

Til Trafikstyrelsen

NORDVESTBANEN - SUPPLERENDE HØRING FEBRUAR – APRIL 2007

HOLBÆK BYRÅDS HØRINGSSVAR

Pr. 14. februar 2007 har Trafikstyrelsen udsendt ændrede forslag til erstatningsanlæg for nedlagte overkørsler i Soderup og Tølløse til supplerende høring.

Der er afholdt offentligt møde om høringsforslagene i Hestestalden, Tølløse, d. 6. marts d.å.

På denne baggrund, og i fortsættelse af tidligere høringssvar, har Holbæk Byråd d. 21. marts vedtaget følgende bemærkninger

Dobbeltsporets gennemførelse

Det er fortsat helt afgørende for byrådet, at processen til fremme af dobbeltspor på Nordvestbanen fastholdes og videreføres. Byrådet støtter, at arbejdet med miljøredegørelsen for anlægget afsluttes hurtigst muligt, og at en politisk beslutning om anlæggets gennemførelse fremmes mest muligt.

Byrådet støtter fortsat en fuld udbygning af strækningen Lejre – Vipperød,

Vipperød

Vipperød er ikke omfattet af den supplerende høring, idet der tidligere er skitseret og opnået bred tilslutning til udformningen af erstatningsanlæggene i Vipperød.

Soderup-overkørslen

Høringen omfatter et revideret forslag vedr. erstatningsanlæg i Soderup, benævnt "Tadrevejs-løsningen", foruden to supplerende anlæg: Ny forbindelsesvej vest om Soderup Vest, og en stibro eller -tunnel ved Hjørtebjergvej.

Byrådet støtter Tadrevejsløsningen, men anser den viste forbindelsesvej mellem Højbjergvej og Jernbanevej for mindre væsentlig, forudsat den omtalte udvidelse af vejbredden på en strækning af Højbjergvej.

Byrådet har i sit svar af 16. november 2006 til den forrige høringsrunde anbefalet, at en gangbro for bløde trafikanter medtages i det samlede projekt. Hvis anlægget, som oplyst i høringsnotatet, alligevel ikke indgår i de statslige rammer for det samlede anlæg, må byrådet tage dette til efterretning.

Tølløse-overkørslen

Høringen omfatter desuden et nyt forslag til erstatningsanlæg for den eksisterende overkørsel i Tølløse i form af en sydlig omfartsvej og en sti-underføring ved vandværket. Det sker med henvisning til byrådets anbefalinger i den forrige høringsrunde, hvor byrådet lagde vægt på følgende tre indstillinger:

- at frihøjden på Hjortholmvejs underføring forøges
- at der etableres en sydlig forbindelsesvej, med en grøn kile mellem vej og boligbebyggelse på strækningen mellem Jernbanevej og Sønderstrupvej, samt
- at der etableres stiforbindelse mellem Kvarmløsevej og Tølløsevej.

Af høringsnotatet fremgår, at Trafikstyrelsen fortsat finder at en vejhank-løsning via Sofievej ("Sofievejsløsningen") vil være den tilstrækkelige og nødvendige.

Byrådet må på denne baggrund og med henvisning til det offentlige møde d. 6. marts konstatere, at der fortsat ikke er anvist nogen tilfredsstillende og klar løsning for Tølløse – endsige en løsning, der som i Vipperød og Soderup nyder bred opbakning.

Som det blev påpeget på mødet d. 6. marts vil der være en række meget forskelligartede, miljømæssige problemer knyttet til den udformning, som den sydlige forbindelsesvej har fået i Trafikstyrelsens høringsmateriale:

- Den forudsatte grønne kile langs områdets boliger er blevet "erstattet" af en vejføring, der skal sikre sammenhæng mellem bydelene på hver side af banen, dvs. forudsættes temmelig trafikeret (Beregnet trafik 2.300 biler i døgntrafik på de nuværende forudsætninger, fremtidig udvikling ikke beskrevet)
- Den resulterende vej-afstand mellem bydelene bliver forøget væsentligt
- Vejbroen over Høng-banen – der af Vejdirektoratet er gjort til en forudsætning for denne løsning – må sammen med Jernbanevejs forlængelse forventes at resultere i støj- og visuelle gener som følge af trafikbelastning og vejens placering i terræn
- Videreførelsen til Sønderstrupvej som en omfartsvej afskærer det tilliggende boligområde fra naturbeskyttede arealer, og vejføringen vil i sig selv indebære konsekvenser i forhold til det § 3-beskyttede vandhul; forudsætningerne synes ikke tilstrækkeligt afklarede.

Hanke-løsningerne er allerede tidligere, af byrådet karakteriseret som uacceptable i deres konsekvenser for bymiljøet. Såfremt Trafikstyrelsen fastholder sin hidtidige indstilling om Sofievejsløsningen som den nødvendige og tilstrækkelige, vil miljøredegørelsen og den fornyede høring fortsat efterlade en række ubelyst spørgsmål om, hvilken løsning der rent faktisk kan gennemføres.

Endelig lægger byrådet vægt på, at det på de hidtidige præmisser ikke har været muligt at anvise noget, der blot ligner en løsning med bred, folkelig forståelse. Dette er ikke et acceptabelt resultat, set fra byrådets og en bredere lokal synsvinkel.

Derfor har byrådet fundet, at der er trods de forudgående arbejde er et stort behov for at revurdere præmisserne for at konkludere på de gennemførte miljøundersøgelser.

Heri har byrådet lagt vægt på –

- at de hidtil viste vejhank-løsninger i høj grad har været udformet som "vejløsninger" med vægten lagt på trafikal funktionalitet, men *ikke* set i en bymæssigsammenhæng, altså som kommende gader i et fremtidigt bymiljø

- at forudsætningerne for byrådets anbefalinger af den sydlige forbindelse tilsyneladende *ikke* kan opfyldes, herunder
- at byrådets forudsætning (jf. de afsluttende bemærkninger i byrådets høringssvar af 16.11. 2006) om at Trafikstyrelsen også bør prioritere andre hensyn end rent økonomiske, herunder bymiljø- og byæstetiske, tilsyneladende ikke er reflekteret, samt
- at de planlægningsmæssige perspektiver for Tølløses udvikling er under hastig forandring. Især de seneste år er sket en stærk vækst i byen; - en udvikling, som den hidtidige planlægning – såvel i kommunalt regi som i de hidtil gennemførte analyser – *ikke* har taget højde for, men som byrådet ønsker fremmet og tilgodeset.

Byrådet har, som led i tilvejebringelse af en ny, samlet kommuneplan, pr. 5. marts 2007 udsendt et planstrategisk oplæg, der kvantificerer og tydeliggør kommunens/byens udviklingsperspektiver. Oplægget til planstrategi er tilvejebragt så hurtigt det har været muligt, og vil være til debat ind til udgangen af april. Forslag til kommuneplan, der udarbejdes på grundlag af strategien, vil blive fremlagt til september, og den nye kommuneplan forventes vedtaget inden udgangen af 2007. Strategien er allerede fremsendt til Trafikstyrelsen.

På denne baggrund er det byrådets konklusion,

- at der *på den ene side* nu må ske den nødvendige afslutning af de igangværende forarbejder, således at miljøundersøgelserne hurtigst muligt og inden for den angivne tidsramme kan danne grundlag for den overordnede, politiske beslutning om anlægget af dobbeltsporet og de afledte erstatningsanlæg i bl.a. Soderup og Vipperød
- at der *på den anden side samtidig* må kunne gives den fornødne tid til, at den allerede igangsatte kommunale/lokale by- og trafikplanlægning og den offentlige debat herom – i dialog med Trafikstyrelsen – kan finde frem til de rigtige, gode og langsigtede løsninger af de problemer, som nedlæggelsen af overskæringen vil rejse for Tølløse by for al fremtid.

Til støtte for denne todelte fremgangsmåde med hensyn til afslutning af miljøundersøgelserne og en revurdering af mulighederne i Tølløse, taler efter byrådets opfattelse -

- at netop plan- og udviklingsperspektivet kan medvirke til nye muligheder og løsninger, der bør gives tid til nærmere undersøgelse og debat – uden at den overordnede fremdrift i sagen hindres eller sinkes
- *Eksempelvis*, at stationsnærhedsprincippet fra Fingerplanen, der lægges til grund for planlægningen af Lejre og Hvalsø, også *kunne* iagttages i en justeret planlægning for Tølløse by, jf. princippet om sammenhængen mellem byudvikling og statslige infrastrukturinvesteringer, i Landsplanredegørelsen 2006
- *Eksempelvis*, at en bymidteplan, der lægger ny rammer for bymæssige sammenhænge og funktioner, ny bybygning omkring nye gadeanlæg, p-forsyning m.v. *kunne* medvirke til at en stationsnær tværforbindelse ikke blev et "ar" i byen, men en udviklingsmotor. Planstrategien lægger op til, at der udarbejdes en sådan bymidteplan
- *Eksempelvis*, at en kraftig boligtilvækst i Tølløse by *kunne* rejse behov eller muligheder for, at der inden for en overskuelig årrække etableres ikke kun én skærende forbindelse, der skal imødekomme alle behov; - men to skærende vejforbindelser med en indbyrdes "arbejds- og etapedeling". Denne mulighed har ikke hidtil været bragt i spil i den offentlige debat
- at afslutningen af de øvrige miljøundersøgelser samt indstilling og drøftelser/afgørelser om de overordnede beslutninger om anlægsmidler, vedtagelse af anlægslov og det egentlige projekteringsarbejde (samt i øvrigt største delen af anlæggets gennemførelse) *ikke nødvendigvis foregribes af*, om netop en konkret Tølløse-løsning først afklares i løbet af fx ½ - ¾ år; -

- at dette *i særlig grad* gør sig gældende, hvis Trafikstyrelsen fastholder sin hidtidige indstilling til Sofievejsløsningen som den nødvendige og tilstrækkelige, og altså alene agter at anbefale en finansiering, der svarer til denne løsning.

Det er byrådets opfattelse, at den hidtidige mangel på enighed og forståelse ikke er ønskelig, og at en i øvrigt fornuftig og ønskelig tidsramme for afslutning af forundersøgelserne ikke må stå i vejen for en bredt accepteret løsning af et lokalt problem af denne rækkevidde.

Med venlig hilsen

P.b.v.

Jørn Sørensen

borgmester

/ Niels Elmer Hansen
kommunaldirektør

Enkelte rettelse 2007-03-13 / JpH