



Høringsnotat

- Offentlig høring

Køge Nord - Næstved

banedanmark



banedanmark Høringsnotat



Banedanmark

Anlægsudvikling
Amerika Plads 15
2100 København Ø

www.bane.dk

ISBN: 978-87-7126-226-1

Høringsnotat

Indhold	Side
Forord	4
Baggrund	5
Politiske aftaler	5
Inddragelse af offentligheden	5
Den videre proces.....	6
Læsevejledning	6
Miljøpåvirkninger	8
Vibrationer	8
Støj	9
Indhegning af banen.....	9
Elektromagnetisme	10
Køreledningsmaster	10
Eldriftsservitut	10
Fjernsyns- og telefonsignal	11
Anlæg	12
Anlægsarbejdet	12
Sporsænkning	13
Overkørsler	13
Sporspærringer	14
Køremateriel	14
Togdrift	15
Togtrafik	15
Godstog	16
Om løsningerne	17
Skuderløsevej	17
Ty Hastrupvej	21
Teestrupvej/Den blå Stibro	23
Orkestervej	24
Sæddervej	24
Ravnstrupvej	25
Svansbjergvej og Søllerupvej, Herfølge	25
Bomosevej	25
Ravnsborg station.....	26
Generelt	27
Kompensation	27
Kommunikation	27

Forord

Dette høringsnotat dokumenterer den offentlige høring, som Banedanmark har gennemført om elektrificeringen og hastighedsopgraderingen af jernbanestrækningen Køge Nord - Næstved. Elektrificeringen giver muligheder for at anvende el-tog, og skaber rammerne for en mere moderne og miljøvenlig jernbane, med billigere og mere stabil drift. Med en hastighedsopgradering af strækningen vil det tilmed nedsætte rejsetiden på strækningen markant.

Grundlaget for den offentlige høring var en høringsudgave af VVM-redegørelsen for projektet. Høringen fandt sted i perioden d. 7. marts til d. 5 maj 2014. I løbet af høringsperioden blev der afholdt to borgermøder i hhv. Haslev og Køge. De indsigelser Banedanmark modtog på borgermøderne indgår også i høringen.

Banedanmark har modtaget 43 hørings svar fra både borgere, foreninger og offentlige myndigheder. Alle henvendelser er behandlet i dette høringsnotat og de indgår i det endelige projektforslag i det omfang, det kan lade sig gøre inden for de tekniske, økonomiske og miljømæssige rammer.



Martin Munk Hansen
Områdechef, Anlægsudvikling

Baggrund

Politiske aftaler

I finanslovsaftalen for 2013 mellem Regeringen og Enhedslisten blev der afsat penge til elektrificering af strækningen mellem den kommende Køge Nord Station og Næstved. Elektrificeringen af strækningen er omfattet af elektrificeringsloven, der blev vedtaget i juni 2013.

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 bl.a. besluttet at udarbejde mere præcise anlægsskøn, for udvalgte jernbanestrækninger. En af disse var strækningen mellem den kommende Køge Nord Station og Næstved, som efterfølgende blev besluttet.

Med aftalen *Togfonden DK* af den 14. januar 2014, der blev indgået mellem regeringen (S, R og SF), Enhedslisten og Dansk Folkeparti, blev der afsat penge til hastighedsopgraderingen af Køge Nord – Næstved.

Den politiske aftale om *Fremrykning af investeringer mv. i Togfonden DK* af 28. maj 2014 har sidenhen fremrykket tidsplanen for hastighedsopgraderingens anlæggelse fra 2020 til 2015. Denne kan dog først tages i drift efter Banedanmarks udskiftning af signaler og elektrificering af banen i 2017.

Inddragelse af offentligheden

I forbindelse med projektet har Banedanmark afholdt to høringer – først i forbindelse med idéfasen og senest i forbindelse med offentliggørelsen af en høringsudgave af VVM-redegørelsen for projektet.

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

Alle henvendelser er blevet registreret og offentliggjort. Det vil sige, at skriftlige henvendelser i brev eller mail og mundtlige henvendelser i telefon eller til borgermøder indgår. Alle kommentarer og forslag er vurderet og indarbejdet i det omfang, de inden for de økonomiske, tekniske og miljømæssige rammer kan anvendes i projektet.

I forbindelse med idéfasen blev der i slutningen af 2013 sendt 2 idéer og forslag, som alle er behandlet i et høringsnotat, der er offentliggjort på Banedanmarks hjemmeside i starten af 2014.

Den anden offentlige høring blev gennemført fra den 7. marts til d. 5. maj 2014 på baggrund af en høringsudgave af VVM-redegørelsen, som var tilgængelig på Banedanmarks hjemmeside. Høringen blev annonceret i lokale dagblade og ugeaviser, på Høeringsportalen.dk og på Banedanmarks hjemmeside. Der indkom henvendelser fra i alt 43 borgere, kommuner, foreninger mv. Bagest i dette notat findes en liste over afsendere af henvendelser. Endvidere kan alle høringssvar læses på Banedanmarks hjemmeside i deres fulde længde.

Den videre proces

Med dette høringsnotat offentliggøres de indkomne høringssvar og Banedanmarks tilhørende bemærkninger. Efter høringsperioden har Banedanmark, under hensyntagen til høringssvarene, udarbejdet den endelige VVM-redegørelse. Denne endelige VVM-redegørelse vil indgå som en del af det endelige grundlag for projektet.

Banedanmark forventer, at der går et helt år med forundersøgelser, myndighedsbehandling, detailprojektering, ekspropriationer og udbud af entrepriser inden anlægsarbejdet med ombygning af broerne påbegyndes. Det er forventningen, at brobygning gennemføres i foråret 2015 og i efteråret 2015, mens selve opsætningen af kørestrømssystemet først vil blive gennemført i 2017-2018. I den mellemliggende periode udskiftes og testes signaler på banen.

Læsevejledning

Dette høringsnotat gengiver indholdet i henvendelserne fra høringsperioden og Banedanmarks kommentarer hertil. Banedanmark har søgt at referere indholdet af henvendelserne så loyalt som muligt.

For at give læserne et samlet overblik over alle henvendelserne til projektet fremlægges ekstrakter af høringssvarene og Banedanmarks behandling heraf i tematisk form. Banedanmarks kommentarer følger så vidt muligt samme rækkefølge som den, de refererede høringssvar præsenteres i.

Afsendere af høringssvar er opdelt i 3 grupper: B= Borger, F= Forening, M = Myndighed (offentlige myndigheder som kommune, region, kommunesamarbejde, tilsvarende offentlig instans).

Afsendere af høringssvar har hver fået et nummer og en bogstavbetegnelse, og disse er oplyst i bilaget sidst i dette notat. De indkomne henvendelser kan ses i deres fulde ordlyd på Banedanmarks hjemmeside.

Personer, der har kommet med spørgsmål eller kommentarer på borgermøderne bliver refereret i høringsnotatet med navns nævnelser og en bogstavbetegnelse for borgermødets lokalitet: MH= Møde Haslev og MK= Møde Køge.

Bemærk

- Visse høringssvar indeholder så mange emner, at de enkelte spørgsmål er delt op og en borger kan derfor være repræsenteret med samme spørgsmål i flere kapitler (hvis spørgsmålet f.eks. omhandler både elektromagnetisme og ekspropriation)
- Banedanmark har fortrinsvis refereret og besvaret generelle spørgsmål, der kan have interesse for alle.
- Nogle høringssvar har karakter af rene holdningstilkendegivelser og er derfor ikke kommenteret.
- En række borgere (Bråby Beboer Bevægelse) har indsendt høringssvar med den samme ordlyd. Hvert enkelt høringssvar er blevet tildelt et nummer, men da ordlyden er ens vil det i teksten blive refereret og besvaret samlet: Høringssvar 13B – 33B, 35B, 38B og 39B er alle 24 medlemmer af Bråby Beboer Bevægelse.

Miljøpåvirkninger

Vibrationer

Kim Anker(MH) ønsker at vide, hvilke vibrationer der kan forventes af driftfasen.

Tina Johanssen (MK) bor under 10 meter fra banen, og ønsker at vide om man vil få noget måleudstyr ud på sit hus i forhold til vibrationer.

Kim Anker (MH) ønsker desuden at vide, hvilke vibrationer der kommer i forbindelse med anlægsarbejdet ved broerne. Kim Anker (MH) ønsker desuden svar på, om der kan komme sætningsskader på huse, og om der vil blive foretaget en fotoregistrering forud for arbejdet? Kim Anker ønsker desuden svar på, hvem der vurderer om der er risiko for sætningsskader.

10B spørger om elektrificering af strækningen vil dæmpe vibrationer.

Banedanmarks kommentarer:

Vibrationerne er ikke endelig beregnet for strækningen. Vibrationerne opstår i et kompliceret samspil mellem jordens beskaffenhed, togets vægt og hastighed. Banedanmark udvikler i øjeblikket en beregningsmodel for vibrationer i samarbejde med Miljøstyrelsen.

Banedanmark kan ikke måle på banen før den er bygget. Derfor vil man beregne øgede vibrationer, når modellen er udviklet, og hvis disse vibrationer er for høje i forhold til grænseværdierne, kan man f.eks. bygge skinnerne anderledes, så de absorberer vibrationer bedre.

I yderste konsekvens kan Banedanmark tilbyde ekspropriation, som man så kan sige ja eller nej til indtil et år efter den forhøjede hastighed er indført - dvs. i 2018.

Hvis der er risiko for, at der kommer skader vil Banedanmark fotoregistrere før arbejdet igangsættes, og hvis der er en stor risiko, vil ejendommen også blive overvåget. Hvis der kommer skader som følge af anlægsarbejdet betaler Banedanmark selvfølgelig skaden.

Det er Banedanmarks rådgivere der vurderer, hvor der er risiko for sætningsskader.

Vibrationer opstår i mødet mellem skinne og hjul. Om toget er elektrificeret eller dieseldrevet, har dermed ikke betydning for udbredelsen af vibrationer.

Støj

Henning Bjørn Christiansen ønsker at vide, om der bliver etableret støjværn på strækningen.

10B spørger om elektrificering af strækningen vil dæmpe støj.

9B ønsker at vide, om der kommer nogen støjafskærmning mellem banen og de nærmeste naboer.

36B påpeger, at støjen fra byggeriet omkring Skuderløsevej vil være til stor gene for ejendommens fasanopdræt, da den kræver ro i yngleperioden fra 1. marts – 15. september.

Banedanmarks kommentarer:

Der er ikke planlagt støjværn på strækningen. Der har været et projekt igennem strækningen, som har tilbudt tilskud til støjisolering af husene, og der vil kun komme yderligere 6 støjbelastede boliger, som følge af hastighedsopgraderingen. Disse er kontaktet af Banedanmark og har fået tilbudt facadeisolering.

Banedanmark kan bekræfte, at lydbilledet vil ændre sig efter en elektrificering af banen. På stationerne vil der opleves en betydelig reduktion i støjniveauet, da man bliver fri for dieseltog som holder i tomgang. Støjen på strækningen vil ikke ændre sig markant. Dette skyldes, at støjen opstår i mødet mellem skinne og hjul, og ved høje hastigheder har motortypen ikke nogen indflydelse på lydstyrken. Der vil komme nye tog på strækningen, men da hastigheden samtidig sættes op, viser støjberegningerne, at der ikke kan forventes en støjreduktion på strækningen.

Der bliver opsat støjskærme i det omfang, der er nok boliger, som vil være støjbelastet over grænseværdien. Dette er ikke tilfældet langs Køge Nord – Næstved-strækningen.

Banedanmark er i dialog med 36B i forbindelse med tilrettelæggelse af anlægsperioden, så en eventuel gene bliver så lille som muligt.

Indhegning af banen

Anders Dolmen (MH) og 9B ønsker at vide, om banen vil blive indhegnet ved en hastighedsforøgelse?

Banedanmarks kommentarer:

Banedanmark hegner generelt ikke baner ind mere. Banedanmark har ikke længere en hegningsforpligtigelse, men de steder hvor det er særligt motiveret at sætte hegn op, gøres det. Det kunne være ved skoler eller steder, hvor det er fristende at krydse sporene.

Elektromagnetisme

34B ønsker, at der etableres foranstaltninger vest for jernbanen på Sæddervej, der minimerer påvirkningen fra magnetfeltet omkring køreledningerne.

Banedanmarks kommentarer:

Magnetfeltet fra Banestrækningen forventes at være under de anbefalede 0,4 mikrotesla i en afstand af 10 m fra spormidten og kun på den side af sporene, hvor masterne står. Banedanmark søger at placere kørestrømsmasterne på den side af banen, hvor der er færrest boliger.

Køreledningsmaster

6B ønsker at vide, hvor køreledningsmasterne bliver placeret langs sporet.

40B foreslår, at køreledningsmasterne mellem Køge og Herfølge opsættes på østsiden af sporet, for at imødekomme en eventuel fremtidig standsningssted ved Hastrup.

Banedanmarks kommentarer:

Projektet er stadig i den tidlige planlægningsfase, og det er derfor endnu ikke besluttet, hvor de individuelle elmaster kommer til at stå. Det bliver først besluttet i 2016, hvor elmasterne skal placeres. Men køremasterne bliver placeret inden for det nuværende baneareal, og det tilstræbes at placere dem på den side af banen, hvor der er færrest boliger.

Der kan være fordele ved en placering af masterne modsat en evt. sideliggende perron i forbindelse med en evt. station i Hastrup. Hvis det politisk besluttes at opføre en station i Hastrup inden udrulningen af elektrificeringen i 2017, så vil Banedanmark samordne opsætningen af master med stationsprojektet.

Eldrifsservitut

43F spørger, hvorvidt det er nødvendigt at fælde al bevoksning, som f.eks. læhegn inden for 10 meter af jernbanens midte. 43F spørger desuden hvem der i så fald skal udføre arbejdet, og påpeger at det vil betyde en værdiforringelse af ejendomme, der ligger ned til banen.

Anders Dolmen (MH) ønsker at vide, hvad servitutafstanden for skov er. Han pointerer, at træer jo kan være op til 40 meter høje, og ønsker at vide om en sikring af samtlige ledninger vil betyde, at man fælder et enormt bælte på op til 160 meters bredde.

9B ønsker at få uddybet præcist hvilke midlertidige, såvel som permanente konsekvenser, elektrificeringen vil få for 9B's ejendom ved Bråby Station. 9B spørger, hvorvidt det er muligt at bevare et træ i vækst, så længe det ikke er højt nok til at vælte ind på baneinstallationen.

6B ønsker at få uddybet konsekvenserne for eldriftsservitutterne på deres grund, da den ligger ned til banen. 6B ønsker at vide, hvorvidt det påvirker genstande som campingvogne og ligusterhække. 6B spørger desuden til muligheden for at få en tekniker fra Banedanmark til at bese sin grund.

Banedanmarks kommentarer:

Ejendomme tæt op af banen pålægges en eldriftsservitut, hvor Banedanmark rydder vegetation ud til 10 m fra de strømførende dele. Eldriftsservituten er en rådighedsindskrækning som pålægges den enkelte ejer. Der gives erstatning for denne rådighedsindskrækning, og ejeren pålægges selv efterfølgende at beskære træerne inden for 10 m fra strømførende dele. Banedanmark kan bekræfte, at dette er en værdiforringelse af ejendommen, hvilket er grunden til, at ejeren får en erstatning.

Desuden er der mulighed for at gå længere ud og rydde væltningstruede træer. Uden for 10 meters grænsen er det generelt kun gamle, syge træer eller træer med svagt rodnet, der bliver fældet af Banedanmark. Beplantning inden for 10 meters af sporets midte kan blive fældet og højere træer længere væk end det, kan blive beskåret eller fældet, hvis det vurderes at være til fare for jernbanedriften. Det gøres for at sikre en høj sikkerhed for højspændingsanlæggene, så det hverken er til fare for beboerne nær banen eller for jernbanens passagerer.

De nærmere regler for eldriftsservituten kan ses her:

[http://www.bane.dk/db/filarkiv/16141/Arealbehov%20og%20el-driftsservitut%20 Bilag%205.pdf](http://www.bane.dk/db/filarkiv/16141/Arealbehov%20og%20el-driftsservitut%20Bilag%205.pdf)

Fjernsyns- og telefonsignal

En borger (MH) spurgte på borgermødet, hvorvidt fjernsynssignalet vil blive påvirket af, at der bliver elektrificeret.

Hans Jørgen (MH) spørger om man kan udnytte Banedanmarks master og udleje plads til teleselskaberne – så der kan komme et bedre signal i Haslev.

Banedanmarks kommentarer:

Elektrificeringen vil ikke påvirke fjernsynssignalet på moderne fladskærmsfjernsyn, og selv ældre billedrørsfjernsyn vil kun i sjældne tilfælde blive påvirket en smule.

Køreledningsmaster udlejes ikke til kommercielt brug.

Anlæg

Anlægsarbejdet

Carsten Lund (MK) pointerer, at det er to forskellige projekter (elektrificering og hastighedsopgradering), og vil derfor gerne vide, om banen bliver lukket to gange, hvis hastighedsopgraderingen vedtages. På Banedanmarks materiale er det to forskellige arealer, der skal bruges til sporsænkningerne. Carsten Lund ønsker at vide, om det vil betyde, at man først laver elektrificeringen og bagefter lukker banen igen for at grave yderligere af til hastighedsopgraderingen.

SEAS-NVE (7V) gør opmærksom på, at der bør tages hensyn til deres luftledninger, kabler og tekniske anlæg langs banen, og henstiller til at ændringer på banestrækningen foretages i samarbejde med dem. 1B påpeger, at der nordøst for Haslev Station er to 50 kv (132 kv)-ledninger, der krydser banen. 1B mener, at de to ledninger ligger for lavt til, at der kan etableres køreledninger på strækningen uden at fjerne de to ledninger. Desuden mener 1B, at de skæmmer udseendet af skovområdet. 1B henstiller, at SEAS-NVE kabellægger minimum 500 meter af disse højspændingsledninger, så de ikke er i vejen for køreledningerne eller er beskæmmende for området.

Banedanmarks kommentarer:

Hastighedsopgraderingen og Elektrificeringen bliver gennemført samtidig. Det betyder dog ikke, at det kun er nødvendigt at lukke banen én gang. Først bliver broerne bygget, så bliver signalerne ændret og til sidst sættes der strøm på banen. Det betyder, at der må forventes at være lukninger på strækningen i løbet af arbejdsperioden, der løber fra 2015-2018.

Banedanmark takker SEAS NVE for oplysningen, og kan oplyse, at Banedanmark, så vidt muligt, altid er opmærksom på andre anlægsarbejder langs strækningen, og at Banedanmark vil tage kontakt til SEAS NVE i forbindelse med anlægsarbejderne. I den indledende projektering, som ligger til grund for VVM-redegørelsen, har Banedanmarks rådgiver Grontmij haft kontakt til SEAS NVE og blev enige om at hæve luftledningerne, da det er den billigste løsning. En nedgravning vil kræve medfinansiering fra SEAS NVE.

Jens Hansen (MH) ønsker at vide, om man ikke kunne have sparet nogle penge ved ikke at renovere broerne – mens der blev snakket om at elektrificere strækningen.

Samtidig undrer Jens Hansen (MH) sig over, at viadukterne bygges til en levetid på 100 år, og spørger om man ikke også kunne spare penge der. Jørgen Knudsen (MH) ønsker at vide, om de nye broer bliver forberedt til en eventuel udbygning til dobbeltsporet.

Banedanmarks kommentarer:

Renoveringen af broerne blev udført af Banedanmark på baggrund af den daværende politiske beslutning, der lå før den politiske beslutning om at elektrificere banen.

Banedanmark laver kun anlæg som opfylder de gældende regler og normer. Normerne fastsætter bl.a., hvad broerne skal kunne klare af vægt og regnvand. Det er ikke Banedanmarks politik at lave anlæg som opfylder højere krav end nødvendigt – da der bygges for borgernes penge.

Der er ingen aktuelle planer om at lave banen tosporet. Trafikken på Sydsjælland er blevet kraftigt forbedret som følge af *Den ny bane København – Ringsted*, og dette kan også mærkes på rejsetiden her. Der er ingen planer om, at banen skal være transitbane eller godsbane. Banen forbliver en ren pendlerbane. Halvtimes drift er en god betjening af denne bane og passer meget godt med antallet af rejsende. Hvis man skal køre mere end halvtimesdrift, så skal man principielt have to spor, men det er der ingen planer om på nuværende tidspunkt.

Broerne på strækningen bliver derfor forberedt til en enkeltsporet bane.

Sporsækning

Ole Bitzer (MH) ønsker, at der laves en længere sporsækning, som når helt frem til rute 54.

Banedanmarks kommentarer:

Banedanmark laver kun det nødvendige og tilstrækkelige og rute 54 ligger næsten en kilometer væk fra Banedanmarks sporsækning. Så langt vil der ikke blive sporsænket.

Overkørsler

Hans Jørgen (MH) ønsker, at togenes krydsning foregår i Tureby og Havdrup i stedet for i Haslev.

En anden borger (MH) ønsker at vide, hvad der sker med de små overgange på landet.

40B foreslår, at man opsætter tværbomme over vejbanen ved overkørslerne, der angiver den maksimale højde for køretøjer, der krydser overkørslen. 40B håber, at det vil mindske risikoen for, at køreledningerne bliver påkørt. Den sydlige ende af Køge Station fremhæves som et særlig udsat sted.

Banedanmarks kommentarer:

Fordelen ved hastighedsopgraderingen er netop, at de to tog ankommer samtidigt i Haslev, og derfor kan nøjes med at lave én krydsning på strækningen. Dette forbedrer også muligheden for at lave gode forbindelser

mellem bus og bane. Det giver muligvis en længere bomlukning i Haslev, men der arbejdes på at gøre denne lukning så kort som muligt. Hvis en længere lukning bliver nødvendig, så vil Banedanmark indføre en såkaldt *bilisttid*. Lukningen vil blive samordnet med lysreguleringen i byen.

De små overgange bliver opdateret til helbomme.

Banedanmarks køreledninger bliver opsat i en højde ca. 5 meter over skinnerne, så der ikke opstår kollision med køretøjer. Særtransporter med særligt høje køretøjer vil blive henvist til at krydse banen over broerne.

Sporspærringer

En borger fra borgermødet (MH) ønsker at vide, hvor langt tid sporspærringerne kommer til at vare?

Banedanmarks kommentarer

Der vil blive sporspærringer undervejs i anlægsarbejdet. Den første af disse er allerede planlagt til at ligge i sensommeren 2015 og vil vare 4 uger.

Når Banedanmark skifter broerne ud, vil det også betyde vejspærringer. Hvis man vælger at lave en standardtype bro kan det gennemføres på to måder. Man kan støbe broen på stedet eller bygge den med elementer. Den førstnævnte tager 4-6 måneder og den sidstnævnte tager 4-6 uger. Anlægsmetoden bliver vurderet og valgt for det enkelte sted. F.eks. vil Skuderløsevej få en lang omkørselvej, og den bliver derfor bygget så hurtigt som muligt, for at minimere generne. Banedanmark planlægger omkørselsvejene, så der ikke samtidig bliver bygget flere broer som ligger lige ved siden af hinanden. På den måde vil omkørselsvejen altid være så kort som muligt.

Køremateriel

Kjartan fra Haslev (MH) ønskede at vide, om der var gjort overvejelser om hvilke el-tog, der skal køre på strækningen. Kjartan pointerede, at man bør vælge materiel, der allerede er på markedet - så man undgår en ny skandale á la IC4-togene.

Banedanmarks kommentarer

Det er ikke Banedanmark, der kører med tog. Det er DSB, der kører med tog. Det er dermed også DSB, som står for togindkøbet, men det har været meldt politisk ud, at man ønsker at købe en type tog, som allerede er i drift andre steder.

Togdrift

Togtrafik

Henning Bjørn Christiansen (MK) ønsker at vide, hvor mange gennemkørende tog, der kommer på strækningen, og hvor hurtigt de må køre.

A. Ramløse (MK) ønsker svar på, om der kan garanteres 2 tog i timen, da hun føler, at der er mange aflysninger i dag. Hun ønsker desuden svar på, om der kommer flere ventesale på strækningen.

42B foreslår, at hver andet tog skal køre til Kastrup Lufthavn.

37B mener, at hastighedsopgraderingen mister sin effekt pga. de tætliggende stationer i området, og at lokalbanen omvendt vil miste sin funktion, hvis man lukker nogen af stationerne.

Banedanmarks kommentarer:

Der kommer ikke til at være gennemkørende tog på strækningen, i den daglige drift. Hvis hele trafikken mellem Ringsted og Næstved bryder sammen, kan vi ikke garantere, at man ikke vil bruge strækningen til at aflaste. Men det er ikke den daglige situation.

Banen i Danmark kører med en stabilitet, som ikke er set før. Togene er meget lidt forsinkede og der bliver færre og færre aflysninger. Det er ikke normalt, at man aflyser, men det kan jo ske. Det er gamle tog, som kører på strækningen, og dem som kommer, vil være af en nyere årgang.

Ventesale er ofte DSBs anlægselement. Men de laves som regel ikke mere, fordi folk ikke bruger dem, de bliver uhumske og de bliver udsat for graffiti.

Banedanmark har fået den politiske opgave at elektrificere og hastighedsopgradere strækningen mellem Køge Nord og Næstved. Hvordan trafikeringen på et senere tidspunkt bliver tilrettelagt er op til Transportministeriet og en fremtidig operatør på strækningen.

Hastighedsopgraderingen er udregnet med de nuværende stationer og giver en god tidsbesparelse med den samme trafikering og samme antal stop på strækningen.

Godstog

40B foreslår, at godssporene på strækningen også bliver elektrificeret. En borger fra borgermødet i Haslev (MH) og Henning Bjørn Christiansen (MK) ønsker at vide, om der kan komme godstog på banen.

Banedanmarks kommentarer:

Strækningen er enkeltsporet og der er ikke noget godsspor på strækningen.

Banedanmark kan oplyse, at det kan forekomme, at man vil køre godstog på banen i særlige tilfælde. F.eks. hvis banen mellem Næstved og Ringsted skal repareres. I denne periode kan Køge Nord-Næstved benyttes som aflastning for gods. Strækningen vil ikke få fast godstransport med mindre, der kommer en virksomhed på strækningen, der skal serviceres med gods. Med den passagertrafik der er lagt op til på banen, er der slet ikke plads til, at der skulle køre gods samtidig.

Om løsningerne

Broer

Skuderløsevej

13B – 33B, 35B, 38B og 39B er alle 24, medlemmer af foreningen Bråby Beboer Bevægelse. Bråby beboerbevægelse har alle sendt et enslydende høringssvar som refereres her og besvares af kommunen.

Bråby Beboer Bevægelse er utilfreds med fraværet af cykelsti på den nye bro, der skal erstatte broen på Skuderløsevej i Bråby Stationsby. De argumenter for, at der i fremtiden vil være større andel af de "bløde" trafikanter på broen. Der foreslås følgende tiltag:

Pkt. 1) Etablering af en dobbeltrettet cykelsti på broens sydside.

Pkt. 2) Etablering af cykelsti på de tilstødende ramper.

Pkt. 3) Uafbrudt tilslutning til den eksisterende cykelsti på begge sider af Bråby stationsby.

Pkt. 4) Skiltning med "fodgængere på cykelstien".

Pkt. 5) Rækværk mellem vejbane og cykelsti.

Pkt. 6) Fortsat kun én vognbane til biltrafik med lysregulering.

Pkt. 7) Konstruktion af en chikane i vognbanen på hver side af broen.

Pkt. 8) Skiltning med en hastighedsbegrænsning på 30 km/t.

Pkt. 9) Minimum 4,5 meter bred vognbane, der giver mulighed for at landbrugsmaskiner kan passere.

Pkt. 10) Skovgårdsvejs midlertidige omlægning gøres permanent.

Pkt. 11) Ekspropriation af Skovgårdsvej 2.

Pkt. 12) Den midlertidige byggeplads placeres syd for Skuderløsevej på den eksproprierede Skovgårdsvej 2.

41F tilslutter sig forslaget fra Bråby Beboer Bevægelse og argumenterer med, at der er en stor daglig trafik af cykler over broen, og 41F forventer, at det vil stige med tiden. Desuden fremhæves det, at biltrafikken ikke altid overholder hastighedsbegrænsningerne eller tager hensyn til andre trafikanter.

Ole Thystrup (MH), Kisser og Henrik (MH) mener, at der bør laves en cykelsti ved Skuderløsevej, da Skuderløsevej er en skolevej.

Ole Thystrup (MH) mener ikke, at det giver den store mening at diskutere om man skal køre 30, 40 eller 50 km/t over en bro. Da det er en lille strækning på 2-300 m, mener han ikke, at hastigheden betyder så meget.

Lisette (MH) ønsker at vide om en cykelsti på Skuderløsevej vil blive udformet som en inddragelse af den ene vejbane til cykelsti eller om vil have både to vejbaner og en cykelsti ind på broen.

Faxe Kommunes kommentarer:

I forbindelse med høringsvaret har BBB fremsat 12 ændringsforslag til ombygningen på Skudersløsevej, som dels vedrører Faxe Kommunes alternative ønsker og dels vedrører Banedanmarks projekt om Elektrificering af omtalte strækning.

Faxe Kommune har i det følgende gennemgået og kommenteret de fremsatte ændringsforslag.

Pkt. 1) Ønske om dobbeltrettet cykelsti på broen.

Ønsket om en dobbeltrettet cykelsti har tidligere været forelagt Teknik- og Miljøudvalget (TMU) ved mødet den 26. august og 30. august 2013, hvor det blev besluttet, at en dobbeltrettet cykelsti alene skulle effektueres, hvis det ikke medførte ekspropriation af ejendom eller bygninger. En udvidelse af broens tværprofil til også at omfatte dobbeltrettet cykelsti blev efterfølgende undersøgt, og det viste sig at ekspropriation var nødvendig. Løsningen med en dobbeltrettet cykelsti blev derfor henlagt og udvidelsen med to kørespor og en hastighedsbegrænsning på 50 km/t blev fastholdt.

Faxe Kommune har forståelse for hensynet til de bløde trafikanter og muligheden for at krydse broen sikkert. Når broen konstrueres til to kørespor og en hastighedsbegrænsning på 50 km/t, anlægges broen i en bredde på 7,58 meter, idet køresporbredden skal være 3 – 3,25 meter plus en sikkerhedsafstand på 0,5 meter i begge sider til broværnet, jf. vejreglerne. Faxe Kommune mener at cyklisterne og fodgængere kan sikres ved at sænke hastighedsbegrænsningen til 30 km/t, hvorved de to kørespor på broen kan reduceres fra 3,25 meter til 2,75 meter. Herved bliver der plads til en 1 meter bred sti på begge sider af broen og forholdene for de bløde trafikanter vil forblive de samme som tilfældet er i dag.

Pkt. 2) Ønske om etablering af cykelsti på broens ramper.

Faxe Kommune er enige i, at der skal skabes plads til de bløde trafikanter på broens ramper. Dette er en forudsætning for et sammenhængende stiforløb, jf. pkt. 1.

Pkt. 3) Ønske om etablering af dobbeltrettet cykelsti på hele strækningen gennem Bråby Stations By.

Faxe Kommune har forståelse for ønsket om en cykelsti gennem byen, som forbinder stien henholdsvis øst og vest for byen. En cykelsti gennem Bråby Stations By, der forbinder de eksisterende stier på begge sider af byen vil sikre et godt og sammenhængende stisystem. Her tænkes særligt på Vibeengskolens sydvestlige opland og tilgængeligheden til Haslev by. Anlæg af en dobbeltrettet cykelsti vil dog ikke kunne anbefales grundet de mange overkørsler i byen. Grundet den smalle vejbredde gennem byen vil det ligeledes blive vanskeligt at skabe rum til to særskilte cykelstier. Faxe Kommune foreslår derfor, at der overvejes en 2 – 1 vejafmærkning på strækningen gennem byen. Dette ønske ligger udenfor anlægsrammerne i nærværende projekt og foreslår at omtalte stiprojekt indgår i den fremadrettede stiplanlægning for Faxe Kommune.

Pkt. 4) Ønske om vejafmærkning som tillader gående på cykelstien over broen.

En særskilt afmærkning som tillader gående at benytte cykelstien er ikke nødvendig, idet færdselsloven tillader gående at benytte cykelsti, hvor der ikke er fortovej.

Pkt. 5) Ønske om afskærmning med rækværk mellem vej og sti på broen.

Med en hastighedsbegrænsning på 30 km/t, som nævnt under pkt. 1, finder Faxe Kommune ikke rækværket nødvendigt. Krav om afskærmning af cykelsti er primært væsentlig ved højere hastigheder.

Pkt. 6) Ønske om fortsat at afvikle vejtrafikken over broen med signalregulering og ét kørespor.

Faxe Kommune har forståelse for forslaget, idet dette vil sikre lave hastighed og overskueligere trafikafviklingen over broen og forbedre udkørslen fra Skovgårdsvej. Kommunen finder dog ikke, at denne "flaskehalsløsning" er tidssvarende. BBB peger i den forbindelse på, at rute 54 Rønnede – Næstved vil aflaste Skuderløsevej i fremtiden, hvorfor det må forventes, at Skuderløsevej alene skal betjene lokal trafik. Faxe Kommune er enig i den vurdering, men set over et længere perspektiv må det forventes at trafikbelastningen udignes og stiger i takt med udviklingen. I dag fremskrives trafikbelastningen med 1 % om året.

Pkt. 7) Ønske om vejchikaner på begge sider af broen.

Generelt anbefaler Faxe Kommune ikke etablering af vejchikaner. Fra tidligere undersøgelser af chikanerne på Egedevej i Faxe by har kommunen erfaret, at vejchikaner har en meget beskeden effekt på hastigheden og samtidig en uheldig effekt for de bløde trafikanter. Når biler passerer vejchikaner sker det ofte uden at hastigheden reduceres. Som kompensation for den høje hastighed bliver svingbanen omkring chikanen større, hvorved biler kommer ud i de bløde trafikanters trafikområder. På baggrund af dette forhold blev chikanerne på Egedevej fjernet i 2010.

Pkt. 8) Ønske om hastighedsbegrænsning på 30 km/t over broen.

Faxe Kommune er enige i at hastigheden skal reduceres til 30 km/t, jf. pkt. 1.

Pkt. 9) Ønske om minimumsbredde over broen på 4,5 meter af hensyn til landbrugskøretøjer.

Faxe Kommune er enige i, at Landbrugskøretøjer skal kunne passere broen. Forslaget om at fastholde beslutningen om to kørespor vil sikre en bredde på 5,5 meter.

Pkt. 10) Ønske om forlægning af Skovgårdsvej mod øst.

Faxe Kommune og Banedanmark er enige i at Skovgårdsvej skal flyttes mod øst således, at oversigten forbedres.

Banedanmarks kommentarer:

Mht. Pkt. 10), 11) og 12) Banedanmark lægger op til, at Skovgårdsvejs midlertidige forløb gøres permanent. Banedanmark forventer, at Skovgårdsvej 2 bliver eksproprieret permanent. Dette vil spare en del støttemure, der ellers

skulle etableres rundt om ejendommen. Det betyder også, at Banedanmarks midlertidige bygge- og arbejdsplads bliver placeret syd for Skuderløsevej på Skovgårdsvej 2.

Kim (MH) fra Bråby Stationsby vil gerne vide, om det er korrekt, at der ikke skal være lysregulering på toppen af broen. I dag kører folk alt for hurtigt over broen, og Kim ønsker derfor yderligere chikaner på toppen af broen for at få folk til at nedsætte farten. Linda (MH) bruger i dag lysreguleringen til at vide hvornår det er sikkert at køre ud fra Skovgårdsvej. Linda (MH) mener, at sikkerheden bliver sat ned, hvis broen bliver en meter højere, og lysreguleringen bliver nedlagt. Hans-Jørgen Eggensen (MH) ønsker, at man går den midlertidige arbejdsvej til en permanent vej. Dette ville give bedre oversigtsforhold.

36B Gør opmærksom på, at hans indkørsel ligger meget tæt på broen, og at han med den nuværende bro har et skidt udsyn til den trafik, der kommer fra broen. Hvis broen bliver hævet, frygter 36B, at det vil besværliggøre eller helt umuliggøre udkørsel fra hans ejendom.

Christian Tranberg (MH) undrer sig over, at broen ved Skuderløsevej blev bygget om for et par år siden, og nu skal bygges om igen.

Banedanmarks kommentarer:

Banedanmark er opmærksom på oversigtsforholdene ved broen, og arbejder videre med det i den næste fase.

Dette projekt blev først besluttet efter ombygningen af broen.

Ty Hastrupvej

25 borgere (37B) gør indsigelse mod Faxe Kommunes alternative forslag om nedlæggelse af broen ved Ty Hastrupvej med den begrundelse, at det vil få væsentlige konsekvenser for beboerne i området. 37B anbefaler derfor Banedanmarks forslag om at hæve og udvide broen i stedet.

37B mener i henhold til broens nedlæggelse, at...

- 1) man bør ser på udregningen for hele den nye broes levetid og argumenterer med, at udgifterne til det øgede brændstofforbrug, slid på bilerne og øget transporttid for de lokale beboere over broens forventede levetid på 95 år langt vil overstige besparelsen ved at undlade at genopføre broen.
- 2) det vil medføre forringelser af ejendomsværdien for de omkringliggende ejendomme.
- 3) det vil medføre en risiko for, at Faxe Kommune kan definere vejen som privat fællesvej, og dermed pålægge beboerne udgifterne til vedligehold af vejen.
- 4) det vil forringe adgangen til naturområdet for både beboere og forbipasserende motionister og gående.
- 5) det vil påvirke skoledistrikterne og besværliggøre børns vej til skole.
- 6) det vil øge risikoen for, at snerydningen og vejvedligeholdelsen af Ty Hastrupvej forringes.
- 7) det vil koste 150.000kr pr vendeplads, og at det ikke er indberegnet i budgettet.
- 8) Problemet er det samme for reetablering af broramper, der heller ikke fremgår af budgettet.
- 9) der er uoverensstemmelse mellem Faxe Kommune og Banedanmarks oplysninger og spørger til økonomien i projektet, og hvem der får glæde af besparelsen ved at undlade at genopføre broen over Ty Hastrupvej.

37B foreslår desuden, at man kunne kigge på at bygge en letbro eller en bevogtet jernbaneoverskæring.

Faxe kommunes kommentarer:

En række beboere på Ty Hastrupvej påpeger en række gener og ulemper ved nedlæggelsen af jernbanebroen på Ty Hastrupvej nordøst for Haslev.

Der peges i den forbindelse på følgende forhold:

- 1) Direkte udgifter forbundet med merkørsel, brændstofforbrug, driftsudgifter, tidsforbrug og værdiforringelse af køretøjer.
- 2) Værdiforringelse af ejendomme.
- 3) Nedklassificering af Ty Hastrupvej til privat- fællesvej og efterfølgende udgifter for drift og vedligehold af vejen.
- 4) Adgang til naturområdet.
- 5) Besværliggørelse af skolevej.
- 6) Vej- og vintervedligehold.
- 7) Vendepladser.
- 8) Reetablering ved broramper.
- 9) Uoverensstemmelse mellem Kommunens og Banedanmarks oplysninger.

Ad. Pkt. 1) De direkte udgifter og beregninger som fremgår af høringsvaret er alene baseret på de 42 biler, der dagligt krydser broen på Ty Hastrupvej. Der er i denne beregning taget udgangspunkt i at alle 42 biler har den maksimale omkørselsdistance på 3 km. Denne beregning sammenholdes alene med den anlægsbesparelse, der kan opnås ved at nedlægge broen på Ty Hastrupvej, hvilket ikke er et realistisk sammenligningsgrundlag. Når besparelsen der opnås ved at nedlægge broen på Ty Hastrupvej investeres i en udvidelse af broerne ved henholdsvis Terslev Skolevej, Teestrupvej og Skuderløsevej, må fordelene for de 4699 biler, der dagligt krydser her ligeledes indgå i denne vurdering.

Netop det forhold, at trafikforholdene og tilgængeligheden for 4699 bilisters tilgængelighed bliver forbedret mod, at 42 bilisters tilgængelighed bliver forringet, er grundlaget for Faxe kommunes vurderinger i denne sammenhæng

Ad. Pkt. 2) Faxe Kommune er ikke bekendt med undersøgelser der viser, at vejlukninger giver anledning til værdiforringelser af ejendomme beliggende på sådanne strækninger. Erfaringen viser tværtimod, at lukkede veje giver mindre trafikbelastning og sikre trafikforhold, hvilket må antages at have positiv indflydelse på en ejendoms værdi. Hertil skal bemærkes, at beboerne på Ty Hastrupvej efter lukningen fortsat vil have uhindret adgang til Haslev by og motorvejtilkørsel 35.

Ad. Pkt. 3) Der foreligger ikke planer om nedklassificering af lukkede vejforløb i Faxe Kommune. Nedklassificering af veje kan alene ske ved en politisk beslutning.

Ad. Pkt. 4) Der vil fortsat være adgang til naturområdet. Dog vil der for nogle være en omkørselsdistance på maksimalt 3 km i forhold til nuværende situation.

Ad. Pkt. 5) Ty Hastrupvej er ikke registreret som skolevej.

Ad. Pkt. 6) Vejvedligehold vil være uændret på Ty Hastrupvej efter en lukning af vejen. Ty Hastrupvej er omfattet af funktionskontrakten (asfaltkontrakten), hvorfor lukningen ikke får betydning for vejens vedligehold. I forhold til vintervedligehold kan der ske en nedklassificering fra vinterklasse III til vinterklasse IV.

Ad. Pkt. 7) Der bliver ikke etableret vendepladser.

Ad. Pkt. 8) Banedanmark reetablerer området når broen og ramperne er fjernet, og der laves et beplantningsbælte ud mod jernbanen.

Ad. Pkt. 9) Faxe Kommune har ikke oplyst, at man ønsker at overtage nedrivningsarbejdet af broen mod en økonomisk kompensation. Dette hidrører alene under Banedanmarks projekt. Der foreligger ingen uoverensstemmelse mellem Banedanmark og Faxe Kommune i forhold til dette punkt.

Banedanmarks kommentarer:

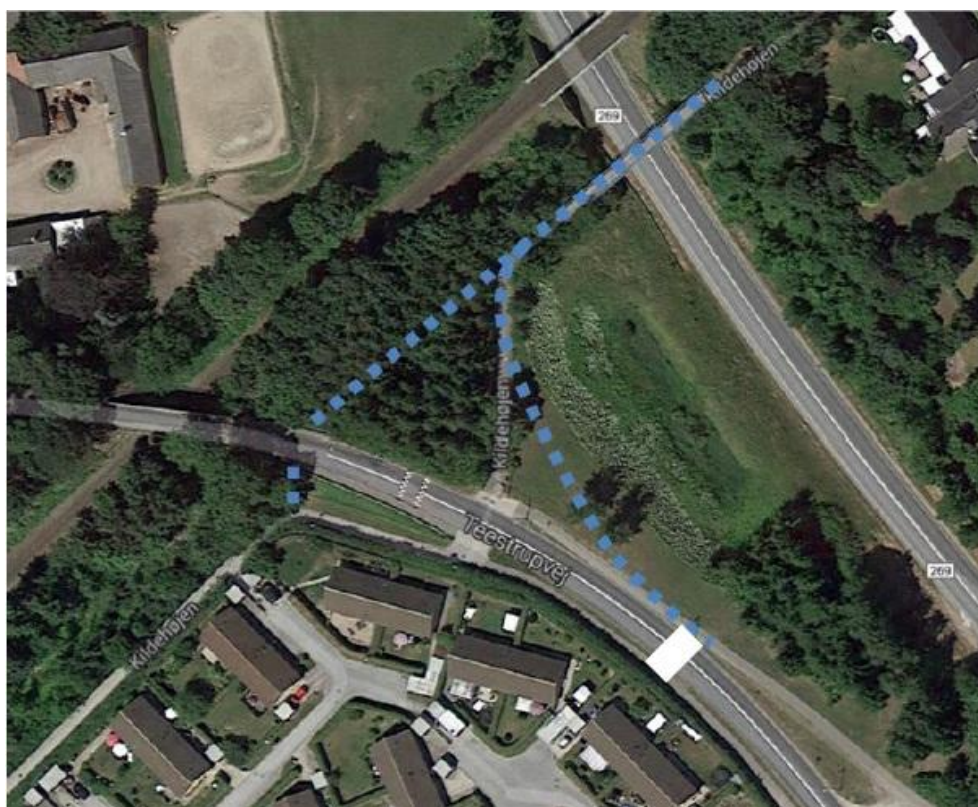
Restvejene ved broen på Ty Hastrupvej bliver til sideveje, og betjener de boliger, der i dag ligger ved vejen. Der kommer stadig dagsrenovation til ejendommene, og Ty Hastrupvej fortsætter med at være en kommunal vej.

Teestrupvej/Den blå Stibro

Henrik Mathiassen (MH) undrer sig over, at man ikke vælger at forlænge Ny Teestrupvej.

Jytte og Tom Nielsen (MH) påpeger, at hastighedsbegrænsningerne ved Finlandsgade/Teestrupsvej ikke fungerer i dag og frygter, at det blot bliver værre med en højere hastighed. De påpeger, at oversigtsforholdene for nummer 5 og 7 er meget dårlige allerede i dag.

3B/Jørgen Hansen (MH) takker for et godt borgermøde og roser forslaget til den nye bro ved Teestrupvej med to bilspor og en dobbeltrettet cykelsti, da 3B anser det for at være den mest trafikerede bro af de 5 broer i projektet, der ligger i Faxe Kommune. 3B foreslår en omlægning af gang- og cykelstierne for at sikre de bedste forhold for cyklister og fodgængere. 3B ønsker at vide, om man kunne føre cykelstien under banen og derved undgå, at cyklister skal krydse Teestrupvej lige ved broen.



3B foreslår at cykelstien føres under broen ved Teestrupvej, og at gangstien omlægges.

Faxe Kommunes kommentarer:

Forslaget om en sti-underføring blev behandlet på Faxe Kommunes byrådsmøde den 19. juni 2014, hvor det blev besluttet ikke videreføre stien under broen.

Banedanmarks kommentarer:

Oversigtsforholdene vedr. udkørsel fra Finlandsgade til Teestrupvej er udenfor projektområdet og ændres dermed ikke.

Orkestervej

Klaus Petersen (MK), Jesper Mieritz (MK) og Aage Mikkelsen (MK) ønsker at undgå kommunens løsning, da det er alt for tæt på bestående bebyggelse, bl.a. en ny legeplads. Klaus Petersen forudser, at løsningen vil give tung trafik og støj til området. Aage Mikkelsen spørger, hvorvidt trafikken fra Egøjevej og Hastrupvej skal ledes af Orkestervej.

Jesper Mygind (MK) ønsker at vide, om der er lavet beregninger på, hvor meget trafik, der kommer til at køre igennem Orkestervej.

Jesper Mieritz (MK) pointerer, at Søndre skole er magneten i området, og med endnu flere børnefamilier i området, som der lægges op til, vil trafikken af bløde trafikanter til skolen være meget stor. Jesper Mieritz (MK) ønsker svar på, om Køge kommune ikke er bange for, at de med forslaget får skabt en hel række nye flaskehalse på vejnettet? Man gør to overkørsler af banen til én overkørsel, og man gør det ud for en del børneinstitutioner og børnefamilieområder.

Bettina Eiger erindrer, at man med etableringen af det nye boligområde ved Orkestervej ønskede at skabe noget, der havde landsbykarakter og med mulighed for, at man på tværs af boligformer kunne socialisere. Hun pointerer, at det hele tiden har været planen, at Orkestervej skulle forlænges under banen - men at der er stor forskel på, om det er en gennemkørsel til et boligkvarter, eller det er en gennemkørselsvej til en hovedfærdselsåre.

G/F Obovej og Fællesforeningen Ravensborg (8F) gør indsigelse mod Køge Kommunes alternative forslag om en tunnel under Orkestervej.

Køge Kommune (12K) ønsker ikke, at Banedanmark arbejder videre med det alternative fremsat af Køge Kommune, men ønsker, at der arbejdes videre med grundløsningerne for kommunen.

Banedanmarks kommentarer:

Køge Kommunes alternative forslag er blevet trukket tilbage. Banedanmark vil arbejde videre med de fremlagte grundløsninger for Køge Kommune.

Sæddervej

34B påpeger, at forhøjelsen af broen ved Sæddervej vil væsentligt forringe udsigten fra deres have, og at det vil give forbipasserende frit udsyn til deres have. 34B ønsker derfor, at broen flyttes mod syd, jævnfør Banedanmarks alternative forslag fra VVM-rapporten. Desuden ønsker 34B, at der opsættes afskærmning, der forhindrer at forbipasserende kan se ned på de haver, der ligger nord for broen.

Banedanmarks kommentarer:

Banedanmark fjerner beplantning på skråning og bygger en 6,2 meter høj støttemur langs Sæddervej på den nordvestlige side af banen. Det vil give udsyn til ejendommene her indtil den nye beplantning er vokset til.

Banedanmark vil fremlægge forslag til en forlægning af vejen mod syd. Det kræver dog fredningsnævnets godkendelse. Her vil borgernes synspunkt blive fremlagt.

Ravnstrupvej

5F spørger til bæreevnen for den nye bro ved Ravnstrup, da den vil blive brugt af større lastbiler og landbrugsmaskiner. Derfor anmoder 5F om, at broen bliver uden vægtbegrænsning.

Banedanmarks kommentarer:

Der vil ikke være nogen vægtbegrænsning på broen jf. færdselsloven ved Ravnstrupvej. Der bygges ikke længere offentlige broer med vægtbegrænsning i Danmark. Kun særligt tunge særtransporter vejer for meget til den nye generation af broer.

Svansbjergvej og Søllerupvej, Herfølge

4F ønsker, at de to nye broer ved Svansbjergvej og Søllerupvej bliver bilbroer, som de eksisterende broer, og ikke bliver lavet til cykel- og gangbroer. Dette begrundes i, at Køge Kommune ifølge 4F har planer om en udvidelse af Herfølge vest for banelinjen, der kan øge behovet for en bilbro.

Banedanmarks kommentarer:

Broerne ved Svansbjergvej og Søllerupvej udvides begge og bliver bredere end de eksisterende broer med to vejbaner på hver bro. Broen ved Svansbjergvej hæves 0,9 meter og vejdæmningerne, der leder op til broen udvides og hæves tilsvarende. Der skiltes med en hastighed på 30 km/t. Broen ved Søllerupvej hæves 0,8 meter og vejdæmningerne, der leder op til broen udvides og hæves også. Hastighedsbegrænsningen bliver sat til 50 km/t., da Køge kommune har truffet beslutning om at genetablere broerne i kommunen.

Bomosevej

10B ser positivt på, at en nedlæggelse af broen vil reducere biltrafikken på vejen og dermed vedligeholdelsesomkostningerne.

10B spørger, hvordan det stykke, hvor broen har været, bliver skærmet af. Konkret foreslår de, at autoværnet lukkes af, eller at der bliver etableret beplantning.

2b/11B gør indsigelse mod nedlæggelse af jernbanebroen ved Bomosevej, da 11B er forpagter på landbrugsjord både nord og syd for banen.

Banedanmarks kommentarer:

Hvordan den nedlagte bro vil blive skærmet af, vil blive behandlet i detailprojekteringsfasen. Banedanmark vil sørge for, at det bliver gjort i henhold til gældende vejregler eventuelt i dialog med de umiddelbare naboer.

Broen over Bomosevej nedlægges, da ingen ejendomme har en tinglyst færdselsret til markvejsbroen. En genopførelse af broen står økonomisk ikke mål med de få brugere broen har i dag. Banedanmark henviser til broerne ved Landevejen i Holme Olstrup og omfartsvejen øst for Næstved.

Ravnsborg station

Niels Rolskov, Enhedslisten(Ø), medlem af Teknik og Miljøudvalget (MK) påpeger, at man bør bygge Ravnsborg station, da det vil hjælpe til at afvikle trafikken hurtigere.

Banedanmarks kommentarer:

Køge-Næstved er en enkeltsporet strækning, og for at togene skal krydse hinanden, skal køreplanen planlægges, så det kan foregå på en station. Det kan derfor være meget problematisk for hele strækningen at lægge ekstra rejsetid ind. Det kan gå ud over rejsetidsgevinsterne ved hastighedsopgraderingen. Derfor er der to forhold, der gør sig gældende: giver det mening at lave en station mht. passagerer, og kan det lade sig gøre i køreplanen?

Trafikstyrelsen har offentliggjort en ny analyse af stationsstrukturen i Danmark. Ravnsborg station er ikke med på listen over stationer, der kan åbnes. Til gengæld er Hastrup station, som ligger meget tæt på, med som en station det samfundsøkonomisk giver mening af åbne. En eventuel ny station vil blive undersøgt særskilt og indgår ikke i dette projekt.

Generelt

Kompensation

6B ønsker at vide, hvor stor erstatningssum, der udbetales til ejendomme, der bliver pålagt servitutter.

Banedanmarks kommentarer:

Erstatningsstørrelser bliver ikke fastsat af Banedanmark. De fastsættes af en uvildig Ekspropriationskommission. Dette vil ske i to omgange. De første ekspropriationer bliver i forbindelse med udskiftning af broer i foråret 2015, hvor ekspropriationerne på baggrund af miljøpåvirkninger først begynder i 2016.

Kommunikation

6B undrer sig over, at de ikke er blevet kontaktet direkte omkring projektet. 8F finder det utilstrækkeligt, at de ikke er blevet kontaktet direkte og gjort opmærksomme på Køge Kommunes forslag om at lukke tre vejbroer i kommunen og erstatte dem med en tunnel under jernbanen ved Orkestervej. 36B undrer sig over, at de berørte lodsejere ikke er blevet kontaktet direkte, men at Banedanmark kun orienterer gennem et lokalt dagblad, som ikke alle borgere i området abonnerer på.

37B er utilfredse med, at Faxe Kommunes kommunikation til de berørte borgere, da de i modsætning til Banedanmark ikke har afholdt et borgermøde.

Banedanmarks kommentarer:

Projektet er stadig på et indledende niveau og de høringer og informationer som er relevante for offentligheden har været givet gennem lokalaviser, høringsportalen, Banedanmarks hjemmeside og de berørte borgere/foreninger har været kontaktet telefonisk eller på mail. På et senere niveau i projektet vil Banedanmark kontakte naboerne til banen mere direkte.

Hvis ens ejendom eller have bliver påvirket, vil Banedanmark tage direkte kontakt til beboerne i god tid.

Projektet går ud på at bygge baner, og Banedanmark har derfor holdt et borgermøde om de påvirkninger anlægsarbejdet og den efterfølgende driftsfase medfører. Kommunerne har tilvalgt nogle løsninger som er blevet fremlagt af kommunen selv på Banedanmarks borgermøder.

Det er op til kommunerne om man ønsker at informere endnu mere, end der allerede er gjort.