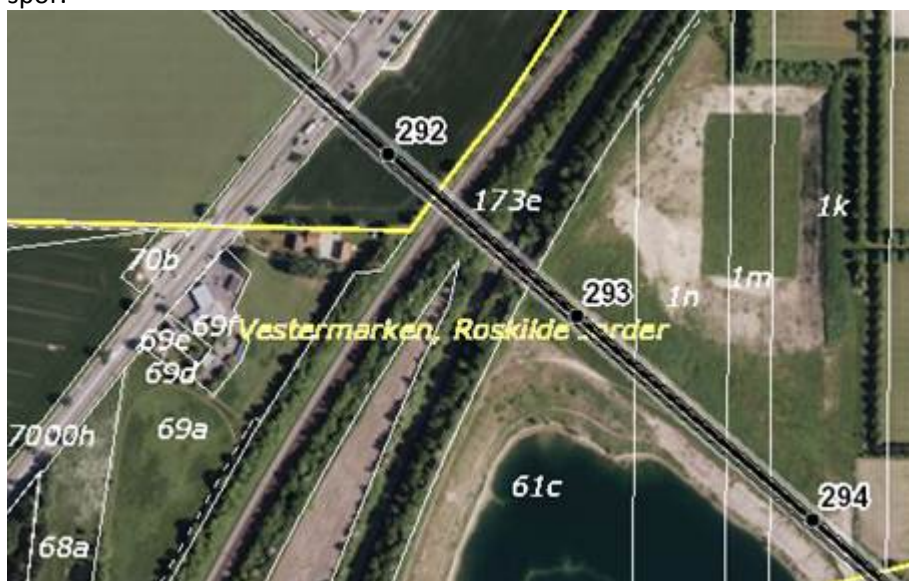
På nedenstående kortudsnit ses de luftledninger, der krydser jernbanen på strækningen. Strækningen krydses tre steder mellem Roskilde og Tølløse. Det drejer sig om hhv. 132 kV luftledning HL1287 Kamstrup-Kirkeskovgård og 132 kV luftledning HL1262 Asnæsværket-Kamstrup. Ledningen krydser jernbanen syd for Roskilde, mellem Lejre og Kirke Hvalsø og sydøst for Tølløse.

Ledningen er sikret ved tinglyst deklaration.



Syd for Roskilde

På nedenstående kortudsnit ses luftledningen, der krydser jernbanen syd for Roskilde, hvor jernbanen deles i to spor.



Krydsning mellem Lejre og Kirke Hvalsø

På nedenstående kortudsnit ses luftledningen, der krydser jernbanen mellem Lejre og Kirke Hvalsø.



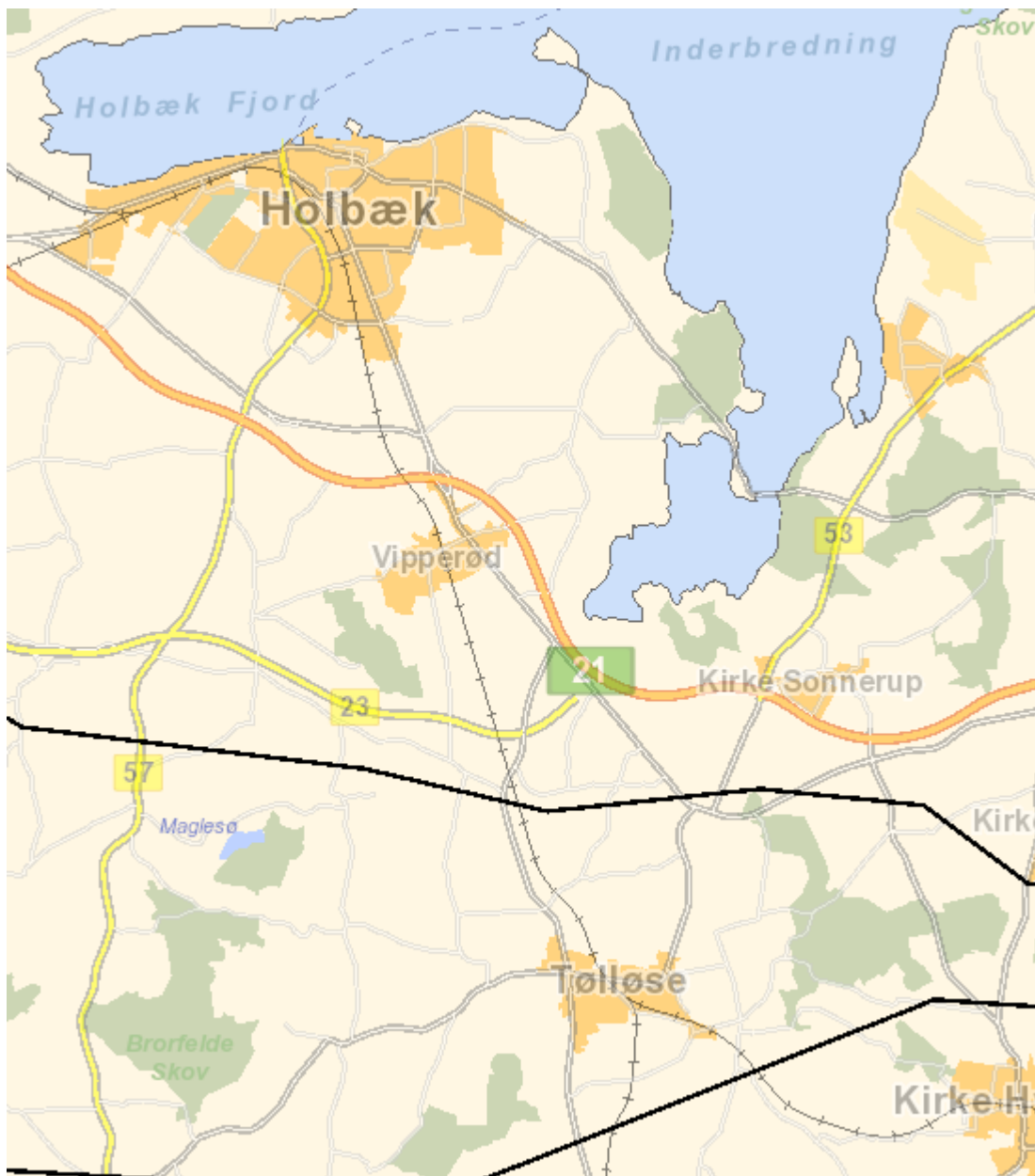
Krydsning sydøst for Tølløse

På nedenstående kortudsnit ses luftledningen, der krydser jernbanen mellem Kirke Hvalsø og Tølløse.



Strækningen Tølløse-Holbæk

På nedenstående kortudsnit ses luftledningen, der krydser jernbanen mellem Tølløse og Vipperød. Det drejer sig om 132 kV luftledning Asnæsværket-Kirkeskovgård. Ledningen er sikret ved tinglyst deklARATION.



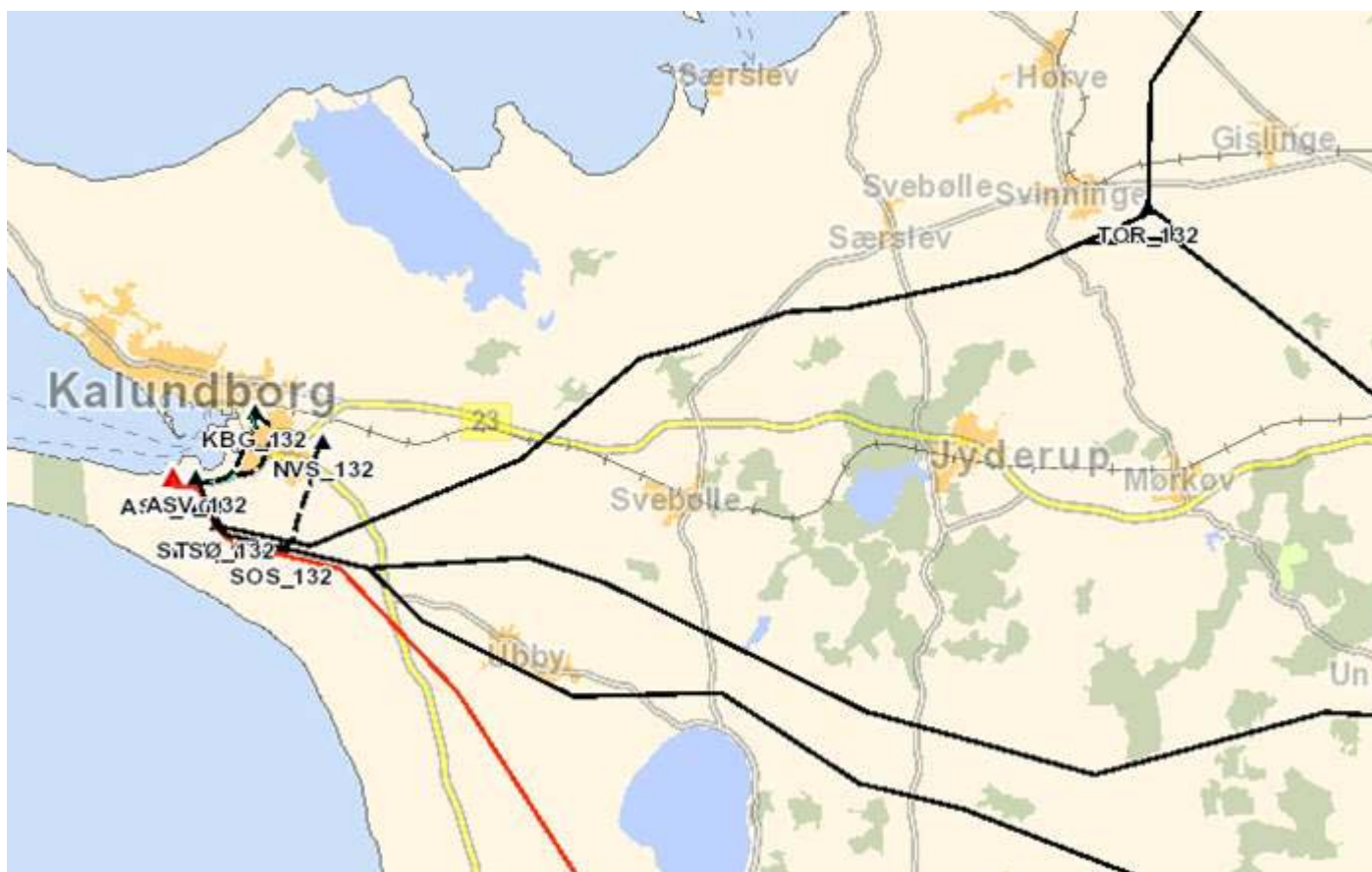
På nedenstående kortudsnit ses luftledningen, der krydser jernbanen mellem Tølløse og Vipperød.



Strækningen Holbæk-Kalundborg

På nedenstående kortudsnit ses luftledningen, der krydser jernbanen to steder mellem Holbæk og Kalundborg. Det drejer sig om 132 kV luftledning Asnæsværket-Kirkeskovgård. Ledningen krydser jernbanen sydvest for Regstrup og nordvest for Svebølle.

Ledningen er sikret ved tinglyst deklaration.



Krydsning sydvest for Regstrup

På nedenstående kortudsnit ses luftledningen, der krydser jernbanen mellem Regstrup og Mørkov.



Krydsning nordvest for Svebølle

På nedenstående kortudsnit ses luftledningen, der krydser jernbanen mellem Svebølle og Kalundborg.



Fremtidige planer

Før folketingsvalget 2015 præsenterede den tidligere regering en Vækstpakke 2015, som indeholdte en række initiativer til at løfte væksten i Danmark. Et af de områder, der er indeholdt i vækstpakken, er "Mere effektivt byggeri og billigere forsyning", hvor der er præsenteret 9 initiativer, herunder et initiativ vedrørende "Tilpasning af kabelhandlings- og forskønnelsesplanerne". Se yderligere om vækstpakken på Finansministeriets hjemmeside [her](#).

Energinet.dk forventer, at der fra myndighedernes side vil blive igangsat et arbejde, hvor konsekvenserne ved at tilpasse kabelhandlingsplanen skal analyseres. Det betyder konkret, at der er stor usikkerhed om realiseringen af Energinet.dk's kabelhandlingsplan og de demontering af luftledninger den indeholder. Derfor har Energinet.dk sat beslutninger, der er relateret til kabelhandlingsplansprojekter, som ikke allerede er vedtaget som anlægsprojekter i Energinet.dk's bestyrelse, i bero, indtil der er skabt en politisk afklaring.

Respektafstand og arbejdsinstruks

Omkring ledningsanlæggene er der fastlagt en respektafstand, indenfor hvilken der er restriktioner efter stærkstrømsbekendtgørelsen. Respektafstanden er fastsat for at give betryggende sikkerhed ved arbejde i nærheden af elforsyningsanlæg eller ved uheld og ulykker. Respektafstanden er beskrevet i Stærkstrømsbekendtgørelsens afsnit 5a, § 6.8 (BEK nr. 309 af 27/04/2009). Der skal derfor indhentes en arbejdsinstruks, når der foregår arbejder i en højde over 3 m fra eksisterende terræn inden for en afstand på 15 m fra yderste fase. Det betyder derfor, at den enkelte entreprenør, som arbejder i nærheden af vores højspændingsanlæg dels skal ansøge en arbejdsinstruks hos Energinet.dk og dels returnere arbejdsinstruksen i underskrevet stand forinden arbejdets opstart.

Kontakt gerne undertegnede ved eventuelle spørgsmål.

Vores sagsnr. er 15/17036

Venlig hilsen

Signe Maj Holm

Konsulent

Plan og Miljø

+4530674733

SMH@energinet.dk



Tonne Kjærsvvej 65

7000 Fredericia
+4570102244
www.energinet.dk

Fra: [Niels Hartmann](#)
Til: [OpgraderingRoskilde-Kalundborg](#)
Emne: Hørings svar Museum Vestsjælland
Dato: 10. december 2015 09:58:53
Vedhæftede filer: [image001.png](#)

Museum Vestsjælland afventer at projektet får lidt mere konkret karakter.

Venlig hilsen

Niels Hartmann
Museumsinspektør
D +45 2552 8324



Oldvejen 25C
4300 Holbæk
T +45 2552 8383

vestmuseum.dk

Banedanmark
Anlægsudvikling
Amerika Plads 15
2100 København Ø



Sendt pr. e-mail til OpgraderingRoskilde-Kalundborg@bane.dk

Dato: 22/12 2015
Vor ref.: CMO

Høringssvar vedr. Elektrificering og hastighedsopgradering Roskilde – Kalundborg

Nærværende høringssvar er fremsendt på vegne af Dansk Ledningsejerforum (DLF). DLF takker for muligheden for at komme med kommentarer til forslaget.

DLF er samarbejdsorgan og interesseorganisation for danske ledningsejerorganisationer og regionale eller landsdækkende ledningsejere.

Medlemmer af DLF er:

- Foreningen for Vandværker i Danmark
- Dansk Energi
- Dansk Fjernvarme
- Danske Vand- og Spildevandsforening
- Naturgasselskaberne
- Forenede Danske Antenneanlæg
- Teleselskaberne repræsenteret af TDC og Telia

Foreningens fælles høringssvar er ikke nødvendigvis et endeligt udtryk for medlemmernes fuldstændige bemærkninger til høringen, idet der kan være uddybende kommentarer fra de enkelte ledningsejere.

Dansk Ledningsejerforum skal herved fremkomme med følgende kommentarer til projektet

DLF forventer at lokale ledningsejer vil blive berørt af projektet både i forbindelse med langs-gående ledninger placeret i baneareal og i forbindelse med krydsende ledninger, fx i broer eller lignende, forskellige steder langs banen.

Det er væsentligt for ledningsejere, og ligeledes for Banedanmark, at det på et så tidligt tidspunkt som muligt afklares hvorvidt, og i hvilket omfang, arbejderne med elektrificering og opgradering nødvendiggør påvisning, sikring eller flytning af de forsyningsledninger, som befinder sig i banearealet eller på anden måde berøres af projektet.

DLF skal derfor opfordre til, at der, så snart tilstrækkeligt projektmateriale foreligger, indkaldes til ledningsejermøde med henblik på at afklare disse problemstillinger og indarbejde dem i projektgrundlag og detailplanlægning på så tidligt et tidspunkt som muligt.

Kontaktperson til lokale ledningsejere kan findes via en forespørgsel på LER.dk

Ønskes yderligere information fra DLF er vi selvfølgelig til rådighed for dette.

Med venlig hilsen



Henrik Vinther
Formand, Dansk Ledningsejerforum

Fra: [Lis Franciska Jensen](mailto:Lis.Franciska.Jensen)
Til: Nst@nst.dk; OpgraderingRoskilde-Kalundborg; chbru@nst.dk
Emne: Partshøringsbemærkning om anlægsprojekt vedr. Hastighedsopgradering af jernbanestrækningen mellem Holbæk og Kalundborg
Dato: 26. december 2015 22:01:54

Vedr. Matr.nr.: 2q Allerup by, tuse

Som ejere af ovenstående, vækker hastighedsopgraderingen, med der af følgende stigning i støj og vibrationer, naturligvis bekymring. Er der taget højde for en compensation til grundejere for fald i huspriser grundet dette?

Hvor tæt på banen påvirkes beplantningen ift nedskæring af træer?

Er der, på nuværende tidspunkt, et overblik over hvilke broer der kræver ekspropriering, samt hvor der forventes at skulle inddrages arealer til anlægsarbejder? Kan det oplyses konkret hvad planerne er for netop vores matrikel, beliggende op af Springstrupbroen?

Forventes det, at antallet af tog i timen forøges?

Vi ser frem til at modtage jeres svar.

Med venlig hilsen
Tom og Lis Jensen

Fra: [Anette Østergård Nielsen](#)
Til: [OpgraderingRoskilde-Kalundborg](#)
Emne: Partshøring vedr. hastighedsopgradering Holbæk - Kalundborg
Dato: 1. januar 2016 12:19:11

Hej med jer.

Jeg bor på Solsortvej 3, 4300 Holbæk og har modtaget partshøring om anlægsprojektet vedr. hastighedsopgradering af jernbanestrækningen mellem Holbæk og Kalundborg.

Jeg vil i den forbindelse gøre opmærksom på, dels de øgede støjgener der måtte blive en konsekvens af hastighedsopgraderingen samt de ændringer der må blive af naturen i mit område.

Jeg kan i debatoplægget læse, at der vil blive mere støj i og med at hastigheden sættes op. Her vil jeg kraftig anmode om, at man sørger for en støjmur eller lign. da vores haver ligger klods op af jernbanen. Da man også har til hensigt at fjerne træer der står tæt på skinnerne vil det betyde, at støjen vil blive markant større end i dag. Da vores haver ligger ca. 2 meter under niveau med jernbanen betyder det at vi fremover ikke har afskærmning til toget. Derudover har vi en skråning ned i haven som allerede nu giver gener i form af skærver som triller ned i haven når det nuværende tog kører forbi. Dette er i øvrigt meddelt Bane Danmark uden at jeg har hørt tilbage fra dem.

Derudover har vi ofte problemer med, at unge mennesker løber over skinnerne fra den nærliggende skole/gymnasium og ned i vores haver. Der er sat et meget lille hegn op som man nemt kan kravle over. Jeg frygter at der en dag vil ske en frygtelig ulykke med et af disse unge mennesker.

Jeg håber at mit forslag vil blive taget med i den fremtidige planlægning.

Med venlig hilsen

Anette Østergård Nielsen
Solsortvej 3
4300 Holbæk

Svebølle den 13. januar 2016

Banedanmark

Elektrificering og opgradering Roskilde – Kalundborg

Amerika Plads 15

2100 København Ø

e-mail: opgraderingRoskilde-Kalundborg@bane.dk

Svar til partshøring om anlægsprojekt vedr. hastighedsopgradering af jernbanestrækningen mellem Holbæk og Kalundborg.

Beboere i Grundejerforeningen¹, har henvendt sig til bestyrelsen, idet de har modtaget Naturstyrelsens høringsbrev af den 14. december 2015 vedr. ovenstående anlægsprojekt.

Grundejerforeningen er bevist om, at vi ikke er en del af den udsendte partshøring, men vil alligevel komme med vore bemærkninger.

Først vil vi udtrykke vores glæde ved at strækningen bliver elektrificeret og de fordele der vil blive heraf. Dernæst har vi nogle betænkeligheder vedr. primært støj og dernæst eventuelle visuelle ændringer.

Støj og vibration.

Vi har i mange år været plaget af støj fra de dieseldrevne tog på strækningen. Der har hovedsageligt kørt tog af typen ME med dobbeltdækker-togvogne. ME-togene er yderst støjende, både ved indkørsel til den nærliggende station og ved acceleration fra stationen mod Kalundborg. Desuden er der meget støj fra vognene, hjulstøj, som vi generes meget af.

Ved vores parceller er banen beliggende højere end vore huse og der er til trods for et beplantningsbælte ingen reduktion af den støj som togsættene giver². Facade på Kobjergvej 2 er beliggende ca. 44 m fra spormidte. Kobjergvej 8 ligger ca. 60 m fra spormidte.

¹ Grundejerforeningen Skolevænget 2 og 3, består af 47 ejendomme med enfamiliehuse i 1 plan, beliggende mellem 60 og 600 m vest for Svebølle Station, langs banelinjen Holbæk – Kalundborg.

Vi anerkender, at med el-tog vil der være mindre støj ved acceleration fra stationen, men vi føler os ikke overbeviste om at hjul-støjen bliver mindre.

Desuden vil en hastighedforøgelse til 160 km/h vel sagtens give mere støj, da togvognene stadig er de samme. Den højere hastighed vil ved vores område ske for de gennemgående tog som vi sandsynligvis kan forvente flere af for især pendlere til og fra Kalundborg. Ligeledes kan forventes et højere vibrationsniveau ved de øgede hastigheder.

Der vil på den baggrund være behov for støjskærm langs banen hhv. støjdæmpende vinduer og facader i boliger.

Vi skal opfordre til, at der foretages støjmålinger lokalt til fastsættelse af behovet for, hvorledes vi gennem elektrificeringsprojektet kan få dæmpet de støjgener som vi har på nuværende tidspunkt og som vi vil få yderligere af i vore boliger med det nye projekt.

Visuelt.

På sydsiden af banelinjen er der et beplantningsbælte af varieret bredde. Arealet ejes bl.a. Kalundborg Kommune.

Når der skal opstilles master til ledninger, skal der jf. Banestyrelsen sikres en afstand på mindst 10 m fra spormidte til evt. træer. Denne afstand er måske ikke engang tilstrækkelig, på grund af træernes højde og vi kan frygte at store dele af beplantningsbæltet bliver skåret helt ned. Kalundborg Kommune har for ganske nylig foretaget en omfattende udtynding af beplantningsbæltet.

Vi ser gerne, at det sikres, at så meget som muligt af beplantningsbæltet bibeholdes og at der allerede nu tages fat på en planlægning og ny tilplantning af de arealer der er længst fra sporerne.

Som nævnt medgiver vi, at beplantningsbæltet ikke giver megen støjreduktion, måske ingen, men det giver en visuel barriere mellem beboelserne og banen som er til gavn for os.

Luftforurening.

En elektrificering vil være til stor gavn, da de anvendte ME-tog ofte lægger en kvalmende diesel-os ind over vore ejendomme.

² Dette med reference til Miljøstyrelsens Vejledning nr. 1, 1997, Støj og vibrationer fra jernbaner. Bilag med beregningsforudsætninger.



Spormidte

ca. 10 m fra spormidte

Skel til beboelse

Med venlig hilsen

Poul Fog Mogensen

Fmd.

Kopi af dette brev er d.d. sendt til,

Naturstyrelsen, Haraldsgade 53, 2100 København Ø, nst@nst.dk, med henvisning til brev af den 14. december 2015, Sagsnr. NST-131-00192, brev til beboere ved Banetoften i Svebølle.

Sendt til følgende til orientering:

Grundejerforeningen Platanhaven, hans@revsbaek.com

Grundejerforeningen Lerbjergvej, mogensbossen@msn.com

Svebølle Lokalråd, olavryehintze@msn.com

Idéfasehøring for baneprojektet "Elektrificering og hastighedsop- gradering Roskilde - Kalundborg".

Dato: 15. december 2015
Sagsb.: Jørgen Sandal Møller
Sagsnr.: 15/64005
Dir.tlf.: 7236 3065
E-mail: jorsm@holb.dk

Holbæk Kommune har følgende bemærkninger til Idéfasehøringen:

- På Holbæk Kommunes vejnet vil der skulle udskiftes en række broer. Evt. nye bør broer etableres med en geometri der passer til den aktuelle situation, samt forberede for lette trafikanter.
- Holbæk Kommune har fået henvendelser om utryghed ved overskæringer med halvbomme eller slet ingen bomme. Krydsninger bør tage hensyn til dette, evt. med helbomme.
- Holbæk Kommune anbefaler, at der kommer fokus på støjniveauet, og at der tilbydes en yderligere støjmåling på de mest støjplagede steder, således at det sikres, at ingen borgere støjplages mere end hvad loven foreskriver.

Med venlig hilsen

Jørgen Sandal Møller

Fra: [Jørgen Sandal Møller](#)
Til: [OpgraderingRoskilde-Kalundborg](#)
Emne: SV: Idéfasehøring, svar fra Holbæk Kommune
Dato: 13. januar 2016 14:53:26
Vedhæftede filer: [CaseNo15-64005_#3554560_v1_Idéfasehøring_svar_fra_Holbæk_Kommune.DOCX](#)

Holbæk Kommune har en tilføjelse. Vi anbefaler, at der foretages støjmålinger både før og efter projektets eventuelle gennemførelse.

Med venlig hilsen

Jørgen Sandal Møller
Byplanlægger
Telefon: 7236 3065
Holbæk Kommune
Vækst og Bæredygtighed
Virksomhed
Kanalstræde 2
4300 Holbæk

Fra: Jørgen Sandal Møller
Sendt: 16. december 2015 08:36
Til: 'OpgraderingRoskilde-Kalundborg@bane.dk'
Emne: Idéfasehøring, svar fra Holbæk Kommune

Vedhæftet Holbæk Kommunes bemærkninger til idéfasehøringen.

Mvh.

Jørgen Sandal Møller

Fra: [Revsbæk, Hans](#)
Til: [Grundejerforeningen Skolevænget II og III](#)
Cc: [OpgraderingRoskilde-Kalundborg](#); mogensbossen@msn.com; [Olav Rye Hintze](#)
Emne: Re: Svar vedr. elektrificering af Holbæk - Kalundborg
Dato: 13. januar 2016 14:43:51

Vi kan fuldt ud tilslutte os jeres svar på partshøringen. Dette meddeler vi Naturstyrelsen, som har sendt Partshøring til mig.

Mvh. Hans

Hans Revsbæk
G/f Platanhaven

Hans Revsbæk
Platanhaven 14
4470 Svebølle



Tlf.: 5929 4073
Mobil: 5225 0512

Den 13. januar 2016 kl. 13.11 skrev Grundejerforeningen Skolevænget II og III <skolevaenget2og3@gmail.com>:

Grundejerforeningen Skolevænget 2 og 3, i Svebølle, har bemærkninger til projektet jf. vedhæftede brev.

Med baggrund i Naturstyrelsens brev af december måned 2015 til ejere af ejendomme i vores forening, har vi valgt at sende vedhæftede bemærkninger til Banestyrelsen.

kopi til Naturstyrelsen er sendt d.d. samt kopi til orientering til nabo-grundejerforeninger og lokalråd.

Med venlig hilsen
p.b.v
Poul Fog Mogensen

--

Med venlig hilsen
Grundejerforeningen Skolevænget 2 og 3
Svebølle
www.grf-skolevaenget.dk



Banedanmark
Elektrificering og opgradering
Roskilde – Kalundborg
Amerika Plads 15
2100 København Ø

e-mail: OpgraderingRoskilde-Kalundborg@bane.dk

Høringssvar vedrørende Idéfasehøring

Lokalforum Jyderup er en del af Holbæk kommunes lokaldemokratiske organisering og som søger at varetager borgernes interesser i lokalområdet omkring Jyderup. Trafikgruppen i Jyderup er en arbejdsgruppe under lokalforum Jyderup. Trafikgruppen arbejder med trafiksikkerhed og infrastruktur i og omkring Jyderup. I forbindelse med Idéfasehøringen har trafikgruppen i særlig grad vurderet forholdene omkring jernbaneoverskæringerne i Jyderup.

Jernbanen spiller en væsentlig rolle for Jyderup, dels er halvdelen af byen vokset op omkring stationen og dels er jernbanen en værdifuld og bæredygtig kollektiv trafikforbindelse for mange af byens og oplandets pendlere mod såvel København som Kalundborg. Vi imødeser derfor med glæde og forventning en elektrificering og en hastighedsopgradering, ikke mindst vil en elektrificering betyde en mærkbar miljøforbedring i vor by både hvad angår luft og støj.

Jernbanen præger byens liv dels med mange busser og trafik til og fra stationen og dels med jævnlig trafikophobning ved de to jernbaneoverskæringer lige omkring stationen. Begge overskæringer er helt nødvendige for byen. Den østlige overskæring (ved Holbækvej) er livsnerven mellem stationsbyen og kirkebyen. Den vestlige overskæring (ved Kalundborgvej) sikrer, at den nord/syd gående trafik kan passere byen og at ikke mindst at borgerne i byens vestlige opland kan handle i byen (og komme til stationen). Teoretisk vil den østlige overskæring kunne sikre det samme, men Holbækvej vil ikke kunne bære en væsentligt øget trafikbelastning. Dertil kommer, at en fremtidig omdannelse af Skovvejen til motorvej vil lukke de ramper på Holbækvej, der kan lede trafikken til og fra det vestlige opland.

Jyderup vil således have behov for begge overskæringer omkring stationen. En ønskesituation kunne være en sænkning af banestrækningen gennem Jyderup, således at der kunne etableres niveaufrie overskæringer på begge sider af stationen. Alternativt kunne vejene føres over banen, hvilket imidlertid vil medføre gennemgribende ændringer af hele bymiljøet omkring stationen. **Vi anser begge muligheder for urealistiske og forudsætter derfor, at de nuværende overskæringer fastholdes i forbindelse med den forventede elektrificering og hastighedsopgradering.**

Jyderup har endnu en overskæring knap 800 meter øst for stationen ved Industrivej. Overskæringen skaber forbindelse til en væsentlig del af Jyderups erhvervsområde og et plejecenter. Der er via overskæringen hurtig adgang til Skovvejen fra byens sydøstlige område, som dels rummer et stort postcenter og et statsfængsel. Endelig benyttes overskæringen af en del børn og forældre, der via Industrivej og en gangtunnel under Skovvejen har nem adgang til daginstitution, skole og hal.

På sigt skal Skovvejen omdannes til motorvej. I forbindelse med Vejdirektoratets VVM-redegørelser har Folketinget besluttet linjeføringen og herunder besluttet, at Industrivej skal lukkes mod Skovvejen, og at der skal etableres en ny vej fra Cementvejen øst for byen under jernbanen med forbindelse til Industrivej. Den nye vej føres under jernbanen omkring 400 meter fra den nuværende overskæring. Dermed fjernes en væsentlig del af trafikken ved den nuværende overskæring, hvilket kan begrunde en lukning af denne overskæring. Det har vi forståelse for. Vi vil dog i den forbindelse pege på to forhold, som bør indgå i det kommende planlægningsarbejde:

1. **En eventuel lukning af overskæringen ved Industrivej skal koordineres med Vejdirektoratet, således at den nye vejs underføring bliver etableret før lukningen af overskæringen ved Industrivej. Det er af helt afgørende betydning for byens trafikale forhold at dette sker.**
2. **Ved en eventuel lukning af overskæringen ved Industrivej skal forholdene for de ”svage” trafikanter vurderes. Industrivej vil - ved lukningen mod Skovvejen – blive en relativ god og sikker vej til skole og hal. Vi anmoder derfor om, at det vurderes, om der kan etableres en gang- og cykeltunnel ved den nuværende overskæring, eller om der kan etableres en anden form for sikret overgang for gående og cyklende.**

Hvis overskæringen ved Industrivej ikke nedlægges, må vi understrege, at der under alle omstændigheder er behov for en bedre sikring ved denne overskæring. Det nuværende halvbommeanlæg dækker ikke fortovene og giver allerede nu en utilstrækkelig sikkerhed for de gående.

Uden for vort område, men dog af stor betydning for borgernes færden i skovområderne omkring Jyderup, vil vi sluttelig henlede opmærksomheden på den bro, der ligger i skoven et par kilometer vest for Jyderup. Broen fører en skovsti over jernbanen. Stien skaber forbindelse mellem Jyderup og Bjergsted Byvej/Astrupvej. Stien går gennem et smukt skovområde nær Skarresø og benyttes rigtig meget af lokale borgere og turister i mange forskellige sammenhænge. Broen ligger i Kalundborg kommune, men er af meget stor rekreativ betydning for Jyderup. Det er derfor væsentligt, at det sikres, at broen fastholdes, også selv om den muligvis skal løftes for at gøre plads til køreledningerne.

Vi ser med glæde frem til det videre arbejde og er altid til rådighed for eventuelle drøftelser.

Venlig hilsen på trafikgruppens vegne

Gert Mortensen
Slagelsevej 61
4450 Jyderup

Telefon og mail:
71786178
Goldenstenholm@mail.dk

Banedanmark
Elektrificering og opgradering
Roskilde – Kalundborg
Amerika Plads 15
2100 København Ø

Selandia Advokater P/S
Isefjords Allé 8
4300 Holbæk
Telefon 59480000
Telefax 59480001

Danske Bank A/S
konto 3208 3208345745
Nordea Bank A/S
konto 2730 5240001375
CVR-nr. 36942789
www.selandiaadvokater.dk

Sendt pr. mail: opgraderingroskilde-kalundborg@bane.dk

Peter Ruhr (H)
Sten Rasmussen (H)
Nina Nielsen (L)
(Aut. bobestyrer)
Ole Vestergaard (L), HD
Finn Sandgaard (H)
Maria Kjølbaek (L)
Tove Nyström
Britt Myrup

Dato:
18. januar 2016

J.nr.:
66-14605

Sekr.:
Dorthe Funk/59480015
dfu@selandiaadvokater.dk

Vedr.: Elektrificering og hastighedsopgradering af jernbane - Roskilde-Kalundborg

Som advokat for Dorthealyst v/Kristoffer Løhren Seidenfaden, Knabstrup Møllebakke 6, 4440 Mørkøv, skal jeg herved fremkomme med følgende bemærkninger til idéfasehøringen.

Enkesædet Dorthealyst, bygget i 1798-1800, er udstykket fra Knabstrup Hovedgård og består af et tidstypisk fredet gårdanlæg, tegnet af Phillip Lange, park med tilliggende lystskov og stengærde samt omgrænsede engarealer.

Min klients ejendom er beliggende, som det fremgår af vedlagte kortbilag, der er udfærdiget i forbindelse med udvidelsen af Kalundborg-motorvejen, hvor linjeføringen nu er fastlagt.

Mit klients ejendom svarer til området markeret med blå skravering.

Den nye linjeføring af motorvejen indebærer for min klient, der hidtil har kunne benytte en overkørsel på Skovvejen, at adgangsforholdene til de for motorvejen sydlige arealer hindres.

Det er i forbindelse med elektrificering af banen i oplægget til idéfasehøringen bl.a. anført, at projektet kan få betydning for nogle af overkørslerne på strækningen.

Det vil være særdeles problematisk, hvis de adgangsforhold, som min klient i dag har til arealerne nord for banen hindres, f.eks. ved nedlæggelse af overkørslen, som min klient i dag anvender, og som er markeret på det vedlagte kort.

Hvis overskæringen nedlægges vil naturlig adgang til skov og enge forsvinde og dermed muligheden for husdyrhold og skovdrift.

Oprindeligt var der 6 overgange over jernbanestrækningen på min klients ejendom. Hvis ejendommen mister den sidste af disse, vil arealet blive delt i 2 næsten lige store stykker. En sammenhængende landbrugsdrift vil blive umuliggjort, og ejendommens værdi vil blive ikke ubetydeligt forringet.

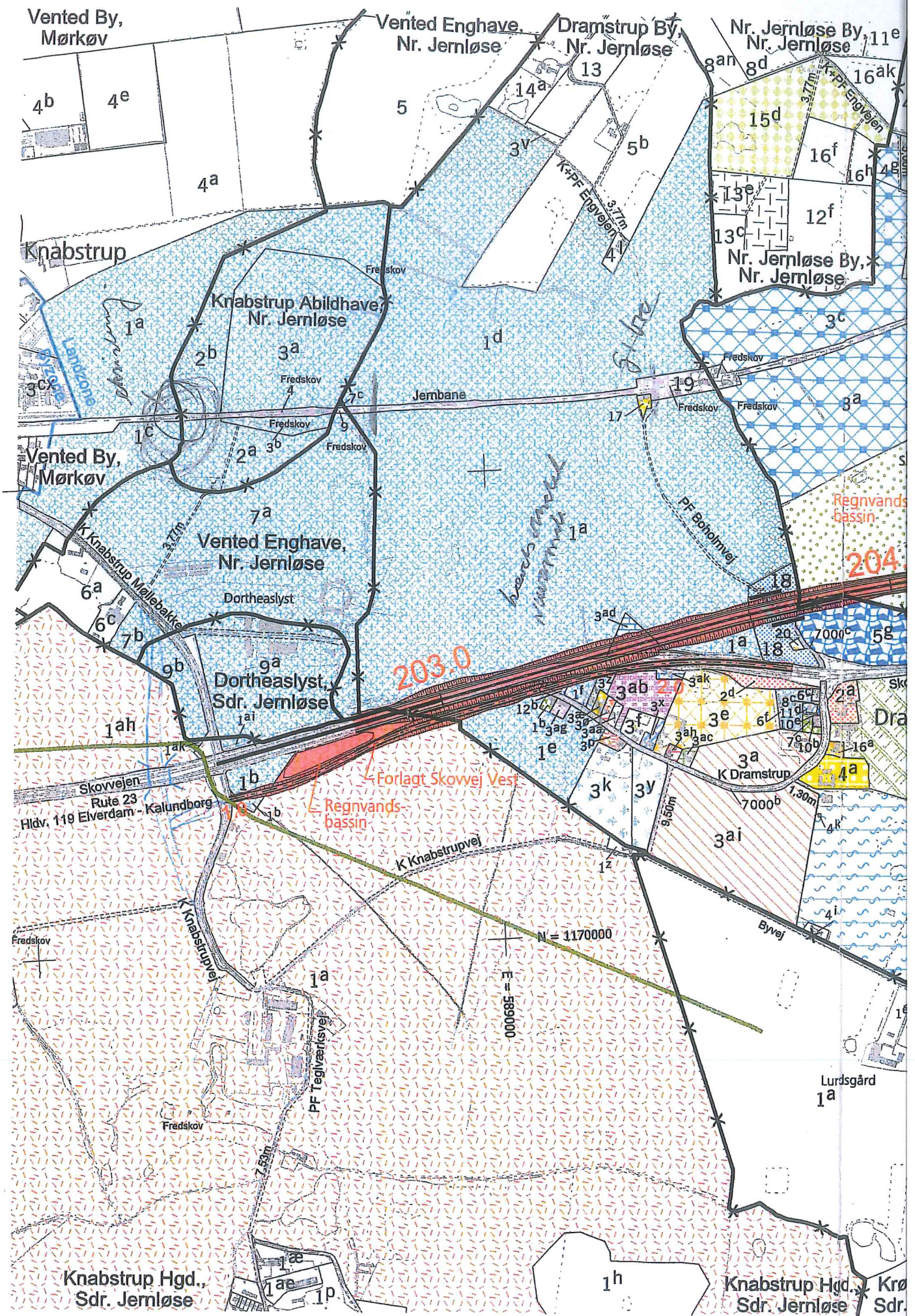
Det er derfor for min klients fortsatte drift af landbruget af afgørende betydning, at den eksisterende overgang bibeholdes, således at der fortsat er adgang til arealet på begge sider af banen.

Såfremt den eksisterende overskæring ikke kan bibeholdes som den er, har gården reelt brug for og krav på enten at kunne bibeholde adgangsforholdene ved etablering af en tunnel, viadukt eller bro, som gør det muligt med landbrugsmaskiner at have fortsat adgangsforhold på stedet, hvor overskæringen nu er beliggende.

Med venlig hilsen



Peter Ruhr
pru@selandiaadvokater.dk



Fra: [Claus Møller Frederiksen](#)
Til: [OpgraderingRoskilde-Kalundborg](#)
Cc: [Kirsten Marianne Andersen](#)
Emne: Høringssvar
Dato: 18. januar 2016 14:02:29

Dansk Jernbaneforbund har ingen bemærkninger til idéfasehøring for baneprojekt "elektrificering og hastighedsopgradering Roskilde - Kalundborg"

Med venlig hilsen

Claus Møller Frederiksen
Faglig konsulent

Dansk Jernbaneforbund
Søndermarksvej 16
2500 Valby
+45 53 63 39 13
cmf@djf.dk

Fra: [Flemming Plet-Hansen](#)
Til: [OpgraderingRoskilde-Kalundborg](#)
Emne: Fw: Opgradering jernbane
Dato: 18. januar 2016 15:56:16

From: [Flemming Plet-Hansen](#)
Sent: Monday, January 18, 2016 3:55 PM
To: nst@nst.dk
Subject: Opgradering jernbane

Journalnr.: NST-131-00192.

På grundejerforeningens og de berørte medlemmers vegne, skal jeg herved gøre opmærksom på følgende:

1.: Jeg er overbevist om, at broen på Springstrupvej skal erstattes af en ny. Da Springstrupvej trafikalt er meget belastet, skal den nye bro være større end den nuværende også af hensyn til de svage/bløde trafikanter.

2.: Der skal foretages støjmåling med henblik på etablering af støjskærm langs Vestervangens boligområde.

3.: Det er uacceptabelt hvis det bliver aktuelt med ekspropriation af ejendomme i Vestervangen.

4.: Det er ikke muligt at indrette arbejdsområde i Vestervangen.

Jeg imødeser kvittering for denne mail.

v.h.

Fl. Plet-Hansen - Formand, Vestervangens Grundejerforening
Vestervangen 59, Allerup, 4300 Holbæk - tlf.: 59 43 46 48 - mail:
plet@allerupnet.dk

Fra: [Anna Slavensky](#)
Til: [OpgraderingRoskilde-Kalundborg](#)
Emne: Kalundborg Kommune: Ingen bemærkninger til Idefasehøringen
Dato: 20. januar 2016 15:33:32
Vedhæftede filer: [image001.jpg](#)
[image002.gif](#)

Kære Banedanmark

Kalundborg Kommune har ingen bemærkninger til Idefasehøringen.
Vi ser frem til den videre proces.

Med venlig hilsen

Anna Slavensky

Civilingeniør

Direkte: 59 53 52 25

Email:

anna.slavensky@kalundborg.dk

Plan, Byg og Miljø
Holbækvej 141 B
4400 Kalundborg

www.kalundborg.dk



Hjælp til med at passe på miljøet - print ikke denne e-mail.

Kattegatforbindelsen og Timemodellen

- der mangler 3 minutter
- forslag til løsning

Resume

- København-Aarhus vil med den foreslåede Kattegatforbindelse have en køretid på 58 minutter. Hvis der skal køres videre til Aalborg efter Timemodellen skal køretiden København-Aarhus imidlertid reduceres med 3 minutter til 55 minutter. Dette kan opnås med en kombination af to tiltag.
- For det første en forøgelse af højhastighedsforbindelsens hastighed. Denne kan overraskende billigt øges til 320 km/time, da der kun eksisterer kørende materiel designet til 320 km/time, ikke 300 km/time. Ligeledes anlægges/planlægges en del højhastighedsbaner i landene omkring os til 320 km/time.
- For det andet en beskedent hastighedsopgradering Valby-Lejre. Denne kan økonomisk optimalt implementeres ved at gå i gang allerede nu, ved at opgradere hastigheden Roskilde-Lejre i forbindelse med den forestående elektrificering af Nordvest banen og tilsvarende for strækningen Høje Taastrup-Roskilde sammen med Banedanmarks forestående vedligehold af strækningen. De resterende opgraderinger af Valby-Lejre kan ske over de kommende år samtidig med Banedanmarks almindelige vedligehold.
- De 3 minutters reduceret køretid kan derfor opnås økonomisk optimalt ved at øge højhastighedsforbindelsens hastighed til 320 km/time kombineret med en beskedent hastighedsopgradering af strækningen Valby-Lejre.
- Implementeres hastighedsopgradering Valby-Lejre på denne langsigtede, billige måde kan projektet isoleret set have et **stort samfundsmæssigt afkast**, også uden at indregne de fremtidige fordele i sammenhæng med Kattegatforbindelsen. Det foreslås derfor at en nøjere beregning heraf straks iværksættes, f.eks. under projektet "Elektrificering og hastighedsopgradering Roskilde-Kalundborg".

Poul Brandt Jensen
Civilingeniør, HD og fremtidig-jernbaneinfrastruktur-nørd

Enghave Park 33
3450 Allerød
61 66 99 90

Allerød, januar 2016

Der mangler 3 minutter

Kattegatforbindelsens rejsetid på 58 minutter

Af "En fast Kattegatforbindelse - Strategisk analyse - Rapport 545 – 2015" (herefter: Kattegat analysen) fremgår det at med en højhastighedsjernbane over Sjælland, er det muligt at nå målet om en køretid København-Aarhus på "1 time". Mere præcist angives det at køretiden er 58 minutter. Dette er for den hurtigste forbindelse beskrevet i Kattegat analysen. I Kattegat analysen side 21 og 23 fremlægges en plan om at et "Kattegattog" i timen fortsætter til Aalborg. Med en samlet rejsetid på 2 timer og 3 minutter.

Timemodellen/Togfonden

Iflg. "Rapport - Togfonden DK Højhastighed og elektrificering af den danske jernbane" side 30, implementeres Togfondens Timemodel efter følgende køreplan.

Køreplan København–Aalborg, Togfondens timemodel

<u>12.00</u>	København	15.00
12.58	Odense	<u>14.02</u>
<u>13.00</u>	Odense	14.00
13.55	Aarhus	<u>13.05</u>
<u>14.00</u>	Aarhus	13.00
15.00	Aalborg	<u>12.00</u>

Der standses også i Randers

For at implementere Timemodellen kræves således at tog kan køre København-Odense-Aarhus på 1 time og 55 minutter, idet det kræver yderligere 5 minutter at vende toget i Aarhus, inden videre kørsel mod Aalborg.

Kattegatforbindelsen og Timemodellen

Uanset at vi endnu har til gode at se resultaterne af Togfonden/Timemodellen, må det antages at man også med en Kattegatforbindelse vil ønske at køre efter en timemodel. I dette tilfælde en model, hvor det tager 1 time mellem København og Aarhus og en time mellem Aarhus og Aalborg. Køreplanen skal da være følgende.

Køreplan København–Aalborg, Kattegatforbindelsens timemodel

<u>12.00</u>	København	14.00
12.55	Aarhus	<u>13.05</u>
<u>13.00</u>	Aarhus	13.00
14.00	Aalborg	<u>12.00</u>

Der standses også i Randers

Der kræves således en køretid København-Aarhus på 55 minutter. Dette kan kun opfyldes, hvis køretiden via Kattegatforbindelsen reduceres med 3 minutter fra de "planlagte" 58 minutter.

Det er derfor interessant at undersøge om det er muligt til en rimelig pris at opnå denne kortere køretid.

Mulige køretidsreduktioner

Højhastighedsbanens hastighed forøges fra 300 km/time til 320 km/time

Et væsentligt argument for at højhastighedsbanen er planlagt til en hastighed på 300 km/time er, så vidt vides, at der til sin tid vil være et stort udbud af kørende materiel til denne hastighed.

I "Togfonden DK – højhastighed og elektrificering på den danske jernbane September 2013", side 84 er fremlagt en liste over, hvilke typer af tog, der kan komme på tale i forbindelse med Timemodellen. Interessant nok er der ikke et eneste tog med maksimalhastighed 300 km/time. Hastigheden er enten 320 eller 360 km/time.

På https://en.wikipedia.org/wiki/List_of_high-speed_trains findes en liste over højhastighedstogs-systemer sat i drift (eller vil snart blive). Ser man på togsystemer sat i drift fra 2010 og fremefter, og med design-hastigheder på mindst 300 km/time, er kun 1 af 14 systemer designet til 300 km/time, alle andre systemer anvender kørende materiel designet til 320 km/time. (Og det ene system angivet til 300 km/time er et Siemens Velaro, som i dag er designet til 320 km/time). Der synes således ikke at eksistere elektrisk materiel beregnet til en tophastighed på 300 km/time.

Der er hermed stærkt indikeret at 320 km/time er en mere udbredt hastighed for kørende materiel end 300 km/time. Med hensyn til kørende materiel er der således ingen grund til at begrænse højhastighedsbanens hastighed til 300 km/time. Tvært imod synes det at være helt uden ekstra omkostninger til kørende materiel at hæve hastigheden til 320 km/time.

Angående anlægskomponenter er billedet ikke helt så klart, da der er større variation i, hvilke hastigheder baner anlægges til. Af samme liste som ovenfor fremgår det at nogle baner i Tyskland, Frankrig og England anlægges til 320 km/time. Hertil kommer at de nye højhastighedsjernbaner i Sverige (og Californien) planlægges til 320 km/time.

Der må således i Europa findes et rimeligt udbud af, erfaringer med og viden om materiel til hastigheden 320 km/time. Antageligvis er det således kun marginalt dyrere, hvis det overhovedet er dyrere, at anlægge højhastighedsbanen til 320 km/time frem for 300 km/time. Og ekstra udgiften vil sandsynligvis mere end tjene sig selv ind, da kortere køretid giver flere passagerer, og dermed større indtægter for Kattegatforbindelsen!

Anlægges Kattegatforbindelsen med en højhastighedsbane på 320 km/time i stedet for 300 km/time, reduceres køretiden på de 138 km højhastighedsbane alt andet lige med 1,7 minut foruden en beskedent reduktion af køretidstillægget på knap 0,1 minut til i alt ca. 1,8 minut.

I parentes bemærket bør man for de nye baner på Vestfyn, under Vejle Fjord og Hovedgaard-Hasselager så vidt muligt planlægge traceen forberedt for 320 km/time og ikke 300 km/time.

Sjælland-Samsø - Sænketunnel i stedet for hængebro

Med de markante optimeringer af sænketunnel design, der blev opnået på Femern-forbindelsen, er det sandsynligt at forbindelsen fra Sjælland til Samsø også vil være billigere med en sænketunnel end med en hængebro. Herunder ikke mindst, da man jo kan overtage en komplet elementfabrik efter Femern-forbindelsen er færdigbygget.

I modsætning til en bro er der ikke hastighedsbegrænsninger i en sænketunnel, og den kan derfor anlægges til 320 km/time. For broens vedkommende er i Kattegat analysen side 13 anført at "Over korte strækninger i forbindelse med de store spænd på broerne Røsnæs-Samsø og Samsø-Jylland forudsætter Niras dog 250 km/t som den med rimelighed højest opnåelige maksimalhastighed."

Længden af hovedfaget er samme sted angivet til 1200-1500 meter. Længden af sidefag er ikke angivet. Typisk er sidefagene tilsammen af knap samme længde som hovedfaget. Den samlede længde med hastighed 250 km/time

er derfor knap 3 km. Hastighedsnedsættelsen over 3 km giver en forøget køretid på 0,12 minut. Hertil kommer den tabte tid under nedbremsning og efterfølgende acceleration.

Da nedbremsning kan ske langt hurtigere end acceleration, så der ses bort herfra.

I rapporten "Forbindelser mellem Vest- og Østdanmark Screening af linjeføringer for timemodellen og banebetjening af Østjylland Marts 2011", side 11 findes en graf over et Velaro togs accelerationsevne. Ud fra denne graf ses at accelerationsevnen mellem 250 og 300 km/time i gennemsnit er 0,1 m/s/s . Det tager således omkring 140 sekunder og 10 km før toget igen har nået hastigheden 300 km/time. Herved mistes 0,2 minut i køretid.

Et estimat af den sparede tid ved en sænketunnel frem for en hængebro er derfor i alt 0,3 minut. Da det ikke kan forudsættes at der vil blive valgt en sænketunnel, ses der derfor bort for denne mulige rejsetidsbesparelse. Men det er under alle omstændigheder relevant at være opmærksom på at en sænketunnel vil have denne positive sideeffekt.

Hasselager-Aarhus

Idet den nye højhastighedsbane Lejre-Hasselager, bortset fra ovenstående, må antages at være optimeret økonomisk bedst muligt, er den eneste anden mulighed for køretidsreduktion at forøge hastigheden på de to banestykker København-Lejre og Hasselager-Aarhus.

Ibhm. Togfonden (side 67) blev banen Skanderborg-Aarhus analyseret for optimering og man fandt at det kun var muligt at opnå begrænsede rejsetidsreduktioner på mindre end ½ minut til den ret høje pris af 300 mio. kr. Det må derfor antages at det ikke er muligt at opnå mærkbar rejsetidsreduktion på den snoede delstrækning Hasselager-Aarhus.

Valby-Lejre

Angående banestykket København-Lejre, antages det at delstrækningen København-Valby vil være dyr eller umulig at opgradere. I det følgende ses derfor kun nærmere på strækningen Valby-Lejre.

Valby-Lejre er karakteriseret ved lange lige strækninger med en markant undtagelse, nemlig kurven vest for Roskilde, hvor Nordvestbanen drejer væk fra hovedbanen, som fortsætter mod Ringsted (herefter: "kurven i Roskilde V").

Strækningshastigheden Valby-Roskilde er så vidt vides 180 km/time og Roskilde-Lejre er 160 km/time.

I det følgende overvejes, hvad det vil kræve at øge hastigheden til 200 km/time på hele strækningen. Dette er bl.a. inspireret af at der i første halvdel af 2016 vil blive foretaget en testkørsel Ringsted-Odense, hvor det skal undersøges om køreledningerne, der oprindeligt er designet til 180 km/time, kan godkendes til kørsel med 200 km/time. Det vil være yderst interessant om samme koncept kan anvendes på strækning Valby-Roskilde. I givet fald skal kun skinnerne opgraderes fra 180 til 200 km/time for at opnå en køretidsreduktion (efter signalprogrammet er gennemført).

Her opstilles en tabel med et groft overslag over køretidsreduktionen, hvis hastigheden så vidt muligt hæves til 200 km/time.

Delstrækning	hastighed nu	ny hastighed	længde	tidsbesparelse
Valby-Høje Taastrup	180 km/time	200 km/time	16 km	0,5 minut
Høje Taastrup – Roskilde	180 km/time	200 km/time	12 km	0,4 minut
Roskilde Station	160 km/time?	200 km/time?		? minut
Roskilde-Lejre	160 km/time	g.snit 180 km/time	8 km	0,3 minut

Tabel. Opgradering af Hvidovre-Lejre til 200 km/time

Valby-Høje Taastrup

Denne lige strækning vil være enkel at opgradere til 200 km/time. Det største problem er at strækningen løber gennem et tæt befolket område, hvorfor markant støjrreduktion kan blive nødvendig.

Høje Taastrup – Roskilde

Denne rimelig lige strækning står foran en renovering og det vil måske være muligt allerede nu at indarbejde opgradering af skinner til 200 km/time. Hvis køreledningsanlægget kan godkendes til 200 km/time kan hastigheden allerede øges, når signalprogrammet er implementeret.

Roskilde Station

Det vides ikke hvad gennemkørselshastigheden på Roskilde station er i dag. Ligeledes vides ikke hvor stor tidsbesparelse, der kan opnås ved at forøge hastigheden gennem Roskilde station; konservativt antages det at der ikke kan opnås en selvstændig køretidsbesparelse. Men da det er forudsat at hastigheden Høje Taastrup-Roskilde, samt Roskilde-Lejre forøges, ligger heri en inddirekte antagelse om at hastigheden gennem Roskilde station forøges.

Hvis ikke perronerne er brede nok til at forøge hastighed vil det være kostbart at øge hastigheden gennem stationen. En nøjere beregning er således påkrævet.

Roskilde-Lejre

Banedanmark er ved at udarbejde beslutningsgrundlag for elektrificering af Roskilde-Kalundborg, herunder således også strækningen Roskilde-Lejre. Det foreslås derfor at Banedanmark i denne forbindelse foretager en beregning af, hvad det samfundsmæssige afkast vil være ved helt eller delvist at opgradere strækningen til 200 km/time.

Der er en begrænsning i hvor hurtigt der kan køres i kurven ved "Roskilde V". Det er således ikke sandsynligt at hastigheden kan forøges til 200 km/time gennem kurven. Det er bemærkelsesværdigt at der ikke er samme radius i de to køreretninger i kurven. Det nordvest gående spor har mindre radius end det sydøst gående spor. Umiddelbart ser det ud som om det uden at involvere broer er muligt at udrette det nordvest gående spor til samme radius som det sydøst gående spor, hvilket vil kræve anlæg/sideflytning af ca. 1,5 km ny enkeltsporet bane. Det foreslås derfor at dette gøres allerede nu i forbindelse med elektrificeringsprojektet, dvs. inden elmasterne sættes op. Venter man til senere bliver det dyrere.

Rent praktisk bør køreledningsanlægget på strækningen straks forberedes for 200 km/time, og evt. mindre ifbm. kurven. Opgradering af skinner kan så ske senere i forbindelse med almindelig vedligehold af strækningen.

Da hastigheden gennem kurven sandsynligvis ikke kan være 200 km/time er regnet med at gennemsnitshastighed for hele strækningen Roskilde-Lejre kan øges fra 160 km/time til 180 km/time. Hvilket vil give en rejsetidsbesparelse på 0,3 minut.

Samlet køretidsreduktion 1,2 minut

Som man ser af tabellen kan en "simpel" opgradering af Hvidovre-Lejre til maksimalt 200 km/time således give 1,2 minut i køretidsreduktion. Dette er naturligvis kun et groft skøn, og en nøjere beregning er nødvendig.

Konklusion

De manglende 3 minutter i at Kattegatforbindelsens tog kan køre videre til Aalborg efter Timemodellen kan opnås ved at kombinere følgende 2 tiltag:

Projekt	Køretidsbesparelse
Højhastighedsbanen anlægges til 320 km/time	1,8 minut
Hastigheden Valby-Lejre forøges til maks. 200 km/time	1,2 minut
I alt	3,0 minutter

Begge projekter er karakteriseret ved at de ved en umiddelbar betragtning synes at være af beskeden økonomisk omfang i forhold til de samfundsøkonomiske gevinster der opnås. Isoleret set kan de således hvert for sig have et stort samfundsmæssigt afkast. Hvortil kommer synergieffekten af at der på Kattegatforbindelsen kan køres efter en Timemodel.

Det foreslås derfor at der udvises rettidig omhu.

Til Banedanmark
OpgraderingRoskilde-Kalundborg@bane.dk

Blekinge Boulevard 2
2630 Taastrup, Danmark
Tlf.: +45 3675 1777
Fax: +45 3675 1403
dh@handicap.dk
www.handicap.dk

Taastrup, den 20. januar 2016
Sag 19-2016-00029 – Dok. 235622/mol_dh

Høringssvar: Idéfasehøring for baneprojektet "Elektrificering og hastighedsopgradering Roskilde - Kalundborg"

Danske Handicaporganisationer (DH) har modtaget ovenstående til høring. DH har følgende bemærkninger:

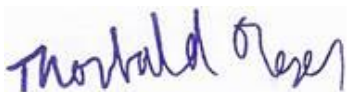
Retten til at bestemme over eget liv indbefatter mobilitet. For DH er den overordnede politiske målsætning at sikre personer med handicap de samme muligheder og rettigheder, som alle andre. Alt andet vil være at begrænse den personlige frihed og dermed muligheden for en aktiv deltagelse i samfundet. Mobilitet og transport hænger sammen, og samfundets evne til at skabe en infrastruktur og anvende transportmidler, som alle har mulighed for at benytte, er derfor afgørende. Både i form af en velfungerende, sammenhængende og tilgængelig kollektiv trafik, og i form af individuelle løsninger.

Passagerer med handicap oplever ofte barrierer, når de vil benytte den kollektive transport.

DH mener, at denne elektrificering og hastighedsopgradering og de medfølgende ombygninger må medføre, at der adgangsveje og perroner på strækningen renoveres, så de kommer til at overholde standarden for tilgængelighed til tog, TSI-PRM.

Skulle ovenstående give anledning til spørgsmål, kan disse rettes til chefkonsulent, Monica Løland, på tlf.: 3638 8524 eller e-mail: mol@handicap.dk.

Med venlig hilsen



Thorkild Olesen

Formand

Banedanmark
Elektrificering og opgradering
Roskilde-Kalundborg
Amerika Plads 15
2100 København Ø.
e-mail : OpgraderingRoskilde-Kalundborg@bane.dk

kopi til: Naturstyrelsen, Haraldsgade 53, 2100 København Ø – nst@nst.dk
– j.nr. NST-131-00192
Holbæk kommune, afd. "Vækst og bæredygtighed" – jorsm@holb.dk

Knabstrup, den 21. januar 2016

Vedr.: Elektrificering/Hastighedsopgradering Roskilde-Kalundborg.

Som formelt, fælles talerør for borgere, erhverv og foreninger i Knabstrup, i forhold til Holbæk kommune og andre offentlige myndigheder, skal **KNABSTRUP LOKALFORUM** hermed tillade sig at fremkomme med bemærkninger til den aktuelle "idefasehøring":

Knabstrup by/opland med ca. 1.150 indbyggere er en udpræget pendlerby. Byen er tillige karakteriseret ved et meget lavt antal forretninger og uden private og offentlige servicetilbud og uddannelsesinstitutioner. "Nordvestbanen" er derfor helt afgørende for borgernes muligheder for bl.a. at nå de større arbejdspladsområder i specielt Kalundborg- og Holbæk/Roskilde-områderne med offentlige transportmidler - og dermed for livskvaliteten i bred almindelighed.

I forhold til skolegang og dermed børn og unges vilkår, er det således, at overbygningstilbud for Knabstrup skole er beliggende i nabobyerne Mørkøv og Regstrup/Jernløse – hvor togtransport således også er meget aktuel.

LOKALFORUM hilser det derfor **meget velkomment**, med den igangværende planlægning af forbedrede vilkår for togrejsende på strækningen.

Idet transportmulighederne på "Nordvestbanen" er af helt afgørende betydning for levevilkårene for byens borgere, tillader LOKALFORUM sig at **frem sætte ønske** og hel **klar forventning** om

- At der ved projektets realisering, sker en **dæmpning af støjgenerne** og ikke en forøgelse heraf, som beskrevet i oplægget.
- At der **ikke** sker beskæring/sløjfning af de eksisterende overskæringer hverken i byområdet (Ventedgårdsvej, Skolevej og Bakkerupvej) eller landområdet (Tvede og markvejen øst for byen ved Abildhave, som sikrer adgang til rekreativt område for byens borgere).

- At **sikkerheden** ved overskæringerne **ikke reduceres** – men gerne forstærkes og udbygges – og evt. tilsvarende langs strækningen der gennemskærer byen øst-vest.
- At den kommende udbygning/forbedring **ikke sker på bekostning af den hidtidige** betjening, målt på antal "stop" og "afgange" – ved køreplansændringer.
- At **beplantningen** langs banen i videst muligt omfang **bevares** både af visuelle og støjmæssige grunde.

Det kan endeligt oplyses, at Holbæk kommune via budgetlagte anlægsmidler for indeværende år, har intentioner om påbegyndelse af modning/salg af et større antal byggegrunde i byområdet – således at antallet af potentielle "kunder", må antages at vokse i de kommende år.

Af hensyn til det videre forløb i projektet, skal vi venligst anmode om, at vi optages på evt. "informationsudsendelsesliste", således:

Knabstrup Lokalforum
v/Jan Fjordbak
E-mail: mail@janfjordbak.dk

På lokalforums vegne: Jan Fjordbak, kontaktperson

Fra: [Jyderup Ost](#)
Til: [OpgraderingRoskilde-Kalundborg](#)
Emne: J.nr. NST-131-00192 (Brev fra Naturstyrelsen)
Dato: 22. januar 2016 10:22:37

J.nr. NST-131-00192

Matr. Nr: 13cd Jyderup By, Jyderup

Ref. Chbru

Ang. Brev om partshøring vedr. anlægsprojekt af hastighedsopgradering af jernbanestrækningen mellem Holbæk og Kalundborg.

Gyvelvænget 2, 4450 Jyderup, har i dag et par sætningsskader i forbindelse med jernbanen som støjer og ryster en del.

Er bekymret for yderligere skader på bygningen ved større/flere rystelser og mere støj ved højhastighedstog.

Med venlig hilsen

Hanne Bruus Olsen
Tlf 21-811649

Jyderup Ost
Gyvelvænget 2
4450 Jyderup
Tlf 59-276633

Fra: [Olav Rye Hintze](#)
Til: [OpgraderingRoskilde-Kalundborg](#)
Cc: [Revsbæk_Hans](#); mogensbossen@msn.com; skolevaenget2og3@gmail.com
Emne: Vedr. Idéfasehøring for elektrificering af Holbæk - Kalundborg
Dato: 22. januar 2016 11:00:13

Til BaneStyrelsen

kopi til Grundejerforeningen Skolevænget 2 og 3 og Hans Revsbæk grundejerforeningen Platanhaven

Med baggrund i ide fasehøringen for baneprojektet "Elektrificering af jernbanestrækningen mellem Roskilde og Holbæk" vil vi fra Svebølle Lokalråd gøre opmærksom på, at vi fuldt ud kan tilslutte os, de fremsendte bemærkninger fra Grundejerforeningen Skolevænget 2 og 3 i Svebølle.

For jeres reference se længere nede i denne mail.

Med venlig hilsen

Olav Rye Hintze
Svebølle Lokalråd
Højvangen 20
4470 Svebølle

Date: Wed, 13 Jan 2016 13:11:25 +0100

Subject: Svar vedr. elektrificering af Holbæk - Kalundborg

From: skolevaenget2og3@gmail.com

To: opgraderingRoskilde-Kalundborg@bane.dk

CC: Hans@revsbaek.com; mogensbossen@msn.com; olavryehintze@msn.com

Grundejerforeningen Skolevænget 2 og 3, i Svebølle, har bemærkninger til projektet jf. vedhæftede brev.

Med baggrund i Naturstyrelsens brev af december måned 2015 til ejere af ejendomme i vores forening, har vi valgt at sende vedhæftede bemærkninger til Banestyrelsen.

kopi til Naturstyrelsen er sendt d.d. samt kopi til orientering til nabo-grundejerforeninger og lokalråd.

Med benlig hilsen
p.b.v
Poul Fog Mogensen

--

Med venlig hilsen

Grundejerforeningen Skolevænget 2 og 3

Svebølle

www.grf-skolevaenget.dk

Hørings svar Idefasehøring – Elektrificering og opgradering Roskilde - Kalundborg

Notat
22. januar 2016

Cyklistforbundet og Dansk Cykelturisme skal hermed kommentere på idefasehøringen om den elektrificering og opgradering Roskilde – Kalundborg.

Vi anser den politiske aftale ”En moderne jernbane - udmøntning af Togfonden DK”, som et betydeligt - og nødvendigt - løft af den kollektive transport i Danmark. Med denne opgradering af togtrafikken ser vi en oplagt mulighed for at tænke supercykelstier og rekreative ruter ind langs nye og allerede etablerede jernbaner i Danmark til gavn for både cykelpendlere og cykelturisterne. Dette naturligvis parallelt med anlægs-/sporarbejdet. Desuden vil det være oplagt at se på mulighederne for at forbedre tilgængeligheden til stationerne for cyklister – her tænkes primært på ny cykelparkering ved de evt. involverede stationer.

Vi håber derfor, at muligheden for anlæggelse af tryk og sikker cykelinfrastruktur konsekvent tænkes ind, når planlægningsarbejdet af nye som gamle jernbanestrækninger foregår.

Umiddelbart bør det undersøges, hvad etablering af cykelinfrastruktur vil koste i forbindelse med eksempelvis kurvedretningen af banen. Vi vurderer, at der må være økonomiske fordele, hvis cykelinfrastruktur og opgradering af jernbanen samtænkes.

Vi vurderer, at der både er et rekreativt- og pendlerpotentiale i strækningen mellem Roskilde – og Kalundborg. Som rekreativ rute er den et godt og sikkert alternativ til andre mere snoede muligheder, hvorfor vi ser et stort uudnyttet potentiale i forhold til at tiltrække cykelturister til området. En betydelig del af borgerne i området omkring de større byer på strækningen som Roskilde, Holbæk og Kalundborg vil – med en supercykelsti langs banen – nemmere kunne flyttes fra bil til cykel.

Nye tal fra VisitDenmark viser, at antallet af cyklende turister stiger, især blandt danskere. Denne vækst vil fortsætte, hvis Danmark får et sammenhængende netværk af stier og veje, der er lette at finde, sikre at køre på og går gennem smuk natur. En cykelrute langs jernbanestrækningen vil opfylde netop dette.

Der vil formentligt være ekstra omkostninger ved at indtænke cykelinfrastruktur i den kommende opgradering af de danske jernbaner, men med tiden vil disse blive tjent ind, når de samfundsøkonomiske effekter af øget cykelpendling og øget cykelturisme bliver indregnet.

Med venlig hilsen

Klaus Bondam
Direktør

Peter Ole Sørensen
Formand



Cyklistforbundet er en medlemsbaseret interesseorganisation, der kæmper for Danmarks 4,5 millioner cyklister. Via en bred vifte af aktiviteter og målrettet politisk lobbyisme skaber vi bedre forhold, større tryghed og oplevelser for cyklisterne.



Dansk Cykelturisme er en forening, som har til formål: at udvikle cykelturismen i Danmark, at skabe sammenhæng mellem cykelturismeindsatser i Danmark, og at skabe vækst i turismeerhvervet via cykelturisme.

Banedanmark
Amerika Plads 15
2100 København Ø

22. januar 2016

Idéfasehøring for baneprojekt "Elektrificering og hastighedsopgradering Roskilde - Kalundborg"

Dansk Erhverv har modtaget idéfasehøring om opgradering af bane Roskilde - Kalundborg af 7. december 2015.

Vi har ingen særlige bemærkninger til høringen, men skal bemærke, at der kan tænkes cykelinfrastruktur ind i projektet gennem kontakt til de involverede lokale myndigheder i området.

Med venlig hilsen



Jesper Højte Stenbæk
Fagchef for Transport og Infrastruktur

JHS/ATH
jhs@danskerhverv.dk

Side 1/1
-
Vores ref.: SAG-2011-00256
-
328329



Notat

Banedanmark

Kommentarer til Idéfasehøring om Elektrificering og hastighedsopgradering Roskilde - Kalundborg

Banedanmark har den 7. december 2015 sendt et debatoplæg om projektet Elektrificering og hastighedsopgradering af strækningen Roskilde - Kalundborg i idéfasehøring med svarfrist til den 22. januar 2016.

DSB har følgende bemærkninger:

Anlægsarbejderne på strækningen vil i længere perioder ikke kunne undgå at påvirke trafikafviklingen og DSB har derfor med tilfredshed noteret, at de vil blive udført sammen med den kommende sporfornyelse og udrulningen af Signalprogrammet på strækningen. DSB forudsætter, at anlægsarbejderne tilrettelægges så de samlet set medfører de kortest mulige sporspærringer, og at DSB bliver inddraget i planlægningen heraf.

Sporspærringerne skal desuden koordineres med Vejdirektoratet og de respektive kommuner, så der ikke planlægges udført større vejarbejder på de tidspunkter og på de veje, hvor togbusserne skal kunne komme uhindret frem.

I det omfang elektrificeringen måtte gøre det ulovligt at anvende lejemaal i DSB's bygninger langs banen til beboelse, må det forudsættes, at de pågældende bygninger eksproprieres i fuldt omfang.

Kørsel med elektrisk materiel og det nye signalsystem vil i sig selv muliggøre reduktioner af rejsetiden for alle rejsende mellem Roskilde og Kalundborg, men ved at supplere disse tiltag med en række tilpasninger af infrastrukturen på strækningen mellem Holbæk og Kalundborg, vil rejsetiden på denne strækning kunne reduceres så meget, at det på sigt vil blive muligt at gennemføre halvtimesdrift på hele strækningen mellem Roskilde og Kalundborg.

Strækningen Holbæk – Kalundborg

Under forudsætning af at det nye signalsystem bl.a. medfører mulighed for samtidig indkørsel af 2 tog på krydsningsstationerne, vil dette medvirke til en hurtigere trafikafvikling og dermed afkortning af rejsetiden. Trafikken vil desuden hurtigere kunne genoprettes ved uregelmæssigheder.

Direktions- sekretariatet

22. januar 2016

DSB
Telegade 2
2630 Taastrup

CVR 25 05 00 53

Direkte 24689692
isle@dsb.dk
www.dsb.dk

DSB vil specielt pege på, at en mere langstrakt krydsningsmulighed i Kalundborg, suppleret med en forbedring af ind- og udkørselsforholdene til og fra valgfrit perronspor, vil kunne give et betydeligt bidrag til en hurtigere trafikafvikling, afkortning af rejsetiden og genopretning af trafikken ved uregelmæssigheder. Dette vil f.eks. kunne gøres ved at forlænge spor 106 via det eksisterende udtræksspor til omkring 600 m vest for Hovvejen, hvor det tilsluttes til spor 2 med et nyt sporskifte samt ved at erstatte sporskifte 108b og 109a med 2 englændere og forbinde disse med hinanden via yderligere 1 englænder i spor 2. Alt sammen inden for banens eget areal.

Det forudsættes, at sporskifterne på samtlige krydsningsstationer tilpasses til den højere hastighed, således at der kan køres ind med 100 km/t i afvigende spor.

Kurveudretninger, banens hældning og andre tilpasninger af banens tracé vil i flere tilfælde være en forudsætning for den højere hastighed. Tilpasningerne bør ske i så tilpas afstand fra eksisterende stationer, at det ikke ændrer grundlæggende ved stationernes placering og funktionalitet i forhold til de respektive stationsbyer.

For at få fuldt udbytte af tilpasningerne må det forudsættes, at alle lokale hastighedsnedsættelser mellem stationerne bliver elimineret.

I det omfang hastighedsopgraderingen indebærer, at nogle af overkørslerne ikke kan godkendes til den højere hastighed, vil DSB af sikkerhedsmæssige hensyn – herunder ikke mindst af hensyn til lokoførerne - anbefale at de pågældende overkørsler enten nedlægges eller erstattes af en under- eller overføring.

DSB vil desuden – i lighed med hvad der allerede er gennemført på strækningen mellem Roskilde og Holbæk - af sikkerhedsmæssige hensyn anbefale, at flest mulige perronovergange på stationerne nedlægges og erstattes af gangtunneller eller -broer med elevatorer for bevægelseshæmmede.

Med udgangspunkt i erfaringer fra forløbet med elektrificering / hastighedsopgradering på Sydbanen og samarbejdet med Banedanmark i den anledning, har DSB interesse i at blive inddraget så tidligt som muligt og senest, når projektet konkretiseres i dispositionsforslagsfasen.

For indeværende vurderes projektet at kunne få afledte konsekvenser for stationsanlæg, perronbygninger m.m. og få betydning for nuværende anvendelse evt. fremtidige disponeringer på især Holbæk og Kalundborg stationer.

DSB finder det interessant at få større indsigt i planerne vedr. fornyelsesarbejde m.m., der er planlagt for de 5 små stationer mellem Holbæk og Kalundborg.

Endeligt finder DSB det ønskeligt med overordnede informationer vedr. projektets evt. afledte påvirkninger på især Holbæk, Kalundborg og Mørkøv stationer herunder overordnet tidsplan for perioden efter 2017.



Banedanmark
OpgraderingRoskilde-Kalundborg@bane.dk

Idéfasehøring Elektrificering og hastighedsopgradering Roskilde-Kalundborg

DI vil indledningsvist gerne kvittere for muligheden for at svare på ovennævnte høring.

Det fremgår af høringsmaterialet, at projektet indebærer en elektrificering af banestrækningen Roskilde – Kalundborg samt opgradering af hastigheden mellem Holbæk og Kalundborg fra de nuværende 120 km/t til 160 km/t.

DI synes det er positivt at få elektrificeret banenettet og få opgraderet til højere hastigheder.

DI har hæftet sig ved, at de anlægsarbejder der skal udføres i forbindelse med hastighedsopgraderingen, primært vil foregå inden for banens eget areal, mens udskiftning af broer langs strækningen vil medføre, at der må inddrages områder omkring banen som arbejdsarealer. DI vil i den forbindelse gerne understrege, at det er vigtigt at have fokus på, at trafikale gener i forbindelse med anlægsarbejdet minimeres.

Med venlig hilsen

Annette Christensen
Chefkonsulent



Fra: [Nikolaj Parslov](#)
Til: [OpgraderingRoskilde-Kalundborg](#)
Cc: kate@modelbygger.com; [Nikolaj Parslov](#); [Jane Kantsø](#)
Emne: Idéfasehøring af Elektrificering og opgradering Roskilde – Kalundborg
Dato: 22. januar 2016 20:02:10

Banedanmark
Elektrificering og opgradering
Roskilde – Kalundborg
Amerika Plads 15
2100 København Ø
OpgraderingRoskilde-Kalundborg@bane.dk

Vedr. Engvejen 4420 Regstrup

Vi har en bro, som nok skal skifte ud. Det er den eneste vej ind og ud for beboer og lodsejer. Så vi håber at den nye bro bliver ført op til tidens krav. Lastbiler bliver støre, traktoren og landbrug maskiner bliver støre og bredere (30-40 tons og op til 5 meter bred)

Venlig hilsen

Nikolaj Parslov (vej formand for Engvejen)
Engvejen 14
4420 Regstrup

Tlf. 29619818 / 59472118
nikolaj@engvejen.dk

Nikolaj Parslov, Engvejen 14, 4420 Regstrup, 59472118/29619818

Fra: paul.erik.christensen
Til: [NST - Naturstyrelsens hovedpostkasse](#)
Emne: Journalnr. NST-131-00192
Dato: 19. december 2015 21:22:57

Partshøring om omlægning af banen til større hastighed og el drift.

Vi er helt imod begge dele, større hastighed vil give mere støj, som allerede er for meget. Støvforureningen er allerede uacceptabel. Og støjen over det tilladte når der allerede nu køres for stærkt, og bremses ned, hvilket giver jernpartikler på ruderne.

Vi vil også mene, at huspriserne vil falde hvis tiltaget besluttet, og hvem skal betale det? Allerede nu er der afslag i priserne for toget.

Her fra Ved Lunden 24, 4300 Holbæk, er svaret nej.

Med venlig hilsen
Marianne og Paul Erik Christensen
tlf. 29110486 + 26151515

Fra: [Silje Kamille Friis](#)
Til: [NST - Naturstyrelsens hovedpostkasse](#)
Cc: [Charlotte B. Nielsen](#); larsfriis99@gmail.com
Emne: VVM J.nr. NST-131-00192
Dato: 21. december 2015 09:43:05

Partshøringsbemærkninger til Naturstyrelsen, den 21.12.2015

Vi har modtaget et brev fra Charlotte B. Nielsen, biolog i Naturstyrelsen, vedrørende partshøring om anlægsprojekt vedr. hastighedsopgradering og elektrificering af jernebanestrækningen mellem Holbæk og Kalundborg.

Vi kan forstå, at der er tale om en 'idéfasehøring'. Når vi læser debatoplægget, er det et begrænset indblik vi får i konkrete konsekvenser af projekterne og det er derfor primært forslag / idéer til undersøgelsesområder, som vi kan bidrage med.

Under 'Udvalgte påvirkninger' på side 9 i debatoplægget lægger vi mærke til følgende – og kommenterer fortløbende:

"Køreledningsanlægget med dets master og køreledninger vil påvirke landskabet visuelt, da det vil kunne ses på afstand". Dette lyder som en æstetisk udfordring og vi vil gerne have påvirkningen belyst ved hjælp af en serie tegninger: Køreledningsnettets udformning, plantegninger, der viser placeringen af master og transformerstationer, opstalter, der viser master og transformerstationers visuelle design i forhold til kontekst, evt. lysmaster osv.

"Langs jernbanen vil styrken af magnetfeltet variere afhængigt af strømstyrken, det trafikale mønster og kørestrømanlæggets udformning". Det lyder umiddelbart super usundt og ubehageligt og det vil derfor være godt at få besvaret følgende spørgsmål: Hvad betyder et magnetfelt? Hvilke styrker af magnetisk påvirkning taler vi om? Kan man mærke det? Har det betydning for sundheden? Har det betydning for fugle og andre dyrs færden?

Debatoplægget beskriver, at magnetfeltet er afhængigt af strømstyrken, det trafikale mønster og kørestrømanlæggets udformning. Hvilken betydning får det helt konkret hos os? Måske man kan lave en zoneplan med beskrivelser for de enkelte boligområder.

"Hvis der hastighedsopgraderes til 160 km/t vil dette dog give anledning til en stigning i såvel støj som vibrationer".

Dette vil vi gerne have belyst: Hvad vil en stigning i støj og vibrationer sige, helt konkret? Oplevelsen af støj udenfor og indenfor, skal vi f.eks. ansøge om tilskud til forskellige former for støjisolerende foranstaltninger? Er der tale om decideret lufttryk, når et tog bevæger sig forbi med 160 km/t? Og hvilken betydning har vibrationer for husets fundament og konstruktion? Er der noget man som boligejer skal være opmærksom på og kan man få individuel rådgivning som led i omlægningen?

"Derfor vil det være nødvendigt at fælde træer og rydde vegetation langs banen, hvilket

kan påvirke de flagermus, som har deres udbredelse langs banenettet". Det synes vi er trist – at berøve flagermus deres boliger. Det kunne være en idé at inddrage naturfredningsforeningen og i fællesskab komme med løsninger til at imødekomme problemet, f.eks. vil mange husejere langs banelegemet kunne plante træer på et tidligt tidspunkt, inden projektet er vedtaget og går i gang. Det kræver som udgangspunkt, at de er informerede om situationen og ved hvilke typer af træer, der særligt tiltaler flagermus.

Samme type af tidlig rådgivning kunne også gives boligejere i forbindelse med at imødekomme de visuelle, støj- og magnetfeltmæssige gener: Hvor tæt på banelement kan vi plante træer, der kan dække for udsynet til masterne? Hvilke typer af træer osv. Den form for rådgivning vil være en stor hjælp.

Debatoplægget beskriver fordelene for togdriften og passagerer – men taler ikke meget om evt. fordele for omkringliggende boliger bortset fra den mindre partikelforurening, når man overgår til el-drift. Men der kan vel også være andre fordele afhængigt af hvor man ligger på nettet? Disse vil vi gerne have konkretiseret og belyst – inklusive mere præcise angivelser af den mindskede partikelforurening. Til sidst vil vi gerne have overordnede bæredygtighedsmæssige fordele beskrevet – det kan hjælpe til at acceptere forandringer.

Bedste hilsner
Lars og Silje Kamille Friis

Matr. nr. 3q Ladegården, Holbæk Jorder
Kalundborgvej 99
4300 Holbæk

+ 45 24240844
sakf@dskd.dk

Silje Kamille Friis, Ph.d. | Faculty lecturer and researcher
E: sakf@dskd.dk

Designskolen Kolding | Ågade 10 | DK-6000 Kolding
T: +45 24240844
W: www.designskolenkolding.dk

Fra: [Nina Thomasen](#)
Til: [NST - Naturstyrelsens hovedpostkasse](#)
Emne: Partshøring om anlægsprojekt vedr. Hastighedsopgradering af jernbanestrækningen mellem Holbæk og Kalundborg
Dato: 21. december 2015 13:55:49

Mit journalnummer er NST-131-00192.

Jeg Nina Thomasen som bor på matr.nr.3if Allerup by. Tuse.har mange gange klaget over hastighed på toget til og fra Kalundborg toget. Det køre alt for stærkt, så tæt på beboelse, der er også fjordstien hvor der går mange mennesker, de klager også over at det køre for stærkt. Så hastigheden skal sættes ned. Slet IKKE op.

Jeg har skrevet mange gange og klaget over det til Banestyrelsen.

Rigtig god jul samt et godt nytår

Med venlig hilsen

Nina Thomasen

Sendt fra min iPad

Fra: [Henrik Uldall](#)
Til: [NST - Naturstyrelsens hovedpostkasse](#)
Emne: NST-131-00192
Dato: 28. december 2015 14:54:12

Vedr. hastighedsopgradering Holbæk/Kalundborg

Da en hastighedsopgradering på jernbanen mellem Holbæk og Kalundborg vil medføre mere støj i vores hus og have med der af følgende ringere livskvalitet for os, og endvidere uundgåeligt vil forringe boligens værdi og dermed den værdiopsparing vi har foretaget i boligen med henblik på salg, når pensionisttilværelsen kræver det, er vores spørgsmål: Hvordan vil man kompensere os for disse betydelige tab? En evt. fældning af bevoksning i forbindelse med elektrificering, vil yderligere forværre vores situation.

Har man overvejet evt. kun at hastighedsopgradere udenfor bygrænserne?

Med venlig hilsen

Bente og Henrik Uldall

Stenhusvej 1

4300 Holbæk

NST-131-00912

Fra: [Michael madsen](#)
Til: [NST - Naturstyrelsens hovedpostkasse](#)
Emne: Journalnummer NST.131-00192
Dato: 26. december 2015 11:47:57

Hej

Tak for brev af 14 dec. 2015.

Jeg har ikke de store indsigelser til dette projekt, men tror desværre at der vil komme en del mere støj og uro end der er på nuværende tidspunkt, dette vil jeg meget håbe der vil blive taget hensyn til i fremtiden, mit forslag vil være at man beskærer nogle af de store træer ud mod banen og sætter et støjhegn op så vi kan stadig kan bo nogenlunde som nu, dette vil også gøre at vores huse ikke vil falde så meget i værdig i en Evt. Salgs situation.

På forhånd tak.

Mvh.
Michael Madsen
Lynggårdsvej 11
4450 Jyderup.

(Partshøring om anlægsprojekt vedr.jernbanestrækningen mellem holbæk og kalundborg.)

Modtaget i
Naturstyrelsen
- 4 JAN. 2016

Svebølle. d. 20151229.

Hvis dette projekt bliver gennemført, og som jeg har forstået bliver hastigheden sat op til ca 160 km i timen.

som jeg ser det bliver støjniveauet meget højere end det er i dag, så må / skal der sættes støjværn op ud mod banetoften.

Da togskinneerne ligger ca. 35m fra mit hus, og ca 3m højere end matr. nr. 15am viskinge by viskinge ligger.

Så støjen fra hjul og skinner kommer lige ud i hovedet på meneskerne her i skolevænget.

(Hvis ikke der sættes støjværn op er mit hus til salg for vurderings prisen + 50,000 kr i flytte omkostninger)

M.V.H. Poul Carstensen Skolevænget 51 4470 Svebølle. Journalnummer NST-131-00192.

Paul Carstensen

Vdr. journalnummer NST-131-00192.

Vdr. matr. nr. 79e Jyderup by.

Vdr. hastighedopgradering af hastigheden mellem Holbæk og Kalundborg har jeg følgende bemærkninger:

Kan bygningen tåle en større hastighed? – bør undersøges.

Mere støj hvilken forstyrre mine lejer – vægge – mod banen bør ekstra isoleres.

Døre og vinduer mod banen bør udskiftes så lejerne får mindre støj.

Med venlig hilsen

Hans-Erik Baagland

Nyvej 1 1th

4450 Jyderup

Fra: [Kirsten Kristiansen](#)
Til: [Charlotte B. Nielsen](#)
Emne: J.nr.NST-131-00192
Dato: 5. januar 2016 09:33:57

Vedr. Hastighedsopgradering i Holbæk

Vi har modtaget dit brev om ovenstående og har selvfølgelig talt med vores naboer om det. De har ikke modtaget noget brev til trods for at deres hus ligger tættere på banen. Er der forskellige kriterier for hvem der bliver orienteret. Vi er selvfølgelig bekymrede for hvad en øget hastighed betyder for vores hus og omgivelserne og er også i tvivl om det overhovedet nytter at komme med indsigelser men vi forsøger alligevel inden tidsfristen udløber.

Venlig hilsen
Kirsten og Norman Kristiansen
Stillidsvej 16 B
4300 Holbæk

Sendt fra min iPad

Fra: [Kirsten Kristiansen](#)
Til: [Charlotte B. Nielsen](#)
Emne: NST-131-00192
Dato: 20. januar 2016 16:11:18

Partshøring vedr. anlægsprojekt - j.nr. NST-131-00192

Vi fremkommer hermed med vores bekymringer vedr. påtænkte projekt.

Rystelser/ vibrationer: Hvordan påvirker det os mennesker og hvordan påvirkes vores bolig, vil det blive undersøgt inden påbegyndelse af projektet ?

Vi er bekymrede for evt. revner i huset, hvem vurderer det og hvem erstatter evt. skader
Vind og støj: der vil jo forekomme kraftig vind fra hurtigkørende tog, bevoksningen fjernes og dermed også mere støj.

Magnetfeltet fra kørestrømsanlægget : Hvordan påvirkes mennesker af dette magnetfelt ?
Nedsat husværdi: Øgede gener fra banelegemet vil medføre faldende huspriser og problemer med at få huset solgt.

Gamle eltog: Nordvestbanen er altid blevet "beriget" med gamle udslidte togstammer !!

Arbejdets udførelse og færdiggørelse: Ved seneste sporarbejder mellem Lejre og Vipperød har der været problemer med kvaliteten af Bane Danmarks arbejde. Vil dette gentage sig i et evt. nyt anlæg ?

Hvis projektet gennemføres vil vi henstille til:

At der køres med nedsat hastighed i byområder

At der opsættes gennemsigtigt støjværn

At der benyttes gummibelægning i skinneunderlag samt andre tilgængelige støjdæmpende materialer.

At der indsættes nye eltog

Vi har meget svært ved at se fornuften i at vi der bor tæt på banen skal belastes mere og at der investeres mange penge for en tidsbesparelse på 15 min. !!!

Vi er forundrede over at ikke alle lodsejere med bolig tæt på banen har fået brev om projektet, de er dermed udelukket fra informationerne og muligheden for at gøre indsigelser.

Venlig hilsen

Kirsten og Norman Kristiansen

Stillidsvej 16 B

4300 Holbæk

Matr.nr. 10q Ladegården, Holbæk Jorder

Sendt fra min iPad

Fra: [johnny sørensen](#)
Til: [NST - Naturstyrelsens hovedpostkasse](#)
Dato: 5. januar 2016 16:39:38

lene og johnny sørensen
søen 11 Kærby.

nst.-131-00192.

miljø og fødevarerministeriet.

ang .matr.nr.7d.asmindrup by,værslev.

vi er meget imod hastighedsopgradering og elektrificeringen .

da vi mender at det vil gå meget ud over vores dyr på gården samt dem i naturen, vi ved jo at den nye mortorvej også er på vej.

naturen kan jo ikke blive ved med at tag imod.

selvfølgelig er vi også meget bange for vores værdi af ejendommen. hvor den dag kommer hvor vi skal sælge

venlig hilsen lene og johnny Sørensen tlf

21852973eller21852953

Fra: [Charlotte B. Nielsen](#)
Til: [Charlotte B. Nielsen](#)
Emne: matr.nr. 6ax Syvendekøb By, Skamstrup - J.Nr ST-131-00192
Dato: 14. januar 2016 12:40:48
Vedhæftede filer: [image001.jpg](#)

Tillæg til nedenstående mail.

Finn C. Larsen har d.d. telefonisk bedt om at det også noteres på sagen, at ejendommen lejes ud til flere lejere, og disse vil blive meget påvirket af et forhøjet støjniveau.

Venlig hilsen

Charlotte Birk Nielsen

Cand.scient | Naturforvaltning
+45 93 58 79 66 | chbru@nst.dk

Miljø- og Fødevareministeriet

Naturstyrelsen | Haraldsgade 53 | 2100 København Ø | Tlf. +45 72 54 30 00 | nst@nst.dk | www.naturstyrelsen.dk

Fra: Finn C. Larsen [<mailto:ficl@advodan.dk>]
Sendt: 14. januar 2016 11:50
Til: Charlotte B. Nielsen
Emne: matr.nr. 6ax Syvendekøb By, Skamstrup - J.Nr ST-131-00192

Miljø- og Fødevareministeriet
Att.: Charlotte B. Nielsen

Som advokat for FF Ejendomme ApS skal jeg hermed besvare ministeriets brev af 14. december 2015 til min klient vedr. parthøring om anlægsprojekt vedr. hastighedsopgradering af jernbanestrækningen mellem Holbæk og Kalundborg.

Min klient har ovennævnte større ejendom som ligger lige ud til omhandlede banestrækning. Min klient vil derfor i særdeleshed blive ramt af ekstra støj, vibrationer m.m. ved en opgradering, hvorfor der protesteres imod denne opgradering.

Hvis det ender med en opgradering uagtet fremsendte protester og hvis der ikke opsættes støjskærme, skal jeg her allerede nu ansøge om, at der bevilges midler til etablering af lydisolering på ejendommen herunder til udskiftning af vinduer.

Det bemærkes, at ejendommen netop sidste år er overdraget til en ny ejerkreds, som nu skal forholde sig til denne mulige støjgene problematik.

Bekræft venligst modtagelsen af denne mail.

Med venlig hilsen
Finn C. Larsen
Advokat (L)

Email: ficl@advodan.dk

ADVODAN Roskilde | Algade 43, 1 | 4000 Roskilde
Tlf: 46 35 15 15 | Fax: 46 36 37 47

Email: roskilde@advodan.dk | www.advodan.dk

ADVODAN - et netværk til forskel

Information, viden og juridiske nyheder få det hele i vores nyhedsbrev - [Tilmeld dig her!](#)

Beskrivelse: cid:image001.jpg@01D045E3.9B80B2E0



Fra: [Brittha Djernis](#)
Til: [NST - Naturstyrelsens hovedpostkasse](#)
Emne: vedr. J.nr.NST-131-00192
Dato: 12. januar 2016 14:43:24

Svebølle d. 12 januar 2016

-

Til Naturstyrelsen

-

Vedr. brev 14.december 2015

VVM

j.nr..NST-131-00192

Ref.chbru

-

Partshøring om anlægsprojekt vedr. Hastighedsopgradering af jernbanestrækningen mellem Kalundborg og Holbæk:

-

Vedr. matr.nr.: 15aæ Viskinge by, Viskinge

-

Vi er igennem årene blevet generet mere og mere af Banedanmarks tog, der er blevet mere og mere støj, har tidligere klaget, der er så blevet repareret på skinnerne, man kører stadig ind imellem med de gamle lokomotiver – så vi har stadig mange gener af det.

Det grønne område som er imellem Banetoften og skinnerne, er der blevet fældet en masse træer, så der kommer nu en meget kraftigere støj fra banen.

Vi har forstået at der igen skal plantes nye træer – for at tage noget af støjen - det er måske ikke rigtig??

Hvis vi får de nye tog – bliver togvogne så også nye?? – hvis ikke får vi stadig gener af banen.

Hvad med at sætte et støjværn op – det vil tage nogen af gener for os alle som boer langs med banen.

Vi føler at vi vil blive berørt af hastighedsopgraderingen, hvis der ikke bliver lavet noget mod støj, der kommer flere og flere tog hver dag, jeg tror et sted mellem 40 og 50 som passer forbi hvor vi boer.

Vi føler også at vores huse vil falde meget i værdi ved salg.

Med venlig hilsen Brittha Djernis Rasmussen

Finn Rasmussen

Kobjergvej 2

4470 Svebølle

E.mail.: brittha@youmail.dk

Naturstyrelsen,
Haraldsgade 53,
2100 København Ø

Høringsvar til Idéfasehøring "Elektrificering og hastighedsopgradering Roskilde-Kalundborg"

Vedr. matr. nr.: 18b Bakkerup By, Mørkøv / J.nr. NST-131-00192

Vi købte i maj 2015 ejendommen Skolevej 54, der har matrikler stødende op til jernbanestrækningen Roskilde-Kalundborg.

Matrikel 9d og 18b Bakkerup By, Mørkøv vil være berørt af hastighedsopgraderingen hvis anlægsarbejdet kræver arbejdsarealer ved siden af sporene.

Vi gør opmærksom på at vi i fremsendte brev pr. 14. december 2015 (J.nr. NST-131-00192) kun er opført som berørt på matrikel 18b. Vi ønsker at dette bliver udvidet med matrikel 9d tillige ud fra følgende begrundelse:

- Matrikel 18b og 9d (sydlig del) bliver forpagtet ud i 2016. I den forbindelse er der påbegyndt renovering af dræn på området ultimo 2015. Hovedledning + flere stikledninger er blevet frilagte, repareret og nydrænet. Der findes en rørføring under jernbanen, der afvander marker syd for jernbanen. Det er vigtigt for landbrugsdriften af matrikel 18b og 9d at denne rørføring ikke påvirkes negativt af anlægsarbejdet, da dens senere forløb er afgørende for afvanding af hele arealet.
- Der er herunder indsat dræningskort fra 1946 og 1948; men da arbejdet er igangværende d.d. er det ikke muligt at videregive fuldt detaljeret og opdaterede kort. Vi fremsender gerne færdigt dræningskort på forlangende når disse haves.

Vi vil gerne udtrykke en generel bekymring for trafikken i Knabstrup by – fra sydlig til nordlig del. Der er en del tung trafik igennem byen - skolebus, lastbiler og landbrugsmateriel. Især i sæsonerne ved forår, høst og efterår køres der med brede og høje landbrugsredskaber. Vi håber, at der ved dimensionering af broer/overkørsler/underkørsler tages hensyn til at der også i fremtiden er plads til landbrugserhvervet, som omkranser den lille by. Samt at anlægsarbejdet kan udføres med mindst mulig gene for færdslen i højsæsonerne for landbrugsdriften.

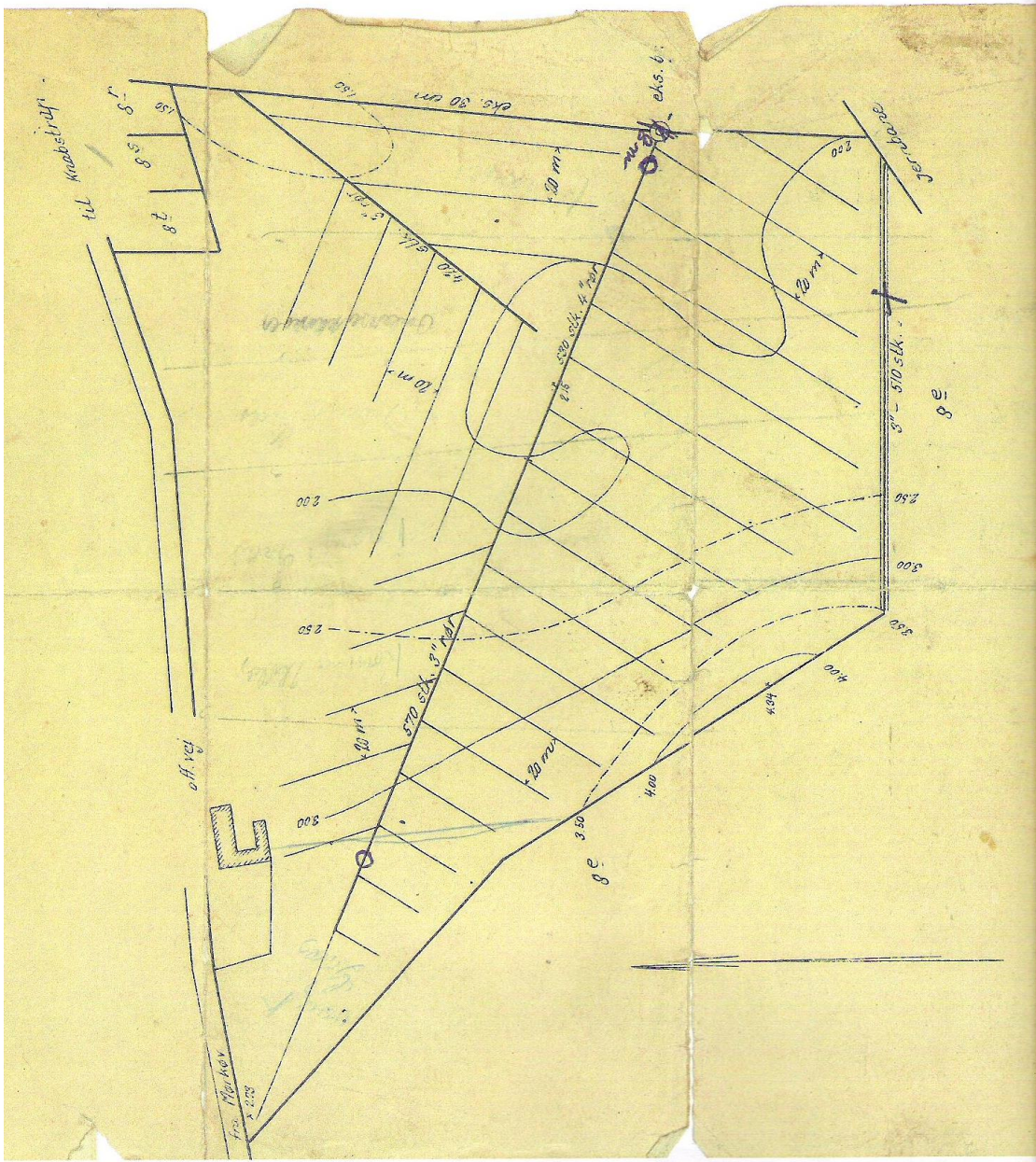
Med venlig hilsen

Mia Andersen / Kaspar Ingvordsen

Skolevej 54, 4440 Mørkøv

Mobil: 51 92 40 48

Mail: mia_andersen@get2net.dk



Naturstyrelsen
Haraldsgade 53
2100 København Ø

HOLBÆK

Kanalstræde 10, 1.
4300 Holbæk

Tlf. 70 30 10 06
Fax 59 43 01 12

www.advodan.dk

Dato 11. januar 2016
Sag nr. 500133.20.45.

Advokat Steen Marslew
stma@advodan.dk

Sekretær Lisa Jensen
lije@advodan.dk

**Vedr. J.nr. NST-131-00192 - ejendommen Holbækvej 10A-H, 4450
Jyderup**

I forbindelse med anlægsprojektet vedr. hastighedsopgradering af jernbanestrækningen ml. Holbæk og Kalundborg, har vi på vegne af ejeren af ovennævnte ejendom flg. spørgsmål til projektets fysiske indvirkning på ejendommen/ejendommens beboere.

Først og fremmest ønskes det belyst, hvorvidt man fra Naturstyrelsens side har undersøgt adgangen til en alternativ placering af projektet, idet projektet kan have en væsentlig negativ både miljømæssig og økonomisk konsekvens for ejerne af ovennævnte ejendom, i form af tabt herlighedsværdi for området.

Det er således væsentligt at få belyst, hvorvidt projektet, både i forbindelse med udførelsesarbejdet og efter endelig afslutning, vil medføre:

- Stigende støjniveau i forhold til det nuværende.
- Stigende rystelser/vibrationer fra togene stige i forhold til det nuværende.
- Gener ved slipvind eller lign.

I denne sammenhæng ønskes det oplyst, om man vil foretage nogle foranstaltninger vedrørende de eventuelle støjgener, der måtte være ved udførelsen af projektet, herunder tidsmæssige begrænsninger for arbejdets udførelse.

Derudover ønskes det oplyst, om opsætningen af køreledninger og de deraf afledte magnetfelter vil have påvirkning på folks "ve og vel".

Ejerne ønsker ligeledes belyst, hvorvidt der kan forventes opsætning af støjskærm eller lign., om der kan forventes tilskud til lyddæmpende vinduer

Palle Andersen (H)
Finn Jørgensen (L)
Klaus S. Jørgensen (H)
Steen Marslew (H)
Klaus E. Rasmussen (L)
Kelvin V. Thelin (L)

Michael Abel (H)
Karen Wung-Sung (L)

Andreas Andersen, adv.fm.
Cecilie deClaville Christiansen,
adv.fm.
Louise Lundin, adv.fm.

CVR-nr. 71 74 80 14

Sparekassen Sjælland
0520 – 0001000386

Swift: SWESDK22
Iban: DK8305200001000386

til imødegåelse af evt. gener, og om der på nuværende tidspunkt er lagt planer for hvor evt. transformere-/fordelingsstationer skal placeres?

Endelig ønsker ejerne belyst, hvad antallet af højhastighedstoge vil være i døgnet.

I denne sammenhæng bemærkes det, at fx en støjafskærmning og en begrænsning af antallet af højhastighedstoge i døgnet, kan have en positiv effekt på miljøet, hvorfor sådanne foranstaltninger bør overvejes fra Miljøstyrelsens side.

Såfremt flere af ovennævnte punkter vil have en negativ indvirkning på ejendommen forudser vi en forringelse af ejendommens værdi både i forbindelse med et evt. salg af ejendommen samt en evt. opretholdelse af det nuværende huslejeniveau.

Såfremt en sådan værdiforringelse vil komme til udtryk som følge af projektet, tages der forbehold for, at gøre et erstatningskrav gældende mod de relevante myndigheder.

Med venlig hilsen

Lisa Jensen

(SENDT PR. MAIL

Naturstyrelsen
Haraldsgade 53
2100 København Ø

Brobygaard 15/1 2016

Partshøringsbemærkninger vedr. hastighedsopgradering af jernbanestrækningen mellem Holbæk og Kalundborg.

For Bjergsted Skov grænsende op til banen på en ca. 2km strækning vest for Jyderup vil den foreslåede elektrificering formentlig få store negative konsekvenser. På side 9 i idefasehøringen står der, at der skal være større afstand mellem banen og træerne, uden at afstanden er specificeret. Umiddelbart må det vel betyde, at ingen træer må kunne vælte ud over banen uanset vindretning. Hvis det er tilfældet vil det vel betyde, at det ret stabile skovbryn, der i dag er op til banen skal fjernes i en eller anden afstand fra banen, og arealerne op til banen pålægges en højde-restriktion for trævæksten. Dette vil ikke kun betyde noget for de berørte arealer nær banen men også for de bagvedliggende skovarealer, der ved en pludselig blotlægning vil blive udsat for stormskader, udtørring og andre kalamiteter. Er det ikke muligt at lægge elledningerne i selve banelegemet, så eventuelt nedfaldne grene og træer ikke beskadiger anlægget i samme grad.

Med venlig hilsen
for Bjergsted Skov I/S
Jacob Schaffalitzky de Muckadell

Fra: [thomaskredder](#)
Til: [Charlotte B. Nielsen](#)
Emne: jr.nr. NST-131-00192
Dato: 17. januar 2016 16:24:47

Denne mail er indsigelse mod den projekterede hastighedsforøgelse på banen mellem Holbæk og Kalundborg!
vi frygter at vibrationer samt støjgener vil:
pkt.1 ødelægge vores ejendom beliggende kalundborgvej 279 grundet forøget vibrationer (mindre end 50m fra spor)
pkt.2 vil forringe ejendommens værdi, herunder herlighedsværdi grundet større støjgener
pkt.3 skæmme udsigten grundet fjernelse af bevoksning på vores ejendom

med venlig hilsen
Thomas & Charlotte Kofoed
kalundborgvej 279
4300 Holbæk

Naturstyrelsen
Haraldsgade 52
2100 København Ø
fremsendt pr. e-mail til nst@nst.dk

Jyderup den 17. januar 2016

Mrk. Journalnummer NST-131-00192
Vedr. anlæg & drift ved adressen: Lynggårdsvej 31, 4450 Jyderup.

På grundlag af det nuværende tilgængelige materiale finder vi det utilstrækkeligt oplyst, hvilke påvirkninger det har for omgivelserne, idet man allerede har planlagt anlæg af tunnel under eksisterende jernbanespor ud for Lynggårdsvej 33 B 4450 Jyderup (ejendommen er allerede eksproprieret af Vejdirektoratet), samt hvordan det forholder sig mht. f.eks. jordbundsforhold. På strækningen langs dele af Lynggårdsvej er det almindeligt kendt at vand /grundvand står på græsarealer i "våde" perioder, og det må nødvendigvis medføre øget belastning, såfremt f.eks. hastigheden på banen øges fra 120km/t og op til 160 km/t.

Hvordan vi er stillet på Lynggårdsvej 31, 4450 Jyderup står hen i det uvisse, men det må formodes at såfremt et planlagt tunnelbyggeri, forøgelse af hastighed og formodentlig også forøgelse af frekvensen af trafik på banen/i området gennemføres, vil det medføre at ejendommen bliver mindre attraktiv/beboelig og dermed usælgelig/værdiløs.

På vegne af Lynggårdsvej 31, 4450 Jyderup

Med venlig hilsen

Henrik Munk Hansen
Tlf. 24 800 118

Holbæk d. 17.01.2016

Naturstyrelsen
Haraldsgade 53
2100 København Ø

Vedr. journalnummer NST-131-00192.
Matr. Nr.: 2u Ladegården, Holbæk Jorder.

I forbindelse med projektet om elektrificering og hastighedsopgradering vil vi hermed ytre vores bekymring, da vores hus ligger tæt på jernbanesporene.

Vi er bekymrede for:

- øgede støjproblemer,
- rystelser med fx revner i huset til følge (erstatning?),
- faldende huspris. (Vi har for år tilbage haft et fradrag i ejendomsskat pga. beliggenhed. Dette fradrag blev fjernet af kommunen, hvilket vi fandt urimeligt, da grunden jo ligger, hvor den gør. – Skal huset nu også falde?)

venlig hilsen

Susanne og Palle Skov
Gl. Stenhusvej 3
4300 Holbæk



Naturstyrelsen
Haraldsgade 53
2100 København Ø.

Mail: nst@nst.dk mrk. NST-131-00192

Holbæk den 15.01.2016

Partshøring om anlægsprojekt vedr. hastighedsopgradering af jernbanestrækningen mellem Holbæk og Kalundborg.

Matr.nr. Ladegården, Holbæk Jorder

På vegne af Holbæk Lilleskole, Stenhus Gymnasium og Stenhus Kostskole kan det hermed oplyses, at skolelederne på de pågældende 3 skoler som udgangspunkt er positive over for en elektrificering af togstrækningen med forventet nedsættelse af støjniveauet.

Vi er dog kritiske over for hastighedsopgraderingen på banestrækningen, hvor der kan være risiko for, at elever i visse tilfælde kan forsøge at krydse banen for at skyde genvej. Vi vil opfordre til, at der opsættes og vedligeholdes et trådhegn langs strækningen med de 3 skoler i lighed med det hegn, der er opsat længere ude ved cykel/gå stien.

Med venlig hilsen

STENHUS KOSTSKOLE
Stenhusvej 20A, .
4300 Holbæk
5943 0269
admin@stenhus.dk

STENHUS GYMNASIUM
Stenhusvej 20
4300 Holbæk
5943 6465
kontakt@stenhus-gym.dk

HOLBÆK LILLESKOLE
Stenhusvej 22A
4300 Holbæk
5945 0045
lilleskole@hls.dk

Fra: [Jan Clausen](#)
Til: [Charlotte B. Nielsen](#)
Emne: hastighedsopgradering af jernbanestrækning Holbæk, Kalundborg
Dato: 19. januar 2016 12:16:26

Vedr.matr. nr. 3gæ Allerup By, Tuse

I forbindelse med elektrificering og hastighedsopgradering af strækningen,er jeg meget bekymret over de flotte lærketræer der står langs banestrækningen.Desuden er jeg ikke tryk ved de rystelser, en større hastighed kan forvolde (revner og sætning i grund og murværk) som resulterer i faldende huspriser. Sidst men ikke mindst er jeg bekymret over fugle og dyrelivet.

Med venlig hilsen

Jan Clausen
Rødkælkevej 23
4300 Holbæk

Fra: [Palle Nielsen](#)
Til: [NST - Naturstyrelsens hovedpostkasse](#)
Emne: Journal nr. NST-131-00192
Dato: 18. januar 2016 15:32:57

Re: Partshøring vedr. matr.nr. 22 af Bakkerup by, Mørkøv

Jeg har modtaget jeres brev af 14.12.2015, og har følgende partshøringsbemærkninger.

Hvis etablering af Højhastighed og El indebære 10 meter fra spormidte (som beskrevet) , ønsker jeg oplyst om det er til venstre eller højre side (set i retning fra Holbæk?) – Hvis det er 10 meter ind mod mit hus (og naboens) ser jeg udfordringer da det vil ligge helt op til mit hus.

Hvis det er 10 meter i anden retning end mod mit hus , vil jeg også mene at den øgede hastighed fordre ligeledes et støjværn ..

Bekræft venligst modtagelsen af denne mail .

Med venlig hilsen / Best regards

Palle Nielsen
Karensvej 7 D
Knabstrup
4440 Mørkøv

Mandag d. 18.02.2015

Til Naturstyrelsen

Ang. Journalnummer NST-131-00192

Hastighedsopgradering af jernbanestrækning Holbæk – Kalundborg.

Dette vedrører det fremsendte brev dateret 14/12 2015 ; orientering af elektrificering af ovenstående strækning.

Vi brugte hele juleferien på at finde oplysninger om emnet mest på nettet, da man ikke kunne kontakte nogle i juleferien om emnet, der var lukket ned, så det første som jeg vil kommentere er tidspunktet at sende et så negativ budskab ud var ret malplaceret, vi anede ikke hvilke konsekvenser det ville have for os og kunne ikke få svar nogle steder, dvs. vi fandt noget på nettet:

Øget støj og rystelser, pga. øget trafik,

Et afsnit om elektromagnetisme, der må ikke være børnehaver m.m. op af de elektriske ledninger, kan give leukæmi til børn, men hvad med os der ikke har en børnehaver, vi må da også blive påvirket. Med de senarier er det jo umuligt

at sælge huset, især til børnefamilier og hvis man alligevel vil sælge, så er det da med et stort tab, for hvem køber hus op af de ledninger, hvis man risikerer at blive syg af at opholde sig op af dem.

Desuden vil vores grund blive fyldt med servitutter, mange meter ind på grunden, der betyder at vi ikke kan plante høje træer for at skjule de master og ledninger.

Så vil mange nok sige at vi har selv valgt at bo ved banen, men vi har ikke valgt ikke at kunne gøre noget for at skjule det med træer og store buske, og heller ikke valgt at få noget op der er decideret sundhedsskadeligt.

Alle de små byer som banen løber igennem vil blive ødelagt, husene langs banen er ikke egnet til beboelse, og det "sjove" ved det er at alle de små byer er "klistret" op af banen, det vil ødelægge de små lokalsamfund.

Vi er et par op i årene, der ønsker at flytte fra vores hus inden for få år pga. for stort hus og have, men vi kan få svært ved at sælge nu, vi er nødt til at oplyse om den kommende elektrificering, og kan ikke med 100 % sikkerhed fortælle om hvad det indebærer, hvordan synes i det lyder i en salgs opstilling billigt i hvert fald.

Vi er blevet stavnsbundet til huset. "Tak for det".

Klaus og Lisbeth Lindegaard

Florvej 7

4440 Mørløv

Tlf. 28831221

Mail: lisbeth.lindegaard@yahoo.dk

Regstrup, den 20. januar 2016

Naturstyrelsen
Haraldsgade 53
2100 København Ø
nst@nst.dk

VVM undersøgelse: Vedr. matr. Nr. 3ab Regstrup By, Nr. Jernløse

J.nr. NST – 131-00192

Kommentarer:

1. Frygt for støjgener fra gennemgående tog med høj hastighed op til 160 km/t. Yderligere hvis der gives mulighed for hastighed op til 250 km/t
2. Desuden frygt for at vibrationer kan beskadige bygninger ved høj hastighed. Vores bolig ligger meget tæt på skinnerne
3. Der vil også forekomme gener fra turbulens og resonans ved høj hastighed, hvilket vil kræve opstilling / etablering af støjværn
4. Vi er en børnefamilie og er meget utrygge ved at skulle leve med en øget risiko for børneleukæmi, som flere undersøgelser viser kan udvikles fra påvirkning magnetfelter
5. Afhjælpes ikke ovenstående punkter vil det give en forringet livskvalitet, både ved ophold inde- og udendørs. Foruden naturligvis en værdiforringelse af boligen.

Med venlig hilsen

Mick Frøslev
Skovgårdsvej 17
4420 Regstrup

Fra: [Janne Schmidt](#)
Til: [NST - Naturstyrelsens hovedpostkasse](#)
Emne: J.nr. NST-131-00192 Partshøring om anlægsprojekt vedr. hastighedsopgradering af jernbanestrækningen mellem Holbæk og Kalundborg
Dato: 21. januar 2016 10:30:56
Vedhæftede filer: [image003.png](#)

Bemærkninger til ovenstående:

Vedr. matr.nr. : 3cx Vented By, Mørkøv

Boligudlejningsboliger (44 stk.): Hermans Vænge 1-7, 11-23, 2-66, Mørkøv

Projektet ser spændende ud, men for vores boliger vil det medføre en forøget støj, som absolut ikke er ønskeligt, da vi i forvejen oplever betragtelig støj / gene for vores kunder, og dermed vanskeliggøre vores forretning.

Ydermere kan jeg ud fra materialet læse, at der ligeledes kan forekomme en stigning i vibrationer, såfremt hastigheden opgraderes til 160 km/t.

Så vi ønsker absolut ikke at hastigheden øges på ovenstående strækning, men såfremt det alligevel bliver besluttet, håber vi at man vil se på mulighederne for ekstra støjafskærmning.

Med venlig hilsen

Janne Schmidt
Boligudlejningschef
T: 63 90 27 14
M: 20 49 45 65
E: jasc@hdejendomme.dk

HD Ejendomme A/S
Unsbjergvej 2B, 5220 Odense SØ
T: 65 90 27 84
E: post@hdejendomme.dk
W: www.hdejendomme.dk
CVR: 19 32 94 96

[Mød os her](#)



Fra: [Jesper Vestergaard](#)
Til: [Charlotte B. Nielsen](#)
Emne: NST-131-00192
Dato: 20. januar 2016 22:01:04

Kære Charlotte B. Nielsen

Vedr. hastighedsopgradering og elektrificering af jernbanestrækningen mellem Holbæk og Kalundborg

Jeg skriver til dig i min egenskab af to "funktioner".

For det første som grundejer af ejendommen beliggende på Rødkælkevej 33, 4300 Holbæk, samt i min egenskab som formand af Grundejerforening Rødkælkevej.

Jeg har fået personligt brev vedr. projektet, men har ikke modtaget nogen information til Grundejerforeningen.

Jeg skriver derfor en kombineret mail på egne vegne, samt som grundejerforeningsformand.

Jeg har følgende spørgsmål:

- Hvor mange Db stiger larmen fra toget med ved forøgelse af hastigheden?
- Hvordan vil Banedanmark sikre, at vi som tætte naboer ikke bliver yderligere genere af mere støj?
- Vil Banedanmark opsætte støjværn til at regulerer denne støj?
- Er der tanker om ekspropriation for nogen grundejere på Rødkælkevej?
- Er der planer om at lave strækning ved Rødkælkevej 2 spors?
- Vil der være mærkbare genere ved de nye strømkabler (summen, støj, magnetfelter, sikkerhed)?

Fremover vil jeg gerne modtage relevant information i forbindelse med dette projekt, så jeg selv bliver informeret, men også så jeg kan informerer grundejerforeningsmedlemmerne.

På forhånd tak

Venlig hilsen
Jesper Vestergaard
Rødkælkevej 33
4300 Holbæk
51618275

Naturstyrelsen
Haraldsgade 53
2100 Kbh. Ø

Holbæk d 21 januar 2016

Partshøring om anlægsprojekt j.nr. NST-131-00192

Jeg har ikke modtaget brev fra naturstyrelsen, selvom jeg bor lige op af banelegemet, men mine naboer har modtaget et brev d 14/12-15.

Jeg vil fremføre følgende indsigelse:

Sløj:

Hvilken betydning får projektet på støj, Hvis det påtænkte projekt vil betyde yderligere gener for naboer til banelegemet, henstiller jeg at der opsættes støjværn til ud af byzonen eller den påtænkte øgede hastighed først øges efter byzonen.

Vibrationer:

Hvilken betydning får projektet på vibrationer og evt. beskadigelse af vores boliger. Her tænkes også på vibrationer i byggeperioden, og hvem vurderer samt hvem erstatter evt. skader.

Beplantning:

Hvad vil der ske med beplantningen omkring banelegemet? Vil der blive fældet?

På baggrund ovennævnte kan jeg ikke acceptere det påtænkte projekt.

Forslag:

- nedsat hastighed i byområde.
- gennemsigtigt støjværn.
- støjdæmpende materiale i skinneunderlag.
- nye el tog.

Med venlig hilsen

Rikke Kubert
Stillidsvej 8
4300 Holbæk

Naturstyrelsen
Haraldsgade 53
2100 København Ø

Modtaget i
Naturstyrelsen
22 JAN. 2016

Holbæk, den 20. januar 2016

Partshøring om anlægsprojekt - j.nr. NST-131-00192

Under henvisning til brev af 14. december 2015 vil vi fremføre følgende indsigelser :

Støj

Hvilken betydning får projektet på støj.

Vi ønsker dokumenteret støjmåling – hvilken betydning får projektet på støj

Hvis det påtænkte projekt vil betyde yderligere gener for naboer til banelegemet, henstiller vi til, at der opsættes støjværn til ud af by-zonen eller den påtænkte øgede hastighed først øges efter by-zonen.

Vibrationer

Hvilken betydning får projektet på vibrationer og evt. beskadigelse af vores boliger. Her tænkes også på vibrationer i byggeperioden.

Magnetfelt

Hvordan vil det påvirke os

Beplantning

Hvad vil der ske med beplantning omkring banelegemet. Vil der blive fældet og dermed indblik og øget gene for naboerne.

Værdi boliger

Hvis projektet betyder yderligere gener fra banelegemet, vil det påvirke boligernes salgsværdi/mulighed for salg.

På baggrund ovennævnte kan vi ikke acceptere det påtænkte projekt.

Vi henstiller til, at der også tages hensyn til naboer. Det er os, der er i det hele døgnet. Vores betaling med øgede gener hele døgnet for pendlernes tidsbesparelse på 15. min., er en meget høj betaling :

- Støjen/magnetfelt, den psykiske og helbredsmæssige påvirkning
- faldende værdi boliger
- vibrationer til skade for boliger
- indblik

Med venlig hilsen

Hummelse
Stenhusvej 2
4300 Holbæk



Naturstyrelsen
Haraldsgade 53
2100 København Ø

20. januar 2016

**Vedr. Hastighedsopgradering af jernbanestrækningen mellem Holbæk og Kalundborg.
J.nr. NST- 131-00192.**

Ved et brev af den 14. December 2015 afsendt af Miljø- og Fødevarerministeriet har Naturstyrelsen vurderet at vi kan blive særligt, individuelt berørt af hastighedsopgraderingen af jernbanestrækningen mellem Holbæk og Kalundborg.

Hvilke præcise berøringer der er tale om kan være svært for almindelige borger at se, derfor giver dette anledning til spørgsmål og til at ytre sig om de bekymringer der ligger.

Vores bekymringer:

Hastigheden på strækningen er nu 120 km/t og dette kan høres i de rum, der vender ud mod banen. Om sommeren når vi sidder i haven og toget kommer er støjen fra toget lettere generende, når der skal kommunikeres.

Ved en hastighedsopgradering til 160 km/t ligger vores bekymring i om støjen fra toget bliver endnu mere generende i forhold til at kunne have en almindelig samtale i haven eller at støjen vil påvirke søvnen om natten, da soveværelset og børneværelset ligger ud mod banen. Bliver støjen så generende at det kommer til at påvirke søvnen kan dette få en betydning for vores helbred.

Vi har derfor følgende spørgsmål:

Hvor høj bliver DB. I forhold til nu?

Hvad har man tænkt sig at gøre for at mindske støjgenerne, så det ikke påvirker helbredet hos de borger der bliver berørte af denne hastighedsopgradering?

Kommer det til at have en betydning for vores ejendoms værdi i forhold til at sælge på sigt?

Vores bekymring ligger også i de vibrationer, der kan komme i forbindelse med at hastigheden øges, og giver derfor anledning til følgende spørgsmål:

Hvor kraftige bliver vibrationerne?

Sikre man sig at der ikke sker skader på de huse der bliver berørte?

Og har dette en betydning, hvis man har planer om at bygge 1 sal på sit hus?

Bliver skinnerne sikret med et evt. Hegn så børn, dyr og andre uforsigtige personer ikke har mulighed for at nærme sig toget på strækninger udenfor stationerne?

Kommentar til pjecen om idefasehøring på naturstyrelsen.dk.

Miljømæssige konsekvenser:

Hvilke konsekvenser får det i forhold til de flagermus som holder til i de områder, hvor der skal fældes træer, vil konsekvensen blive at borgere der ligger tæt på banen kan risikere at flagermus flytter ind på deres grund?

Sikre man sig overholdelse af fredningen af flagermus?

Hvordan bliver påvirkningen af det visuelle i landskabet, sikre man sig at det ikke kommer til at ligne et øjebæ?

Der forventes at der bliver afholdt et borgermøde, hvor evt. spørgsmål kan stilles og debatteres samt at vi der er særlige berørte bliver inviteret skriftligt.

Med venlig hilsen

Paw Jensen og Cindie Tode
Lerbjergvej 31
4470 Svebølle
Tlf.: 5048 5249
Mail: lauersen15@gmail.com

Fra: [kenneth og lotte pedersen](#)
Til: [NST - Naturstyrelsens hovedpostkasse](#)
Emne: journalnummer NST-131-00192
Dato: 21. januar 2016 15:03:00

Det er med stor bekymring, vi læser det fremsendte brev om hastighedsopgradering samt elektrificeringen af jernbanestrækningen mellem Holbæk og Kalundborg.

Vores matrikel på Gl. Stenhusvej 6, 4300 Holbæk støder helt op til jernbanen på denne strækning, og vores hus ligger kun ca 10 meter fra skinnerne.

Vi har allerede en del sætningsskader på huset udvendigt, og revner på tværs af flisegulve både i stueplan og på førstesal. Der er ingen tvivl om, at disse er fremkommet pga rystelser i huset ved forbipasserende tog i høj fart.

På et tidspunkt rystede vores seng som ved et mindre jordskælv, hver gang et Holbæk/Kalundborg tog passerede. Det er dog ved at være nogen år siden, og vi blev aldrig helt klar over, om det var fordi, man havde sat hastigheden op i en periode (måske på prøve) eller om det var i forbindelse med afprøvning af nogle nye toge. Dette er heldigvis ikke længere noget problem, men kan dog blive det igen, hvis hastigheden bliver sat så meget op, som varslet. Med hensyn til elektrificeringen, går vores bekymring på det synsmæssige. Det er naturligvis dejligt, hvis man kan undgå forureningen, men vi kan forstå, at der vil blive sat master og ledninger op langs skinnerne. Dette vil synsmæssigt gøre, at vi konstant vil blive mindet om, at vi bor så tæt på jernbanen. På nuværende tidspunkt kan vi **ikke** se jernbanen (kun toget, når det kører forbi).

Begge dele vil sandsynligvis betyde en forringelse af vores ejendomsværdi, og mulighed for at sælge i det hele taget, og vi er naturligvis **meget bekymret for større sætningsskader** på huset.

Med venlig hilsen
Kenneth og Lotte Pedersen
Gl. Stenhusvej 6
4300 Holbæk

Fra: [Kristensen](#)
Til: [NST - Naturstyrelsens hovedpostkasse](#)
Emne: Journalnummer NST-131-00192
Dato: 21. januar 2016 15:15:38

Til Naturstyrelsen

Vi ønsker hermed at gøre indsigelse mod den påtænkte hastigsopgradering af jernbanen mellem Holbæk og Kalundborg.

Vi er i forvejen plaget af støj fra togene ved den nuværende hastighed på 120km/t, en forøgelse af hastigheden til 160km/t vil betyde en væsentlig forøgelse af støjniveauet, som vil påvirke vores boligværdi i negativ retning samt give os en dårligere livskvalitet.

Da jernbanen ud for vores grund ligger på en 4-5 m høj dæmning vil en opstilling af 3 m høje metal støjskærme ikke være en brugbar løsning, da det vil give meget skygge og gøre jernbanen endnu mere synlig specielt når man i forbindelse med elektrificeringen vil fælde alle træerne langs jernbanen, og ofte ser man disse støjskærme bliver overmalet med grafitti som jo heller ikke er kønt at se på.

En mulig løsning kunne være at man indfører en permanent hastigheds begrænsning på 100 - 120 km/t i byområdet eller evt opstiller gennemsigtige støjskærme - hvis det findes.

Med Venlig Hilsen

Connie & Jens Erik Kristensen
Kalundborgvej 145
4300 Holbæk

Fra: [Ulrik Olesen](#)
Til: [NST - Naturstyrelsens hovedpostkasse](#)
Emne: NST-131-00192
Dato: 21. januar 2016 20:19:05

Hej

Vi har bekymring om, hvordan opgradering af hastighed og ændring til elektrisk togdrift vil påvirke miljøet omkring strækningen. Vi, der bor tæt på, vil selvfølgelig opleve gener når hastigheden hæves på strækningen. Vi vil, formodentlig, også opleve gener ved højspændingeleddninger, som hænges op tæt på vores ejendom.

Der vil formodentlig også være tale om negativ ændring af eventuelle salgspriser på de ejendomme, som ligger tættest på jernbanen, hvordan kompenseres der for det?

Ydermere er der i forbindelse med partshøringen omkring hastighedsopgradering og elektrificering af jernbanelinien mellem Holbæk og Kalundborg, et par spørgsmål som ikke berøres i materialet:

- Er det meningen at strækningen skal udvides til to spor og i givet fald hvornår?
- Hvis ja, hvad sker der med de ejendomme, som ligger op ad banelinien?

I håb om at få besvaret ovenstående, med venlig hilsen

Ulrik Olesen
Thorsvej 45
4300 Holbæk
Tlf. 28137504
Mail: ulrik.olesen@hotmail.com

Fra: [Jette Hansen](#)
Til: [NST - Naturstyrelsens hovedpostkasse](#)
Cc: linus4300@gmail.com
Emne: NST-131-00192
Dato: 22. januar 2016 11:05:16

Journal NST-131-00192

Vi er nabo til banen Holbæk-Kalundborg og har følgende spørgsmål i forbindelse med anlægsprojektet.

1. Hvordan påvirker det os støjmæssigt???? her tænker jeg på vores dagligdag, når vi skal sælge hus m.m., bliver der behov for en "støjskærm" eller lign. ????
2. Vi har et rigt fugleliv, hvordan påvirkes det ????

Svar imødeses.

Med venlig hilsen

Jette og John Hansen

Rødkælkevej 15, 4300 Holbæk

Tlf. 59434794 - 51783851

Fra: [Hans Hvas](#)
Til: [NST - Naturstyrelsens hovedpostkasse](#)
Emne: NST-131-00192
Dato: 23. januar 2016 12:19:21

Partshøring fra "Andelsboligforeningen VILLAPARKEN"

På foreningens vegne skal jeg fremføre følgende indsigelser til planerne:

1. en hastigheds forøgning, vil alt andet lige betyde øgede støjgener og rystelser ved forbigørsel, og sikkert også øget støj ved nedbremsning frem mod Holbæk station.
2. Så længe der køres med dieselelektriske tog, vil en hastighedsopgradering medføre øget udledning af dieselpartikler, hvilket ikke er acceptabelt..
3. Elektrificering af strækningen vil betyde en forringelse af ejendommenes værdi, idet udsynet vil blive skæmmet af køreledninger og master. Herforuden vil en større del af bevoksningen langs banen blive fjernet/beskåret når der etableres køreledninger.

Etablering af støjbekæmpelsesvæg på jernbanestrækningen hvor banen ligger over/i niveau med grundejernes terræn, vil være ønskelig.

På "VILLAPARKENS" vegne
Hans Hvas
Formand
Kalundborgvej 117 C
4300 Holbæk

Fra: [Grete Klausen](#)
Til: [NST - Naturstyrelsens hovedpostkasse](#)
Emne: anlægsprojekt, NST-131-00192
Dato: 24. januar 2016 15:04:04

Vedr. partshøringsbemærkninger - matr.nr.: 17 Allerup By, Tuse. Journalnr: NST-131-00192

Vi er blevet informeret om anlægsprojekt vedr. hastighedsopgradering af jernbanestrækningen mellem Holbæk og Kalundborg.

Vi har som lægfolk vanskeligt ved at vurdere eventuelle konsekvenser for vores matrikel.

Overordnet er vi selvfølgelig belymrede for:

1. Ekspropriation af vores ejendom, som vi er meget glad for. Herunder delvis inddragelse af jord op til banen (vi ligger i forvejen meget tæt på banen, da vi har et gammelt ledvogterhus)
2. Støjgener i forbindelse med øget hastighed.
3. Sundhedsrisici i forbindelse med magnetfelter
4. Andre gener i forbindelse med elektrificeringen (elledninger, el-bokse, evt. fjernelse af beplantning langs banen, mv.)

Venlig hilsen
Grete Klausen

Fra: [Boe Boesen](#)
Til: [NST - Naturstyrelsens hovedpostkasse](#)
Emne: Nst-131-00192
Dato: 24. januar 2016 19:39:49

Feedback vedrørende partshøring om hastighedsopgradering På strækningen mellem Holbæk og Kalundborg.

Hermed ønsker vi at gøre indsigelse mod projektet grundet både støjmæssige årsager samt indflydelse på dyrelivet som er særdeles rigt i netop dette område.

Vi ser frem til at blive inddraget yderligere i denne proces dersom der bliver en offentlig debat eller direkte dialog med os som grundejer.

Venlig hilsen,

Boe Boesen
Ejer af matr nr 3a Butterup By, Butterup.

Sendt fra min iPad

Fra: [Søren](#)
Til: [NST - Naturstyrelsens hovedpostkasse](#)
Emne: journal nummer NST-131-00192 vedrørende matr. nr. 27b & 27c, Kærby by Rørby ved Kalundborg
Dato: 31. januar 2016 18:08:43

Da vi ikke har modtaget kvittering for modtagelse af nedenstående mail genfremsendes den hermed!

Høringssvar vedrørende anlægsprojekt elektrificering af jernbanestrækning Holbæk og Kalundborg

Vi har følgende bemærkninger:

- At vi forudsætter at støjniveauet ikke bliver højere end det nuværende fra IC 4/5 togene
Såfremt der er ændringer i støjniveauet, at der kompenseres herfor med støjdæmpende foranstaltninger.
- At el masterne placeres på den nordlige side af banestrækningen
- At vores grundstykke ikke arealmæssigt bliver berørt af ændringerne

Med venlig hilsen

Hanne & Søren D. Hansen
Kærbyvej 3,
4400 Kalundborg
Tlf. 59507416

Naturstyrelsen
Haraldsgade 53
2100 København Ø
Att.: Charlotte B. Nielsen

Dato 20. januar 2016
Sagsbehandler Christina Steenbeck
Mail chst@vd.dk
Telefon +45 7244 3333
Dokument 15/16690-2
Side 1/3

Vedr. j.nr. NST-131-00192
Høringssvar i forbindelse med Banedanmarks elektrificering og hastighedsopgradering af strækningen Holbæk-Kalundborg

Folketinget har med anlægslov nr. 526 af 29. april 2015 besluttet, at der skal anlægges en motorvej syd om Regstrup. Derfor arbejder Vejdirektoratet i øjeblikket med detailplanlægningen af vejstrækningen, der påbegyndes anlagt i marts 2017. Motorvejen løber på denne del af strækningen parallelt med jernbanen ca. 5-700 m syd herfor.

Af lovbemærkningerne fremgår det, at:

”For at kompensere for de vandhuller, der forsvinder ved anlæg af motorvejen, etableres ca. 12 erstatningsvandhuller på hver sin side af motorvejen, i alt ca. 24. Det endelige antal og placeringen fastlægges i detailprojekteringen.

Erstatningsvandhuller og -natur placeres nær paddeunderføringerne for at sikre forekomster af padder nær underføringerne for dermed at øge funktionaliteten af passagerne. Vandhullerne skal desuden danne grundlag for større ynglebestande af bilag IV-padder, som er beskyttet efter habitatdirektivet, jf. Rådets direktiv 92/43/EØF af 21. maj 1992 om bevaring af naturtyper samt vilde dyr og planter med senere ændringer. De større ynglebestande kan kompensere for den øgede dødelighed pga. den nye motorvej.”

På denne baggrund forbereder Vejdirektoratet anlæggelsen af en række områder med erstatningsnatur i efteråret og vinteren 2016-17. Arbejdet med at finde egnede lokaliteter foregår ved indgåelse af frivillige aftaler med lodsejere på arealer, hvor der er gunstige forudsætninger for at naturen kan udvikle sig. Vejdirektoratet har med Holbæk Kommunes opbakning indgået nogle af de frivillige aftaler på arealer nord for jernbanen.

Der er i dag seks vigtige passagemuligheder under og over jernbanen (de er indtegnet på det vedlagte kortbilag), og det er vigtigt, at disse forbliver intakte i forbindelse med elektrificeringen og hastighedsopgraderingen, da den planlagte erstatningsnatur ellers ikke får den nødvendige effekt. De eksisterende passagemuligheder er indtegnet på det vedlagte kort. Den orange markering viser en overskæring i terrænniveau, hvor padder i dag let kan passere skinnerne. Det er nok det sted, hvor padder mest oplagt kan passere på hele banestrækningen. Det er derfor vigtigt at sikre, at denne overskæring ikke ændres i en for padderne negativ retning. De blå markeringer er steder, hvor der løber vand under banelegemet. Her vil padder mere eller mindre let kunne passere, især i tørre perioder om sommeren. Det er vigtigt, at disse passagemuligheder også bevares.

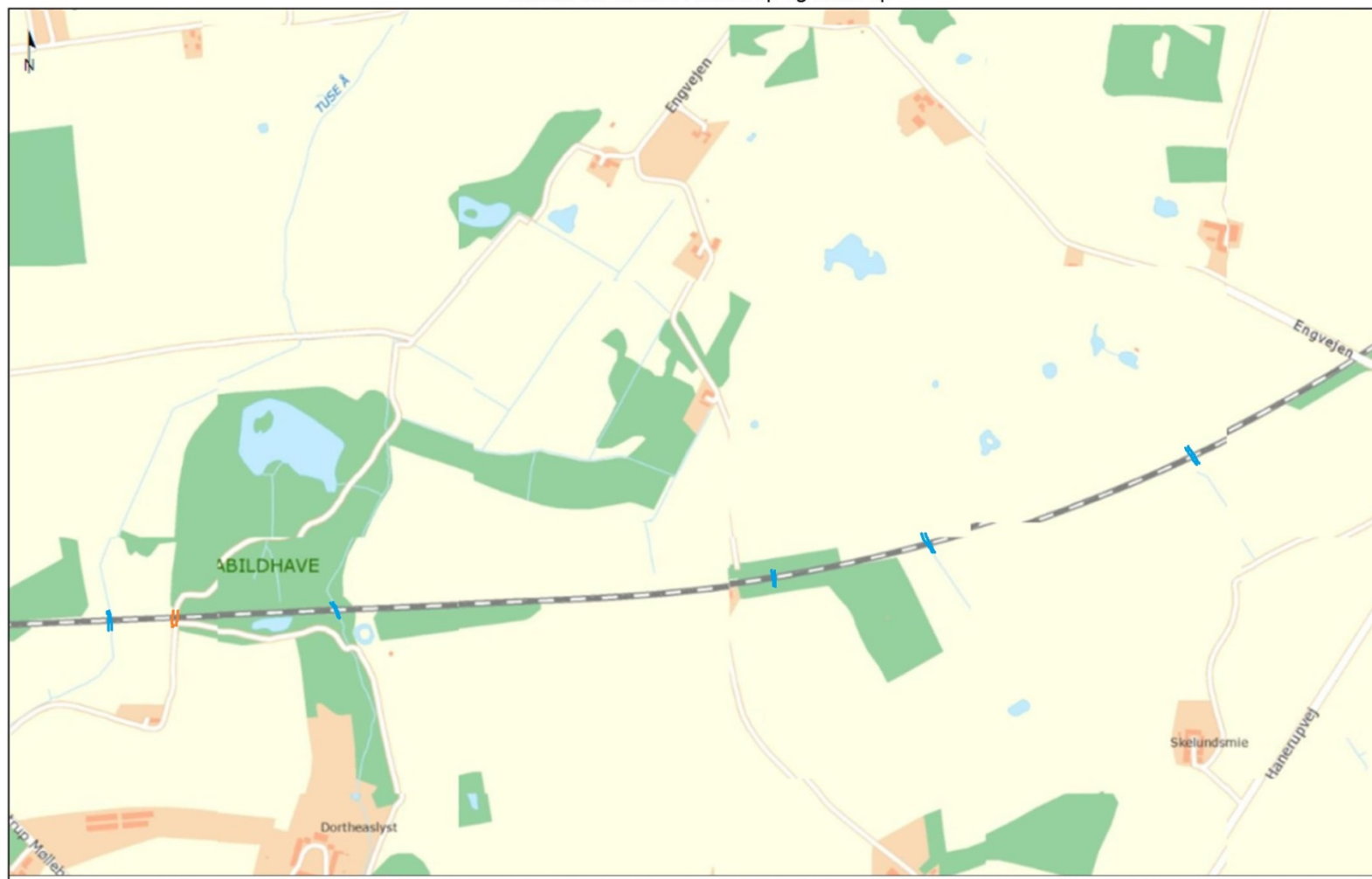
Det er således væsentligt for funktionaliteten af Vejdirektoratets afværgeforanstaltninger, at Bane-
danmarks elektrificering og hastighedsopgradering ikke forringer de eksisterende passagemulighe-
der under og over jernbanen.

Venlig hilsen



Christina Steenbeck
Biolog, AC-medarbejder

Baneforløb mellem Knabstrup og Hanerup



Ortofotos (DDO@land): COWI har den fulde ophavsret til de ortofotos (DDO@land), der vises som baggrundskort. Denne funktion, med ortofoto som baggrundskort, må derfor kun anvendes af Miljøministeriet, regioner og kommuner med tilhørende institutioner, der er part i Danmarks Trafikforbund i forbindelse med de pågældende projekter. Telefon: +45 7444 0300

Vejdirektoratet
Niels Juels Gade 13
1022 København K

vd@vd.dk
vejdirektoratet.dk

SE 60729018
EAN 5798000893450