



Udskiftning af signalsystemet på S-banestrækningen Lyngby-Hillerød (Banedanmarks signalprogram)

Del 3: Ikke-teknisk resumé



Del 1. Kommuneplantillæg inkl. miljørapport

Offentliggjort som forslag 15. november 2011

Endelig udstedt til:

- Hillerød Kommune den xxxxx
- Allerød Kommune den xxxxx
- Rudersdal Kommune den xxxxx
- Lyngby-Taarbæk Kommune den xxxxx

Del 2. VVM-redegørelse

Del 3. Ikke-teknisk resumé

Del 4. Udkast til VVM-tilladelse

Udkast

November 2011

Ikke-teknisk resumé

Med Folketingets trafikforlig af 29. januar 2009, "Grøn Transportpolitik", blev det besluttet at etablere et nyt signalsystem på Banedanmarks net, der lever op til de fælles europæiske standarder.

Projektet betegnes "Signalprogrammet" (SP) og består af to dele. På fjernbanen etableres ét type signalsystem og et andet på S-banen (S-tog i hovedstadsområdet). Samtidig med Signalprogrammet udskifter Banedanmark også jernbanens radiokommunikationsudstyr (kaldet GSM-R voice projektet).

En udskiftning af de gamle signaler er nødvendig for at sikre en højere regularitet i jernbanedriften i fremtiden. Det nye signalprogram vil konkret medføre højere sikkerhed, mere effektiv drift, bedre passagerinformation og mulighed for fuldautomatisk drift på S-banen. Signalprogrammet medfører en totaludskiftning af eksisterende signalanlæg bl.a. sikringsanlæg, togkontrol-system, samt bygninger til teknisk udstyr og nedtagning af et større antal teknikbygninger og master.

Signaludskiftningen er omfangsrigt og det samlede arbejde forventes at tage mere end 10 år. Udskiftningen af S-banens signalsystem forventes afsluttet i 2020 og for fjernbanen i 2021.

Naturstyrelsen Roskilde har VVM-screenet udskiftning af signalsystemet for hele S-banen efter VVM-bekendtgørelsen og afgjort, at det ikke er VVM-pligtigt på nær S-banestrækningen Lyngby-Hillerød, som dette projekt omhandler. GSM-R voice projektet er vurderet selvstændigt i forhold til VVM-bekendtgørelsen.

Baggrunden for, at Signalprogrammet på S-banestrækningen Lyngby – Hillerød er VVM-pligtigt, skyldes, at det nye signalsystem på denne strækning medfører, at S-togenes hastighed kan øges fra 88 km/t til 108 km/t (køreplanshastighed), som på resten af S-togsnettet med deraf forøget støjpåvirkning af boliger til følge.

Denne VVM-redegørelse medfører, at der indenfor S-banestrækningen Lyngby – Hillerød fjernes 10 teknikbygninger/hytter, som erstattes af 1 ny teknikbygning på ca. 36 m² syd for Hillerød Station og 4 nye relæhytter på Lyngby, Holte, Birkerød og Allerød stationer, hver hytte med et areal på mellem 20 og 30 m². Alle fem anlæg vil have en maksimal højde på 3m. Endvidere nedtages ca. 75 signalmaster og der opstilles ca. 75 antennemaster af nogenlunde samme visuelle udseende. Antennemasterne vil have en højde på 6,10 m, når antennen er påmonteret og masterne placeres med 6-800 meters mellemrum. Endelig nedgraves 15 km kabelrender, og der bortskaffes flere mindre tekniske installationer.

Det tekniske anlæg og udstyr der fjernes, bliver taget ned indenfor perioden 2015- 2020.

Banestrækningen Lyngby – Hillerød går gennem flere fredede områder, beskyttede naturtyper (§ 3-arealer), fredskovsarealer og tæt på 2 Natura 2000-områder. Der er registreret flere strengt beskyttede arter (bilag IV-arter) som bl.a. flagermus og guldsmede primært tilknyttet ovennævnte områder.

Bort set fra støj, de visuelle forhold af de nye antennemaster og naturforhold, vurderes der på baggrund af VVM-redegørelsen, at det nye signalsystem ikke strider med gældende eller kommende planlægning, planforhold eller medfører væsentlige negative miljøpåvirkninger af vand, luft, jord, mennesker, kulturinteresser eller bygninger o. lign. Ligeledes er det vurderet, at fredede områder, beskyttede naturtyper (§ 3-arealer), fredskovsarealer og Natura 2000-områder med naturtypernes fremtidige bevarelse, hverken direkte eller indirekte, bliver negativt påvirket.

Den afledte socio-økonomiske virkning af projektet er vurderet positiv, da projektet er en udskiftning af et gammelt system med et mere internationalt kompatibelt system, hvilket medfører et antal passagerforbedringer, reduceret energiforbrug og indirekte til forbedret offentlig adgang til projektområdet.

Begrundelsen er, at projektet ikke medfører ændringer af baneterrænet, og anlægsaktiviteterne har en sådan midlertidig karakter, at påvirkningerne er meget begrænsede i fysisk omfang og tid. Der vurderes ikke at være en negativ visuel indvirkning af de nye antennemaster, pga. banen virker som et linjeelement i landskabet og vil indgå i det tekniske udtryk som eksisterende kørestrømsmaster har.

Den øgede toghastighed medfører øget støj på op til 4 dB over Miljøstyrelsens vejledende krav på Lden 64 dB(A), og forekomme især i åbne landområder, men medfører også en stigning i antallet af støjbelastede boliger fra 16 i den nuværende situation til 52 boliger efter implementeringen af projektet i 2015. Af muligheder for afværgeforanstaltninger vurderes Banedanmarks tilbud om støjisolering at være tilstrækkeligt, og er normal procedure, der vil kunne afværge støjgenerne for beboerne også set i forhold til, at støjpåvirkninger er mindre i byområder, og størstedelen af strækningen allerede er byområde.

De positive støjtiltag omfatter fjernelsen af den markante "ga-da-gung-lyd", der udgør en væsentlig støjbelastning.

Projektets påvirkning af bilag IV-arter omfatter især deres evt. ophold og fouragering på baneterrænet, hvor det især gælder de 7 registrerede flagermus arter, 3 kærguldsmede-arter og Markfirben. Da projektets betydning for bilag IV-arterne primært drejer sig om øget hastighed og dermed mulighed for øget kollision, vurderes denne, at være minimal og ikke have en væsentlig negativ indflydelse på arternes "økologiske funktionalitet", når vægtning af alternativer også inddrages.

Banedanmark har vurderet, at der ikke er reelle alternativer til stede, da en udskiftning af signalsystemet er nødvendig grundet forældelse af det eksisterende system, samt dokumentation for at nærværende løsning er den optimale økonomisk og driftsmæssigt.

Der er ikke indkommet ideer og forslag til projektet i forbindelse med idéfasen, der varede fra den 16. maj til den 14. juni 2011.

Naturstyrelsen har derfor vurderet, at projektet kan realiseres med de evt. mindre miljøpåvirkninger, der synes acceptable ift. projektets samfundsmæssige betydning.

**Miljøministeriet
Naturstyrelsen Roskilde
Ny Østergade 7-11
4000 Roskilde**

**Telefon nr. 72 54 30 00
ros@nst.dk
www.Naturstyrelsen.dk
ISBE: 978-87-7279-963-6**