

rørte kommuner en husstandsomdelt debatavis med en kort beskrivelse af de centrale problemstillinger i forbindelse med udbygningsprojektet. Debatavisen blev samtidig sendt til offentlige myndigheder, interesseorganisationer og til de borgere og virksomheder i kommunerne, som ville blive direkte berørt af anlægget. Avisen var endvidere fremlagt på de lokale biblioteker og rådhus.

I løbet af idéfasen modtog DSB over 100 henvendelser. Hovedparten af henvendelserne omhandlede emner som placering af det nye spor, støj og vibrationer efter indførelse af 10-minutters drift, udformning og placering af erstatningsanlæg, arealerhvervelse samt hensyntagen til landskabelige, kulturelle og naturmæssige værdier.

Offentlighedsfasen blev afviklet i en otte ugers periode fra den 29. juli til den 23. september 1996. Som oplæg til den offentlige høring udarbejdede DSB på baggrund af en række tekniske bilagsrapporter et udkast til en miljøredegørelse for udbygning af Frederikssundsbanen og en informationsfolder.

Offentlighedsfasen blev bekendtgjort ved annoncering i Statstidende, de landsdækkende og regionale dagblade og i de relevante distriktsblade. I begyndelsen af offentlighedsfasen blev udkastet til miljøredegørelsen og folderen udsendt til offentlige myndigheder, interesseorganisationer og foreninger samt til de berørte grundejer-, andelsbolig- og lejerforeninger m.fl. Folderen blev samtidig udsendt til samtlige husstande langs banen og til alle, der havde henvendt sig i idéfasen. Endelig var materialet fremlagt til gennemsyn på biblioteker og rådhus i de fem berørte kommuner under hele høringsperioden.

I august måned 1996 afholdt DSB fire offentlige møder om udbygningsplanerne. Omkring 500 borgere deltog i de offentlige møder. Formålet med møderne var at fremlægge udbygningsplanerne – herunder at give en bred orientering om miljø- og areal-spørgsmål – samt at give deltagerne lejlighed til at stille spørgsmål og komme med kommentarer.

Den lokale interesse for projektet var stor. DSB modtog således i forbindelse med offentlighedsfasen ca. 150 henvendelser, der alle er gennemgået og vurderet. DSB's kommentarer til alle indkomne skriftlige henvendelser er samlet i rapporten »Notat vedrørende de indkomne bemærkninger til planforslag om udbygning af Frederikssundsbanen«, DSB bane, november 1996.

Høringsfasen har medført forskellige korrektioner af det projekt, der oprindeligt blev fremlagt. Den væsentligste ændring af projektet er foretaget i Stenløse Kommune, hvor høringen har medført, at det nye spor på en kortere delstrækning anlægges syd for det

eksisterende spor i stedet for – som forudsat i det oprindelige forslag – nord for sporet.

#### 4. Miljømæssige konsekvenser

Som forudsat i projekteringsloven har der været foretaget en undersøgelse af anlæggets konsekvenser for miljøet. Undersøgelsens resultater bliver offentliggjort i en redegørelse, der vil foreligge i endelig udgave i marts i år. Miljøundersøgelsen er foretaget i samarbejde med Miljø- og Energiministeriet og de berørte amtskommuner og kommuner, ligesom der i overensstemmelse med planlovens retningslinier som før nævnt har været afholdt en offentlig høring om projektet.

##### 4.1 Støj

Det er ikke muligt at gennemføre et større anlægsarbejde uden gener for omgivelserne. Projektet vil i anlægsfasen indebære støj fra arbejde med tungt maskineri, nedramning af konstruktionsdele og støj fra arbejdskørsel. For at kunne opretholde S-togsdriften i anlægsperioden, foregår dele af arbejdet om natten. Banestyrelsen vil i videst muligt omfang begrænse generne.

Udgiften til støjdæmpende foranstaltninger afholdes af Banestyrelsen indenfor projektets rammer. Efter drøftelser med Miljø- og Energiministeriet er det fastlagt, at der i forbindelse med udbygningen langs strækningen gennemføres støjbeskyttelse af de boliger, som er godkendt til lovlig helårsbeboelse før den 1. april 1984, og som efter ibrugtagningen af anlægget vil blive udsat for en døgngennemsnitsstøj på 63,2 dB(A) eller derover og/eller en maksimalstøj på 90 dB(A).

De fastlagte kriterier medfører, at der i forbindelse med udbygningen tilbydes facadeisolering af disse boliger til afhjælpning af den støj, som ligger ud over grænseværdierne.

Langs Morelvej i Stenløse opføres der desuden en støjskærm som erstatning for en eksisterende støjvold, der skal fjernes i forbindelse med udbygningen.

På Ballerup og Frederikssund stationer anlægges der nye terminalområder i stedet for de eksisterende terminaler med depotspor. På Frederikssund Station udvides antallet af depotspor herved væsentligt. På depotsporerne sker henstilling, rangering, rengøring og klargøring af tog. Arbejdet foregår både om dagen og natten. Ved udformningen af de nye terminaler vil der i videst muligt omfang blive taget højde for støjgenerne, således at de reduceres mest muligt. Vurderingen af genernes omfang vil ske med udgangspunkt i de grænseværdier, der er angivet i Mil-