



Beslutningsgrundlag

Elektrificering Køge Nord - Næstved

banedanmark



Beslutningsgrundlag

Indhold	Side
Sammenfatning	4
Projektet	7
Køge Kommune	8
Faxe Kommune	9
Næstved Kommune	9
Anlægsøkonomi	10
Medfinansiering	10
Udførelsestidsplan	10
Lovgrundlag	13
Projektets godkendelse	13
Naturstyrelsens afgørelse	13
Samarbejdet med kommunerne	14
De miljømæssige konsekvenser	15
Elektromagnetisme	15
Arealinddragelse	17
El-driftsservitutten	17
Naturforhold	17
Den offentlige debat	19
De kommunale alternativer	19
Elektromagnetisme	20
Udenfor projektet	21
Perronforlængelser	21
Standsning i Ølby	21
Bilag	22

Sammenfatning

Dette notat beskriver beslutningsgrundlaget for en elektrificering af jernbanen mellem den kommende Køge Nord Station og Næstved.

I finanslovsaftalen for 2013 mellem Regeringen og Enhedslisten blev der afsat 650 mio. kr. (PL 2014 656 mio. kr.) til en elektrificering af strækningen. Elektrificeringen er omfattet af elektrificeringsloven, lov nr. 156 af 27/02/2013, der blev vedtaget i juni 2013.

På baggrund af Banedanmarks VVM screening traf Naturstyrelsen i foråret 2013 afgørelse om, at en elektrificering af strækningen er VVM pligtigt.

Broerne mellem Køge Nord og Næstved er typisk gamle buebroer fra omkring 1920 og grundet datidens byggemetode kan de ikke hæves. De skal derfor udskiftes til nye og højere samt tidssvarende broer.

Der skal udskiftes 10 vejbroer, og der skal sænkes spor under tre store vejbroer. Der nedlægges 2 mindre vejbroer.

VVM-processen har været gennemført i tæt samarbejde med Køge, Faxe og Næstved kommune. Køge og Faxe kommuner har i offentlighedsfasen fremlagt deres alternativer til f.eks. en anden placering eller en opgradering af broens vejforhold.

Der har været to offentlige høringer. Den første offentlige høring var en idéfasehøring, hvor der indkom 2 høringssvar. I den anden offentlige høring indkom 43 høringssvar, heraf 24 enslydende. I den anden høringsperiode afholdt Banedanmark sammen med Køge og Faxe Kommune to borgermøder, et i Haslev og et i Køge.

Alt i alt medfører elektrificeringen små påvirkninger af omgivelserne, når banen står færdig. Grunden til at påvirkningerne er små er, at der blot skal sættes strøm over eksisterende spor, og at broerne udskiftes samme sted eller tæt på nuværende broer. Der vil dog opstå et elektromagnetisk felt omkring jernbanen, som der ikke har været før. Dette er ikke påvist at være farligt, men Sundhedsstyrelsen har ud fra et forsigtighedsprincip fastsat en opmærksomhedsværdi på 0,4 μ T. Der vurderes endvidere at være tale om en værdiforringelse på de berørte ejendomme. Banedanmark udarbejder en udredning med vurdering af omfang, og hvilke afværge-foranstaltninger, der er mulige både teknisk og økonomisk. Til trods for at der ikke er påvist sundhedsfare har Banedanmark alligevel valgt at tilbyde ekspropriation af boliger, hvor det ikke er muligt at reducere magnetfeltet til dette niveau.

Ved ekspropriation foreslår Banedanmark at indføre muligheden for et videresalg af erhvervede ejendomme. Boligen vil blive købt til markedspris. Men da der ikke er tale om en dokumenteret sundhedsfare, og da der ikke findes nogen lovgivning på området, og da mange andre boliger er påvirket af magnetfelter af denne størrelse, vurderer Banedanmark det imidlertid ikke

nødvendigt at rive boligen ned. Banedanmark vil derfor som udgangspunkt sælge boligen igen med den værdiforringelse, som magnetfeltpåvirkningen kan medføre, med mindre særlige forhold taler for nedrivning. Såfremt ejerne ikke ønsker ekspropriation, vil de blive tilbudt værdiforringelsen udbetalt.

Med denne fremgangsmåde sikres de nuværende ejere fuld valgfrihed om de ønsker at fraflytte ejendommen i forbindelse med elektrificeringen, og modtage fuld erstatning for ejendommens værdi, eller om de ønsker at blive boende og modtage værditabet i forbindelse med elektrificeringen. Skulle ejeren ønske at blive eksproprieret og forlade boligen kan den sælges til en lavere pris til en ny ejer, som derved vil få mere bolig for pengene. Med fremgangsmåden undgås et samfundsmæssigt tab ved at nedrive boliger, der reelt ikke fejler noget, samtidig med at elektrificeringsprojektets omkostninger begrænses.

Ca. 25-30 ejendomme vurderes berørt af elektromagnetisme over opmærksomhedsværdien. Der er i anlægsoverslaget indregnet udgifter til ekspropriation af disse boliger svarende til en udgift på ca. 50 mio. kr. (inklusive korrektionstillæg på 30 %)

I budgettet er medtaget 50 mio. kr. til ekspropriering og nedrivning af de påvirkede ejendomme. Banedanmark vurderer imidlertid at magnetfeltpåvirkningen vil påføre ejendommene et værditab i størrelsesorden på 30 %, som vil være den nettoudgift Banedanmark påtager sig i forhold til ekspropriation af boligen. Det samlede værditab skønnes til 15 mio. kr. Hvis dette realiseres vil omkostningerne således blive mindre end budgetteret.

Anlægsudgiften inklusiv 30 % korrektionstillæg er 656 mio. kr. (PL2014). Der kan opnås en besparelse på 35 mio. kr. Derudover medfinansierer Faxe kommune projektet med 1.060.000 kr.

Prissætningen af kørestrømsanlægget, der inkluderer en hastighedsforøgelse til 160 km/t, baseres på Banedanmarks nuværende kørestrømsanlæg - dog tilpasset ny teknologi - og der forventes yderligere gevinster ved stordriftsfordele samt funktionsudbud.

Anlægsoverslaget eksklusiv kørestrømsanlægget er kvalitetssikret af ingeniørfirmaet Niras A/S i henhold til Ny Anlægsbudgettering. Tilpasningen af overslaget for kørestrømsanlægget er kvalitetssikret af Deloitte.

Banedanmark har i marts 2014 redegjort for en samordnet udførelses- og udrulningsplan for elektrificeringen, signaludskiftningen og anlægsaktiviteterne i Femern-projektet. Planen er godkendt af transportministeren.

Planen indebærer ibrugtagning af elektrificeringen på strækningen til efteråret 2019, og bidrager positivt til elektrificeringens kontinuerlige udrulning på Sydsjælland. Det forventes at have en prismæssig gunstig effekt på elektrificeringen.

Den skaber også et færdigetableret sammenhængende el-net på Sydsjælland 2 år tidligere end planlagt, så der kan køres hurtigere og med nye el-tog

mellem København og Næstved over Ringsted, samt mellem København og Næstved over Køge, begge ad den nye bane.

Med det nye regionshospital ved Køge opstår et potentiale for en ekstra standsning. Muligheden kræver ikke investeringer i infrastrukturen. Det ligger uden for projektet at forlænge perroner, opgradere samt forny stationer. Perronerne er korte og afhængig af valg af nyt el-materiel kan disse skulle forlænges, så alle døre kommer til perronen. Udgiften hertil er skønnet til 6 mio. kr. (inklusive et korrektionstillæg på 50 % jf. NAB 1). Omkostningerne hertil ligger uden for projektet, og er ikke medtaget i anlægsoverslaget.

Projektet

Elektrificeringsprojektet omfatter i hovedtræk udskiftning af gamle, smalle og lave vejbroer til nye, bredere og højere vejbroer eller sænkning af spor under vejbroer for at skabe den nødvendige frihøjde mellem skinne og bro til køreledningsanlægget.

Broerne mellem Køge Nord og Næstved er typisk gamle buebroer fra omkring 1920 og grundet datidens byggemetode kan de ikke hæves. De skal derfor udskiftes til nye, mere tidssvarende broer.

Der skal udskiftes 10 vejbroer, og der skal sænkes spor under tre store vejbroer, der i 1940-50'erne blev udvidet til to vognbaner og hvis tilstand ikke tilsiger en udskiftning. Der nedlægges 1 markvejsbro og 1 vejbro.

I dag har broerne en vognbane og der er skiftevis ensretning via et signalanlæg. Broerne har en skiltet vægtbegrænsning, der hindrer passage af tunge køretøjer. Denne vægtbegrænsning bortfalder på de nye broer. Banedanmark genetablerer broerne efter gældende regler og normer. Den dimensionerende hastighed fastsættes ud fra de eksisterende vejforhold, og de nye broer får to vognbaner.



Foto af typisk buebro

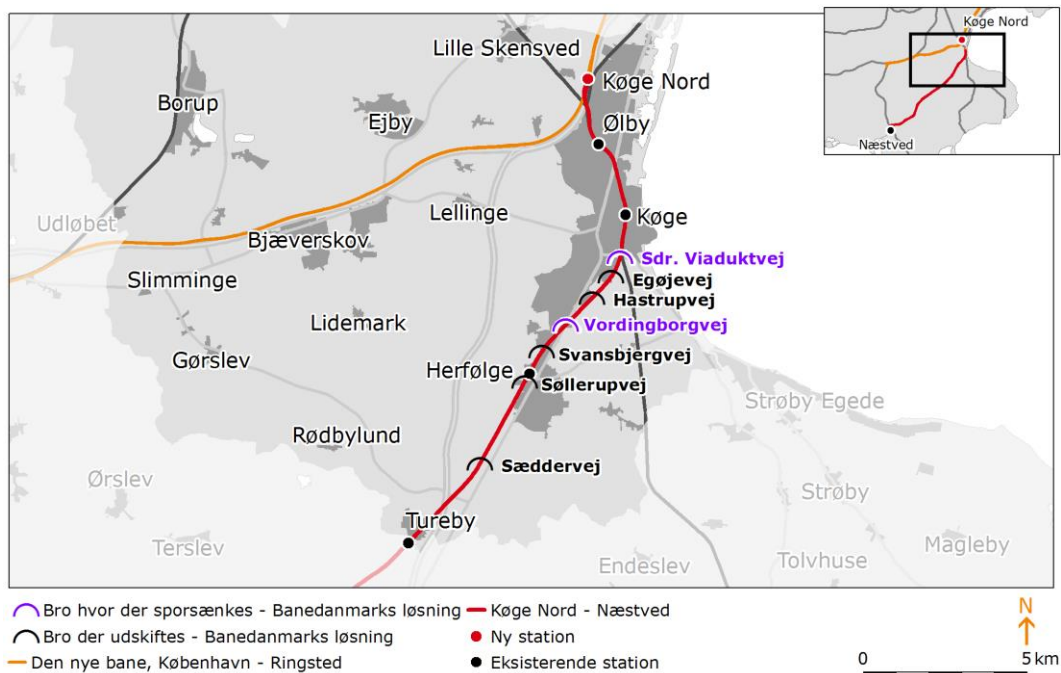


Visualisering efter udskiftningen

Selve kørestrømsanlægget dimensioneres og udbydes samlet i Banedanmarks elektrificeringsprogram for at sikre lavest mulige priser for elektrificeringen.

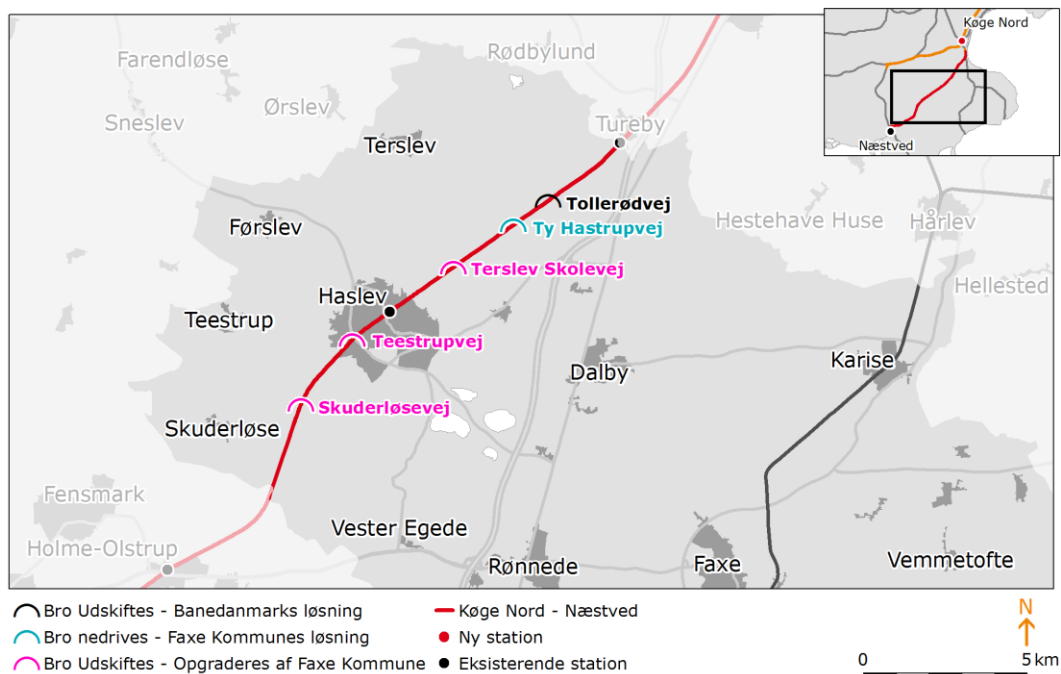
Køge Kommune

Køge Kommunes Teknik- og Miljøudvalg besluttede, at Banedanmark skulle genetablere broerne samme sted.



Faxe Kommune

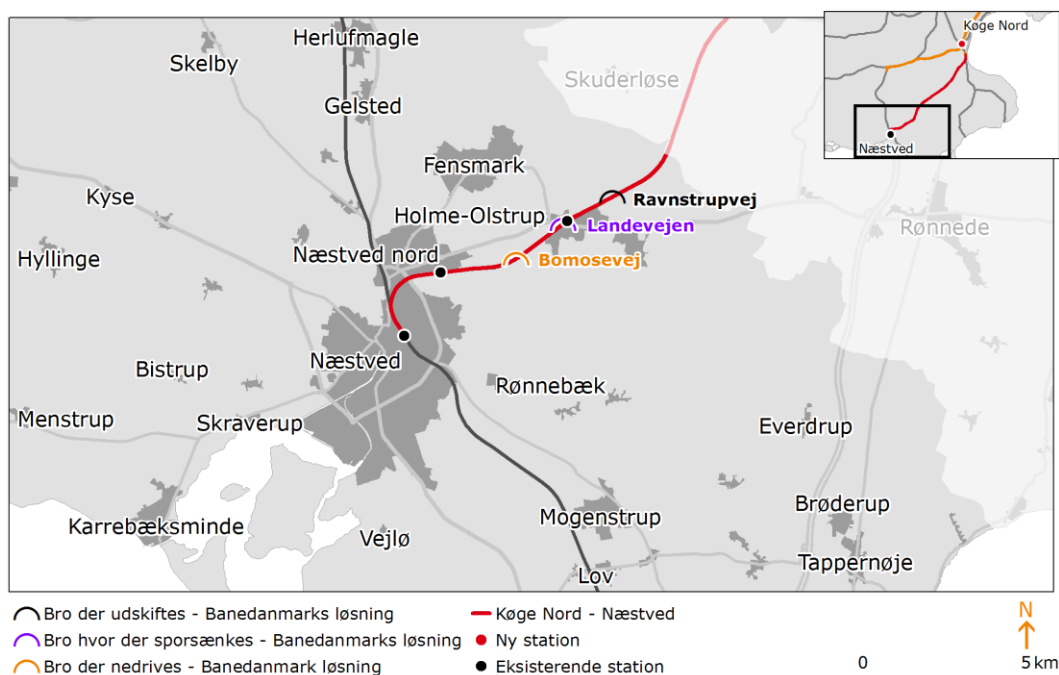
Faxe Kommune gennemfører de tilpassede alternativer jf. byrådets beslutning herom den 19. juni 2014 og kommunen medfinansierer projektet med 1,06 mio. kr.



Næstved Kommune

I Næstved Kommune genetableres broerne samme sted som før. Dog nedlægges markvejbroen ved Bomosevej af Banedanmark. Næstved Kommune har ingen bemærkninger hertil

Broen ved Bomosevej fra 1870 var oprindeligt anlagt for at ejeren syd for banen kunne benytte sine marker på banens nordlige side. Ejeren fik senere tinglyst en færdselsret til broen. Ved handel er markerne afhændet til anden ejendom og broens oprindelige funktion er dermed ophørt. I høringsfasen har den nuværende ejer anmodet om at få broen nedlagt, hvorimod forpagteren af jorden på nordsiden har ønsket broen bevaret. Banedanmark har foretaget en jurist vurdering og fastholder, at broen kan nedlægges. Nedlæggelsen skal godkendes af Ekspropriationskommissionen. Ekspropriationskommissionen vil bl.a. vurdere om der er ejendomme, der har krav på omvejerstatning eller andre ejendomsretlige ulemper.



Anlægsøkonomi

Anlægsoverslaget for elektrificeringen er 656 mio. kr. (PL 2014):

Basisoverslag	505 mio. kr.
10 % tillæg	50 mio. kr.
20 % tillæg	101 mio. kr.
I alt	656 mio. kr.

Prissætningen af kørestrømsanlægget, inkluderer en hastighedsforøgelse til 160 km/t. Den er som i grundlaget for *Togfonden DK*, baseret på Banedanmarks nuværende kørestrømsanlæg. Dog er den korrigeret i forhold til Banedanmarks notat vedr. tilpasning af anlægsoverslag af 21. august 2013. Den korrigerede pris er blevet kvalitetssikret af Deloitte.

Anlægsoverslaget eksklusiv kørestrømsanlægget er kvalitetssikret af ingeniørfirmaet Niras A/S.

Medfinansiering

Faxe kommune medfinansierer projektet med 1.060.000 kr. udover anlægsoverslaget.

Udførelsestidsplan

Elektrificeringen er koordineret med en evt. hastighedsopgradering til 160 km/t (særskilt beslutningsnotat), således at spor og kurver kan sænkes og

udrettes samtidig med udskiftningen af broerne. En samtidig udførelse vil reducere omkostningerne og give færre gener for de rejsende og banens naboer.

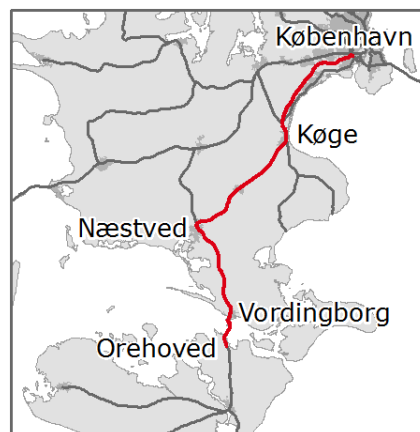
Derudover er der planlagt en koordineret udførelsestidsplan med Banedanmarks Signalprogram, således at broerne udskiftes allerede i september-oktober 2015, før udskiftning af signaler og test af disse. Signaludskiftningen og test foregår derefter i perioden oktober 2015 - maj 2017. Derefter etableres køreledningsanlægget, og projektet vil derfor stå færdig samtidig med *Den ny bane København – Ringsted* i december 2018.

Samordnet udførelsesplan

For at optimere udførelsen og minimere gener i anlægsfasen, samt begrænse anlægsomkostningerne samordner Banedanmarks sine anlægsaktiviteter.

I Banedanmarks notat af 14. marts 2013 er der redegjort for en samordnet udførelses- og udrulningsplan for elektrificeringen, signaludskiftningen og anlægsaktiviteterne i Femern-projektet, mens der arbejdes på Sydbanens strækning mellem Ringsted – Næstved.

Femern-projektet lukker banen mellem Ringsted og Næstved fra foråret 2019 til efteråret 2019, mens banen opgraderes og signalerne udskiftes. I den periode foreslås det at køre to dieseldrevne intercitytog i timen mellem København og Orehoved på Falster. Togene skal køre via den nye bane over Køge Nord og Næstved. Fra Orehoved vil der være busforbindelse til Rødby. Da der i den periode vil ikke være kapacitet på strækningen mellem Køge Nord og Næstved til ekstra to nye el-drevne regionaltog i timen, indebærer det idriftsættelse af elektrificeringen til efteråret 2019.



Denne samordnede udførelsesplan bidrager positivt til elektrificeringens kontinuerlige udrulning på Sydsjælland og det forventes også at have en prismæssig gunstig effekt på elektrificeringen.

Endelig medfører udførelsesplanen færdigetablering af et sammenhængende el-net på Sydsjælland 2 år tidligere end planlagt, så der kan køre hurtigere og med nye el-tog mellem København og Næstved over Ringsted, samt mellem København og Næstved over Køge, begge ad den nye bane.

Planen blev i marts 2014 godkendt af transportministeren.

Lovgrundlag

Projektet er en del af et større elektrificeringsprogram for det danske jernbanenet, som blev igangsat med de politiske aftaler *om En grøn transportpolitik* fra 29. januar 2009, *Bedre Mobilitet* fra 26. november 2010 og *Elektrificering af jernbanen* mv. fra 7. februar 2012. Med sidstnævnte aftale blev det besluttet at udarbejde mere præcise anlægsskøn, i form af de såkaldt begrundede anlægsoverslag, for udvalgte jernbanestrækninger. En af disse var strækningen mellem den kommende Køge Nord Station og Næstved, som efterfølgende blev besluttet.

I finanslovsaftalen for 2013 mellem Regeringen og Enhedslisten blev der afsat 650 mio. kr. (hvilket svarer til 656 mio. kr. PL 2014) til en elektrificering af strækningen.

Elektrificeringen er omfattet af elektrificeringsloven, lov nr. 156 af 27/02/2013, der blev vedtaget i juni 2013.

Projektets godkendelse

Transportministeren træffer afgørelse om godkendelse af projektet ifølge elektrificeringsloven efter høring af Naturstyrelsen, Miljøstyrelsen, Kulturstyrelsen og Folketingets Transportudvalg, og denne træder i stedet for en VVM-tilladelse efter § 11g, stk. 4, i lov om planlægning.

Naturstyrelsen, Miljøstyrelsen og Kulturstyrelsen er blevet hørt. Myndighederne har haft få bemærkninger til VVM-redegørelsen, der alle er indarbejdet.

Naturstyrelsens afgørelse

På baggrund af Banedanmarks VVM-screening traf Naturstyrelsen i foråret 2013 afgørelse om, at en elektrificering af strækningen er VVM-pligtig. Derfor er der gennemført en vurdering af virkninger på miljøet i henhold til planloven. Det er Banedanmark som gennemfører VVM-processen, og er myndighed jf. Elektrificeringsloven.

Som grundlag for VVM-processen, og dette beslutningsnotat, har Banedanmark gennemført en teknisk projektering på fase 2 niveau, i henhold til *Ny Anlægsbudgettering (NAB)*.

Planlovens regler om udarbejdelse af VVM gælder i øvrigt med de ændringer, der følger af elektrificeringsloven.

Elektrificeringsloven medfører ikke ændringer i andre miljølove, herunder naturbeskyttelsesloven, museumsloven og miljøbeskyttelsesloven m.v.

I det omfang elektrificeringsprojektet berører forhold, der er omfattet af ovennævnte eller andre love, kan der således blive tale om, at der skal søges dispensation fra disse regler. I den forbindelse vil det indgå i vurderingen, at elektrificeringen af jernbanen er en samfundsmæssigt begrundet opgave.

Kommunernes planlægning efter planloven skal være i overensstemmelse med det godkendte elektrificeringsanlæg.

Samarbejdet med kommunerne

Banedanmark har samarbejdet med de tre kommuner Køge, Faxe og Næstved kommune. Elektrificeringsloven giver kommunerne mulighed for indflydelse på projektet ved at udarbejde alternativer f.eks. i form af en anden placering eller en opgradering af broer og de tilhørende veje. Hvis kommunernes alternativer koster mere end Banedanmarks genetablering af broen samme sted finansieres merudgiften af kommunen.

VVM-processen har været gennemført i tæt samarbejde med kommunerne, hvor kommunerne i VVM-redegørelsen og på borgermøderne har fremlagt deres alternativer.

De miljømæssige konsekvenser

Elektromagnetisme

Da kørestrømsanlægget endnu ikke er fastlagt, kan størrelsen på magnetfeltet ikke beregnes. Det endelige kørestrømsanlæg fastlægges i sommeren 2015, og herefter beregnes magnetfeltets udbredelse.

Der er udarbejdet en del undersøgelser om sundhedsfaren ved elektromagnetisme. Undersøgelserne har hverken kunnet be- eller afkræfte om der er en skadelig effekt, men udelukker ikke, at der kan være en risiko for børn. WHO og Sundhedsstyrelsen har derfor ud fra et forsigtighedsprincip fastsat en opmærksomhedsværdi på 0,4 μT .

På strækningen Køge Nord – Næstved vil der opstå et magnetfelt langs banen, som betyder, at boliger langs banen kan være udsat for magnetfelter over 0,4 μT . For at sikre sig det mindste magnetfelt, tilstræber Banedanmark at sætte køreledningsmasterne op på den side af banen, hvor der er færrest boliger.

Selvom der ingen lovgivning er på området, og de nævnte 0,4 μT ikke er en grænseværdi, tager Banedanmark udgangspunkt i de 0,4 μT , og følger Magnetfeltudvalgets vejledning til forsigtighedsprincippet¹.

Forsigtighedsprincippet omhandler hovedsageligt frekvensområdet 0-300 kHz, hvori bl.a. kørestrøm til jernbanen befinder sig.

Banedanmark vil derfor tilbyde enten afværgeforanstaltninger eller indstille til ekspropriation og dermed overholde opmærksomhedsværdien. Der er dog indbygget en valgfrihed i Elektrificeringsloven. Det betyder at den enkelte ejer kan afslå tilbuddet om ekspropriation, og op til 1 år efter anlægget er taget i drift kan boligejeren fortryde og alligevel modtage tilbuddet om ekspropriation.

Som del af Banedanmarks planlægning i forhold til elektrificeringsprojekter beregner Banedanmark magnetfeltets udbredelse langs banen. Magnetfeltudbredelsen beregnes ved hjælp af softwareprogrammet Esmeralda samt kendskab til kørestrømsanlægget og viden om den fremtidige drift på strækningen.

Beregningerne baseres på det nyeste kendte eldrevne togmateriel eller strømtræk, da det endnu er ukendt hvilket materiel, der bliver indkøbt til den fremtidige eldrift. Beregningerne baseres på det faktiske antal tog i de 3 forskellige perioder i døgnet (dag, aften, nat). Forsigtighedsprincippet knytter sig til en påvirkning i årsmiddel, og det er derfor magnetfeltet i gennemsnittet

¹ Vejledning - Forvaltning af forsigtighedsprincip ved miljøscreening, planlægning og byggesagsbehandling. (Magnetfeltudvalget 2013).

over tid, som skal sammenholdes med de 0,4 μ T. Placeringer af tekniske installationer/bygninger, som har indflydelse på strømtrækket skal indarbejdes i modellen.

Ud fra beregningerne vurderes de tilfælde, hvor boliger er ramt af elektromagnetisk påvirkning. Selvom der ikke er en lovgivning på området vil Banedanmark henholde sig til Sundhedsstyrelsens retningslinjer på området som er opmærksomhedsværdien på de 0,4 μ Tesla og af den grund udarbejde en udredning med vurdering af omfang og hvilke afværgeforanstaltninger, der er mulige ud fra både tekniske og økonomiske aspekter.

Til trods for at der ikke er påvist sundhedsfare har Banedanmark alligevel valgt at tilbyde ekspropriation af boliger, hvor det ikke er muligt at reducere magnetfeltet til dette niveau.

Boligen vil blive købt til den markedspris, der fastsættes af ekspropriationskommissionen. Men da der ikke er tale om en dokumenteret sundhedsfare, og da der ikke findes nogen lovgivning på området, og da mange andre boliger i Danmark er påvirket af magnetfelter af denne størrelse, vurderer Banedanmark, at det ikke nødvendigvis giver mening at rive boligen ned. Banedanmark vil derfor som udgangspunkt sælge boligen igen med den værdiforringelse, som magnetfeltpåvirkningen kan medføre, med mindre særlige forhold taler for nedrivning. Såfremt ejerne ikke ønsker ekspropriation, vil de blive tilbudt værdiforringelsen udbetalt.

Med denne fremgangsmåde sikres de nuværende ejere fuld valgfrihed om de ønsker at fraflytte ejendommen i forbindelse med elektrificeringen, og modtage fuld erstatning for ejendommens værdi, eller om de ønsker at blive boende og modtage værditabet i forbindelse med elektrificeringen. Skulle ejeren ønske at blive eksproprieret og forlade boligen kan den sælges til en lavere pris til en ny ejer, som derved vil få mere bolig for pengene. Med fremgangsmåden undgås et samfundsmæssigt tab ved at nedrive boliger, der reelt ikke fejler noget, samtidig med at elektrificeringsprojektets omkostninger begrænses.

Ca. 25-30 ejendomme vurderes berørt af elektromagnetisme over opmærksomhedsværdien. Der er i anlægsoverslaget indregnet udgifter til ekspropriation af disse boliger svarende til en udgift på ca. 50 mio. kr. (inklusive korrektionstillæg på 30 %)

Banedanmark vurderer i midlertidig, at magnetfeltpåvirkningen vil påføre ejendommene et værditab i størrelsesorden på 30 %, som vil være den nettoudgift Banedanmark påtager sig i forhold til ekspropriation af boligen. Det samlede værditab skønnes til 15 mio. kr. Dermed vil der i projektet være en besparelse på 35 mio. kr. Besparelsen henlægges til projektets øvrige reserver indtil 1 år efter idriftsættelsen, da elektrificeringsloven giver ejeren mulighed for at fortryde og alligevel modtage tilbud om ekspropriation.

Arealinddragelse

For at få plads til at opføre de nye broer er det nødvendigt permanent at ekspropriere arealer, og enkelte steder også ejendomme, tæt på brostederne.

Der skal permanent inddrages ca. 3,6 ha., og ca. 13,5 ha. Midlertidigt til arbejdsplads og adgangsvej. Der er tre ejendomme der eksproprieres ved brostederne grundet arealbehov. Alle ejere er orienteret herom.

El-driftsservitutten

El-driftsservitutten medfører en permanent påvirkning af omgivelserne, da de dele af strækningens naboejendomme, der ligger nærmere end 19 m fra spormidte, pålægges begrænsninger i råderetten. Der betales en erstatning for dette, der fastsættes af ekspropriationskommissionen.

I projektet ryddes der skovområder, som har status af fredskov, og dette kompenseres der som udgangspunkt for ved at genplante dobbelt så stort et areal skov andetsteds – jf. Miljøministeriets bekendtgørelse nr. 1185 om erstatningskov § 3, stk. 3.



Visualisering af skov efter rydning og etablering af kørestrømsanlæg

Naturforhold

Susåen er både et § 3 beskyttet vandløb og et Natura 2000-område, men projektet har ingen negativ effekt på disse. Der er konstateret EU-beskyttede dyrearter, de såkaldte bilag IV arter. For de syv arter af flagermus i området, etableres afværgeforanstaltninger ved opsætning af flagermuskasser. Dette

gøres for at kompensere for den fjernelse af deres mulige levesteder, der sker ved skovrydning.

Den offentlige debat

Banedanmark har udarbejdet høringsnotater og referater, der dokumenterer den offentlige høring. Projektet er tilpasset de indkomne hørings svar i det omfang det har været teknisk, økonomisk og miljømæssigt muligt.

I VVM-processen har der været to offentlige høringer. Den første offentlige høring var en idéfasehøring og løb fra 6. september til 1. november 2013. Der indkom 2 hørings svar. Den anden offentlige høring blev afviklet i perioden fra 21. januar til 5. maj 2014, og der modtog Banedanmark 43 hørings svar, heraf 24 enslydende. I sidste høringsperiode afholdt Banedanmark sammen med Køge og Faxe Kommune to borgermøder, et i Haslev den 11. marts og et i Køge den 12. marts 2014. Næstved Kommune havde ingen alternative forslag.

De kommunale alternativer

I den anden offentlige høring blev der primært drøftet kommunernes alternativer, og miljøpåvirkninger som elektromagnetisme.

I Køge Kommune blev en ny vej og en ny underføring debatteret, sammen med opførelse af to stibroer til erstatning for genetablering af vejbroerne. De berørte borgere kom med indsigelser mod kommunens forslag. Køge Kommune besluttede derfor at genetablere broerne som foreslået af Banedanmark.

I Faxe Kommune var der kommentarer til kommunes forslag om at opgradere hastigheden til 50 km/t henover to vejbroer og nedlægge jernbanebroen ved Ty Hastrupvej. Borgerne i området har fremsat ønsker om at hastigheden bliver så lav som mulig ved de to broer, der begge er placeret i byområder. De ønsker en hastighed på 30 km/t og lægger vægt på, at de bløde trafikanter tilgodeses her. De ønsker desuden broen ved Ty Hastrupvej bevaret.

Byrådet i Faxe Kommune besluttede at indarbejde forslagene fra borgerne ved Skuderløsevej, som omfatter en lavere hastighed og en cykel-gangsti for de bløde trafikanter. Banedanmark har valgt at flytte arbejdsområdet og gøre en midlertidig arbejdsvej permanent. Banedanmark overtager desuden ejendommen Skovgårdsvej 2 i stedet for at opføre støttemure.

Elektromagnetisme

Kommentarerne til den elektromagnetiske påvirkning drejer sig om den usikkerhed, der er omkring sundhedsrisikoen, og det forhold at Banedanmark på nuværende tidspunkt ikke kan sige noget om hvilke boliger, der bliver berørt. Forholdet afventer de beregninger, som Banedanmark gennemfører i 2015, når der er valgt kørestrømsanlæg.

Udenfor projektet

Perronforlængelser

Det ligger uden for projektet at forlænge perroner på stationer. Perronerne på Ølby st., Haslev st. og Næstved Nord st. er korte og disse skal muligvis forlænges, afhængig af valg af nyt el-materiel, så alle døre kommer til perron.

Med den gennemgående forbindelse fra Næstved til København vil passagermængden på afsnittet fra Køge Nord til København være bestemmende for togenes kapacitet og dermed perronlængden på hele strækningen.

Togenes længde antages at forudsætte perroner, der er 160 meter lange, hvilket ikke overholdes på alle stationer. Ølby, Haslev og Næstved Nord Stations perroner skal dermed forlænges. Udgiften til perronforlængelse er skønnet til ca. 6 mio. kr. (inklusive et korrektionstillæg på 50 % jf. NAB 1)

Standsning i Ølby

Med Køges regionshospital, der opføres nær Ølby, opstår et potentiale for en standsning med regionaltoget Næstved-København.

I forbindelse med en generel trafikale analyse for området forestået af Køge Kommune har COWI udarbejdet en overordnet vurdering, der underbygger argumentationen for en standsning.

Analysen konkluderer, at Regionssygehuset alene genererer 1400-1900 rejser dagligt for den kollektive trafik for Ølby Station, hvoraf hovedparten vil fordele sig på S-tog og Regionaltog. Samlet set estimeres antallet af rejsende for Ølby Station i 2021 (året for sygehusets indvielse) til 7.000-7.600 dagligt. Med en standsning i Ølby vil ansatte, besøgende og patienter, der kommer sydfra til Køge spare 5 minutter i rejsetid, rejsende nordfra vil opnå en rejsetidsbesparelse på 8-9 minutter.

Resultatet af Banedanmarks trafikale kapacitetsanalyse for strækningen viser, at en standsning med begge systemer dvs. både den planlagte standsning med den fremtidige forlængede Østbane mod Roskilde og forbindelsen mellem Næstved og København, som hidtil ikke har været inkluderet, er mulig uden væsentlige ændringer i infrastrukturen.

Standsningen medfører en køretidsforlængelse på ca. 2 minutter for regionaltoget mellem København - Næstved.

I den forbindelse bør det overvejes at opgradere Ølby Station f.eks. med elevatorer inden denne tages i brug i forbindelse med åbningen af regionshospitalet.

Bilag

- VVM - redegørelse
Elektrificering og Hastighedsopgradering Køge Nord-Næstved
- Høringsnotat – Offentlig høring Køge Nord – Næstved

Link til: Det tekniske projekts dokumenter:

<http://www.bane.dk/visArtikel.asp?artikelID=19975>