

## MØDEREFERAT

## TITEL

Borgermøde

## DATO

22. august 2017

## STED

Hornbæk Skole

## DELTAGERE

Niels Villumsen – NIVI, Teknisk Projektleder, Lokaltog A/S  
Majbritt Bonde Hallkvist – MBHA, Projektleder, COWI A/S  
Birgitte Refsing Nissen – BIRN, Landinspektør, COWI A/S  
Julie Borup – JUBO, Projektsekretær, COWI A/S  
Torsten Forsberg – TFORS, Trafiksikkerhedskonsulent, Gribskov Kommune  
Vibeke Meno – VMENO, Teamleder Center for Teknik og Miljø, Gribskov Kommune  
Kim Vallentin – KVAL, Borgmester, Gribskov Kommune

## ADRESSE COWI A/S

Parallevej 2

2800 Kongens Lyngby

TLF +45 56 40 00 00

FAX +45 56 40 99 99

WWW cowi.dk

SIDE 1/10

## REFERENT

JUBO og BIRN, 22. august 2017

## PROJEKTNR

A59720-030

## DOKUMENTNR

A59720-030-09

Der blev d. 22. august 2017 afholdt borgermøde på Hornbæk Skole omkring sikkerhedsforbedringer af overgangene i Dronningmølle. Formålet med borgermødet var at informere om de tiltag Lokaltog A/S tænker i forbindelse med sikkerhedsforbedring af alle usikrede overgange på Lokaltogs strækninger. Borgermødet havde fokus på to overgange; overgang nr. 54 (Elme Allé) og overgang nr. 58 (Åsvinget) i Dronningmølle.

Borgermødet var indledningen på en høringsperiode, som løber frem til d. 23. september 2017. Det er efterfølgende besluttet at forlænge høringsperioden frem til søndag den 8. oktober 2017. Her har alle mulighed for at skrive, hvad man mener om Lokaltogs oplæg. Alle indsigelser samles og vil sammen med referatet indgå i et høringsnotat der udarbejdes, når høringsperioden er afsluttet. Herefter foretager Lokaltog A/S endelig beslutning om sikring af de nævnte overgange. Lokaltogs fremsender den endelige beslutning til Gribskov Kommune.

Nedenstående referat er et sammendrag af de kommentarer, der kom frem under borgermødet. Borgernes kommentarer markeres med **B**, uanset om det var forskellige personer, der tog ordet.

Der var 26 deltagere til borgermødet.

NIVI bød velkommen og MBHA præsenterede de nuværende forhold ved overgangene, samt Lokaltogs oplæg om at lukke overgang nr. 58 og sikkerhedsopgradering af overgang nr. 54. Præsentationen kan findes på Lokaltogs hjemmeside.

Over alt i Danmark bliver overkørslerne sikkerhedsopgraderet, og Lokaltog A/S er nu i gang på Lokalbanerne i Nordsjælland. Sikkerhedsopgradering er både for at sikre lokofører, men også for at sikre den krydsende færdsel.

Det er generelt lokomotivførernes oplevelse, at der er mange der benytter de usikrede overgange på uhensigtsmæssigt vis med mange farlige situationer til følge – situationer der også belaster det psykiske arbejdsmiljø for lokomotivførerne. I dag er togene meget lydløse, og flere går med musik i ørene, eller har fokus på en smartphone og ikke på banen, når den krydses. Derfor ønsker Lokaltog A/S at sikkerhedsopgraderer overkørslerne.

I dag findes fire krydsningsmuligheder over jernbanen i Dronningmølle, inden for 2,5 km. Én tunnel, én overkørsel og 2 overgange:

Overgang nr.	Vejnavn	Sikring i dag	Benyttelse	Banekm
-	Tunnel ved Campingpladsen	Sikret	Tunnel	16,735
Overgang nr. 54	Elme Allé	Usikret	Sti	17,207
Overkørsel nr. 55	Villingerødvej	Sikret	Vej	17,554
Overgang nr. 58	Åsvinget	Usikret	Sti	18,303

Lokaltog A/S præsenterede et forslag hvor overgang nr. 54 sikkerhedsopgraderes med bomanlæg. Inden der kan opsættes bomanlæg, skal der foretages en risikovurdering, som endelig kan afklare om der er plads til en bom ved overgangen. Bomanlægget betyder også, at der opstilles en advarselsklokke, som ringer når bommene går ned – ligesom det er tilfældet ved overkørsel nr. 55 (Villingerødvej). Opsættes der bomanlæg anvendes standardtyper som overholder myndighedernes sikkerhedskrav. Eksempelvis er klokke og blink en obligatorisk del af bomanlægget, for at leve op til sikkerhedskravene.

Endvidere præsenterede Lokaltog A/S et oplæg hvor overgang nr. 58 lukkes. At overgangen lukkes, får konsekvenser for beboernes færdsel – både til byen og stranden, men også for de daglige rekreative gåture. Der er 19 ejendomme som er direkte berørt af en lukning, og de ejendomme vil få en lidt længere afstand til stranden, mens afstanden til byen vil være den samme. (De udpegede ejendomme, kan ses i slideshowet). Afstanden i dag og efter en lukning af overgang nr. 58 til byen er 950 m, mens afstanden til stranden vest for søen forlænges med 200 m.

Lokaltog A/S modtog inden oplægget 447 underskrifter mod lukning af overgang nr. 58.

Efter oplægget kom følgende kommentarer og spørgsmål grupperet ud fra emner:

**Ejerforhold af banen og overgangene**

**B:** Hvem ejer egentlig den jord banen kører på?

**NIVI:** Lokaltog A/S.

**B:** Hvem betaler?

**NIVI:** Lokaltog A/S

**B:** Hvem er det der ejer overgangene? De gamle overgange er brandveje. Overgang nr. 57 blev lukket efter sidste borgermøde (i dec. 2016) uden vi vidste det. Det var vejen til stranden for en stor del af folk. Hvem ejer brandvejene (ovg. nr. 57).

**NIVI:** Lokaltog A/S ejer arealerne hvor overgangene ligger.

**MBHA:** Ved banens anlæggelse blev der etableret overkørsler/overgange pr. ca. 300 meter. Det var for at sikre mulighed for færdsel på tværs af banen. Dengang var alle til hest eller gående. Sammenlægninger af landbrugsjorde og udstykninger har gjort, at mange overgange er meget lidt eller slet ikke i brug i dag. Derfor har man ryddet op i mange overgange. Rettighederne til at passere banen er ved de private overgange tinglyst på de ejendomme, som har en ret til at passere over banen. Ved de offentlige overgange har alle en adgang.

**NIVI:** Overgangene var etableret før udstykning af sommerhusgrundene. Da sommerhusene kom blev overgangene bevaret.

**B:** Det er brandveje for de gamle damptog.

**NIVI:** Banen har aldrig ejet stierne til overgangene.

**MBHA:** Der ligger ingen servitutter, som siger det er brandveje.

**B:** Det er Grundejerforeningen som ejer stierne. Der blev udstykket til veje og derefter overdraget til grundejerforeningen og derfor tror jeg det er grundejerforeningen der ejer brandvejene. Kommunens holdning undrer mig. Der må være en indstilling fra kommunen om ikke at splitte byen i to – man skal vel bevare overgangene og ikke dele byen op i to. Det må være banens problem at sikkerhedsforbedre overgangene.

**B:** Lokaltog A/S ejer selve banen, grundejerforeningen ejer stien mod Linde allé ved både overgang nr. 57 og nr. 58.

**TFORS:** Jeg vil gerne supplere. Ejerforholdene har ikke betydning. Oftest når man nedlægger en sti, følger man proceduren fra vejloven for at nedlægge det

vejareal. Derved får man et dødt vejområde uden ejere, og man kan overdrage arealet til naboer, eller hvem der ønsker at eje det.

### **Ingen planer om hastighedsøgning på banen**

**B:** Hvad er det for en øvelse I går igennem? Hvad er motiverne? Sikkerhed? Øget hastighed? Hvordan forholder I jer til Trafik, Bygge og Boligstyrelsens regler? Hvorfor skal der bomsuppleres?

**MBHA:** Der kom en ny lov i 2014, Bekendtgørelse, nr. 115 af 31/01/2014, som understøtter Banedanmarks og Lokaltogs arbejde. Man har højnet sikkerheden i mange år i hele landet. Og man betegner ikke sluser, som en sikret overgang. Det giver derimod mening, at samle trafikken på få sikre overgange og overkørsler. Så kan man tolke og læse loven, forskelligt, men det er Lokaltog A/S, som infrastrukturforvalter, der beslutter hvilket niveau man vil opgradere til.

**B:** Hvad med hastigheden, er der planer for den øges?

**MBHA:** Der er ingen aktuelle planer om højere hastighed på strækningen.

### **Overgange uden skilte og sveller, er lukket**

**B:** Hvad med overgang nr. 56 og nr. 57? De er lukket uden dialog.

**MBHA:** Der har ikke været sveller (passage) mellem skinnerne, og hvornår de er fjernet ved vi ikke. Da der hverken er sveller eller skilte, er den ikke en overgang. Vi vurderede, at de var lukke, men ikke hegnet ordentligt ned mod banen, og derfor var der stadig trafik henover banen der hvor overgangene lå. Der er mange steder i Danmark, hvor der kan være overgange på kortet, men ikke i marken. Erfaringen fra Banedanmark, og deres overgange er, at overgangen kan være lukket i marken, men der er ikke sket en matrikulær ændring eller hegning mod sporet.

### **Passage af banen**

**B:** Det ser ud som om tunnellen (red, fremhævet i slidshowet), ved campingpladsen er sidestillet med overgang nr. 54. Tunnellen kan ofte ikke benyttes pga. at den ofte står under vand og gangbesværet har svært ved at gå op af rampen. Stien dertil er smal, dvs. barnevogne ikke kan komme frem.

**MBHA:** Det er kommune som ejer og vedligeholder stien gennem tunnellen og dermed kommunens ansvar at stien renholdes og ikke står under vand.

**B:** Det er ikke kun turister og sommergæster. Vi andre bruger den også. Vi går ad stien langs banen, og så ned til tunnellen.

**B:** Først vil jeg sige, at jeg er glad for overgang nr. 54 forbliver åben. Jeg føler mig bare ikke sikker på, at det er det, det ender med. Derfor vil jeg gerne komme med flere argumenter. Det er farligt for børn og bedsteforældre, at skulle gå

ud på Villingørødvej. Det er ikke for vores behagelighed at overgang nr. 54 skal bevares, men for sikkerheden. Det betyder mere, end afstand til stranden.

**MBHA:** Jeg ville godt fortælle om hvordan vi har arbejdet med processen, derfor vi har taget afstandene til stranden med i vores præsentation.

**B:** Så I er sikrer på den bevares?

**TFORS:** Der er meldt ud at overgangen bevares. Hvis man skifter mening, så kræver lukningen et nyt borgermøde og en ny høring.

**B:** Vi passerer den dagligt, og det er den sikreste i verden. Vi er glade for den ikke bliver lukket. Mit forslag til forbedring er, at mod Gilleleje er der vokset et buskads op, som skal fældes, da man ikke kan se når toget kører i spor 2. Før var den sikker – I kan fælde busken og spare penge.

**NIVI:** Uanset hvilken sikker løsning vi vælger, så fældes buskadset snarest, så det er noteret – tak.

### **Bomløsning**

**B:** Er der andre muligheder end bom ved overgang nr. 54?

**MBHA:** Der kan bomsuppleres med halvbomanlæg, laves en tunnel eller bygges en bro. Men tunnel og bro er udelukket, da der ikke er plads nok. Loven siger at sluser i tætbebygget område ikke er sikker nok. I Hornbæk er der sluser. Vi er ikke nået til den del af strækningen endnu, men er det et tæt bebygget område, så vil vi arbejde os frem mod at lave bom.

**B:** Fint, vi har butik, så det er ok, og vil ikke blive generet af klokken, men jeg tænker på de nærmeste naboerne, der vil blive generet af klokken.

**MBHA:** Når vi ombygger en overgange skal vi også justere vejanlægget op til overgangen, og så skal man lave en ordentlig sti.

**B:** Det er at skyde spurve med kanoner, hvis I bruger penge på det. Det er tåbeligt. Hvis I rydder busken, kan man se toget, de kører i forvejen langsomt ved stationen. Lad det være ved det.

**B:** Skal det være med klokker?

**MBHA:** Hvis det kun er blink er det ikke en sikret overgang. Når der bliver sat bomme på, vil lokofører blive advaret hvis bommene ikke går ned og så må toget ikke passere hen over overgangen.

**B:** Behøver der være lyd?

**MBHA:** Der kommer også blinde, som passerer banen.

**B:** Hvorfor kan man ikke opsættesluser her som i Hornbæk?

**MBHA:** Vi er ikke nået til den del af strækningen endnu, og vi arbejder os den vej.

**B:** Hvor kraftig skal klokken være? Jeg kan høre dem på Villingørødvej.

**MBHA:** Det bliver samme klokke og lige som Villingørødvej.

**B:** Man kan lægge jernplader med mønster i overgangen så det bliver skridsikert. Lige nu bliver træet glat når det regner.

**B:** Som jeg forstår er det, er det med klokker i bebygget området. Hvad koster en sluse i landområde?

**MBHA:** Omkring en halv million kr.

**B:** Så kan man diskutere om sommerhusområde er by.

**MBHA:** Der bor mange mennesker og det må antages, at der kommer flere som vil bo i sommerhusområderne som følge af den nye planlov.

**B:** Du viste et billede af en sikker overgang. (Red, en langbom over en dobbeltrettet cykelsti) Der kan man jo køre over.

**B:** Vi er bekymrede for, at man kan komme til at køre over grundet bom.

**MBHA:** Vi kan komme til at ændre stien, så det lever op til kravene for en bom, men det vil forsat ikke være muligt at køre over med en bil.

**B:** Det er da åndsvagt, at den sikkerhedsforbedres, gør det lettere at køre hurtigere gennem overgangen.

**MBHA:** Men det er vel ikke så ringe med en sikker overgang.

**B:** Vi bruger overgang nr. 54 og den er meget sikker, hvis vejen skal udvides, så skal der rives huse ned.

**MBHA:** Vi har ikke tegnet på det endnu, men vi skal ikke nedrive huse.

**B:** I bruger 2,6 millioner kr. på at gøre den mere sikker. Men risikerer at gøre den mere usikker.

**B:** Jeg synes vi skal se positivt på det, for at Lokaltog A/S vil jo godt lave en sikret overgang til os. Det er vigtigt vi sikrer – der skal ikke slås nogen ihjel overheadet. Men det er åndsvagt at bruge 2.6 millioner kr. på det. Vores signal til jer, må være at finde ud af noget sammen, I må høre på os, om at et bomanlæg ikke er en god løsning. Vi har lige købt hus her i Dronningmølle og byen har så meget at byde på, og vi har så mange muligheder. Hvis overgang nr. 54 lukkes dør byen.

### **Overgang nr.58:**

**B:** En borger Jan-Helge, har forberedt en PowerPoint-præsentation "Lukning af overgang nr.58".

Lokaltog A/S er vores tog og vi ejer banen i fællesskab og derfor må vi have indflydelse på det som Lokaltog A/S laver. Alle ønsker sikkerhed, men også en saglig debat. Man kan diskutere hvor tæt bebygget et sommerhusområde er. Banen er lige og oversigtforholdene er gode. Der er ikke sket en ulykke i 100 år. Står man ved overgang 58 tager det 25 sek., fra man ser toget mod øst, til det passerer overgang 58. Ser man mod Firhøjvej, tager det 1 min og 55 sek. fra man ser toget til toget passerer overgang 58. Til sammenligning så har man 9 sekunder til at passerer vejen i et trafiklys i Hellerup. Teilmanns Allé har dårligere oversigtsforhold – men det kan jeg forstå der skal I til at gøre noget. Man har dårligere oversigtsforhold ved Bentsensvej end ved Åsvinget.

I Gribskov fløjter toget og det er godt, så kan man da høre toget. Jeg troede overgang nr. 54 var ændret, så jeg ville forstå samme ændring, med sluse ved overgang nr. 58. Grundlæggende er det absurd at snakke om det her. Der skal bare sættes sluser op. Jeg har ikke snakket om ejendomsverdi, men dem der bor på den anden side skal også kunne gå over. Mit forslag er, at kommunen bruger penge på at opgradere cykelstier og fortove.

**B:** Det er ikke kun adgangsvejen til stranden, det er også interaktion i byen. Børnene bruger også stierne til at lære at cykle, der er også motionister.

**B:** Jeg vil godt supplere, at når vi har indhentet 447 underskrifter er det også fra Fuglekvarteret, Poppel Allé, Birke Allé. På Villingerødvej kan man kun gå i en side, og fortovet er ikke særlig bredt. Det er mere sikkert, at bevare overgang nr. 58 i stedet for at sende folk ud på Villingerødvej.

**B:** Nu så vi et udmærket billede af hvordan overgang nr. 58 ser ud. Hvordan har man kunne forsvare, at have sådan en overgang i så mange år?

**NIVI:** Fusion i 2001 resulterede i at nogle overgange/overkørsler på Hornbækbanen, ikke blev lukket eller opgraderet som oprindeligt planlagt.

**B:** Der er noget selvmodsigende, at der kun er 19 berørte og man samtidig kalder det tæt bebyggelse. Hvorfor skal den sikres, når det kun er 19, der bruger

den. Hvorfor skal man bruge penge på det. Der må være billigere løsninger, kontra det, at det er i bymæssige bebyggelse.

**MBHA:** Der er nogle regler om hvordan Lokaltog A/S må sikre overgange, ligesom der findes regler om skilte ved vejkryds. Lokaltog A/S ønsker en sikring med bom i byområder.

**B:** Hvis man sammenligner med Gribskov øst og vest – det er ikke tæt bebygget område, men som jeg viste før, er der dårligere oversigtsforhold. Man kan også gå på gaden uden, at man sætter bomme op.

**MBHA:** Samfundet accepterer ikke ulykker for luftfart og tog, man accepterer et større antal ulykker på vejene.

**B:** Du har selv åbnet for tanken og der er elastik i diskussionen om bymæssig bebyggelse eller ej. Vi appellerer til, at I ikke sætter baren for højt.

**VMENO:** Jeg hører, hvad I siger, at man lukker overgang nr. 58, men kan man gå over ved overgang nr. 59?

**B:** Nej

**B:** Jeg synes I skal lade fornuften råde, og se om man kan spare pengene. Mange vil blive glade hvis overgangen bevares, da der er mange brugere.

**MBHA:** Hvis vi skal være lidt provokerende kan man sige at overgang nr. 58 er *nice to have* og ikke *need to have* i forhold til overgang nr. 54.

**B:** Man kan gøre ting for at sikre, men der vil også være civil ulydighed.

**KVAL:** Jeg har lyttet, så nu rejser jeg mig lige for, at sige jeg har lyttet. Den er ikke blevet politisk behandlet endnu, men det kommer nok til at ligne Tisvildeleje (RED: Gribskov Kommune skrev en indsigelse til Lokaltog A/S om, at bevare overgang 93B Stenbrobakken, Tisvildeleje). Vi vil som udgangspunkt ikke have færre overgange, men det skal videre til udvalgsformanden, Brian Lyck Jørgensen (O).

**B:** Har der været henvendelser fra lokoførerne med ønsker om lukning?

**B:** Kommer der referat, vi kan se på hjemmesiden eller lign?

**MBHA:** Den kommer på Lokaltogs hjemmeside.

**VMENO:** Hvad med den ændrede bekendtgørelse? Hvad gør andre?

**NIVI:** Før var der forskel på betegnelsen overkørsler og overgange.



**MBHA:** Der er kommet ny Bekendtgørelse nr. 115 af 31/01/2014. Der skal sættes halvbomanlæg op ved en hastighed på 120 km/t. Der er nyt i processen for screening og risikovurdering i tæt bebyggelse.

**VMENO:** Gælder reglerne for alle eksisterende overkørsler, så alle er ude og sikre?

**MBHA:** Banedanmark er næsten færdig med at sikre.

**VMENO:** Der står ca. 100. mil heroppe, hvor meget bliver der brugt på landsplan?

**MBHA:** Jeg vil tro, det var 35 millioner kr. om året da jeg var i Banedanmark. De får penge hvert år. Man går også overkørsler og overgange igennem ved signalprogrammet. Der bliver brugt rigtig mange penge. Alle overkørsler og overgange sikres med bomme eller nedlægges.

**B:** Gør kommunen overvejelser om rentabiliteten og lukke den?

**VMENO:** Lokaltog A/S er et aktiv og kommunen er positiv om hvad der sker med og på banen. Vi er interesseret i at få en god transport. Vi har daglig dialog med Lokaltog A/S om snerydning m.m.

**KVAL:** Movia ejer 25 % af Lokaltog A/S og Brian Lyck Jørgensen (O) sidder i repræsentantskabet og kan være med til at påvirke beslutninger. Det er kun 25 %, så derfor kan vi ikke bestemme alt. Vi er som ejere interesseret i sikkerhed, men også den daglige brug og drift.

**B:** Vi er enige om, at Lokaltog A/S er til gavn og glæde for alle. Det er derfor jeg købte sommerhus her. Vi har i dag fået lejlighed til at komme med vores argumenter, og jeg tror på der bliver lyttet, og vi håber I vil tænke over det. De påkørsler der er, af den slemme art er også selvmord, og det får vi jo ikke stoppet. Så lad os se om vi ikke kan nøjes med sluseanlæg i området.

**KVAL:** Der er fra 1/7 kommet ny planlov, som gøre det muligt at bo i sit sommerhus efter 1 år og bo der flere uger om året. Så vi forventer at der bliver større grad af benyttelse af sommerhuse (14.000 sommerhuse) og måske helårsbeboelse. Derfor hvis I laver en tælling nu, så kan tællingen se helt anderledes ud i fremtiden, da de bliver mere benyttet.

**B:** Der bliver mere tæt bebyggelse

**MBHA:** Desto større grund for at sikkerhedsforbedre.

**B:** Desto større grund til at bevare de rekreative stier, og at man kan passere.

**B:** Vi har mange måder at komme til København på – det er vi glade for.

**B:** Har man lavet risiko vurdering af, når I flytter mennesker over på de store overgange, som Villingørødvej?

**MBHA:** nej

**B:** Jeg deltog i det første borgermøde, og dengang var der problemer med indkaldelse. Hvad med denne gang?

**BIRN:** Vi har indkaldt igennem grundejerforeningerne.

**B:** Museet har ikke fået indkaldelse. Hvad sker der videre nu? Skal man kigge hver dag?

**MBHA:** Referatet bliver lagt på Lokaltogs hjemmeside forhåbentlig inden for 1,5 uge.

NIVI runder af og siger tak for interessen og kommentarer.

**Høringsperioden forlænges frem til søndag den 8. oktober 2017.**