



Fremsat den 8. december 2009 af transportministeren (Lars Barfoed)

## Forslag

til

### Lov om anlæg af en udbygning af Nordvestbanen mellem Lejre og Vipperød

§ 1. Transportministeren bemyndiges til at anlægge en udbygning af Nordvestbanen mellem Lejre og Vipperød med et ekstra spor.

*Stk. 2.* Kort over jernbanestrækningen Lejre-Vipperød og placeringen af det nye spor fremgår af bilag 1.

§ 2. Beskyttelsesmæssige hensyn efter naturbeskyttelsesloven og bevaringsmæssige hensyn efter museumsloven for så vidt angår arealer, der er nødvendige for gennemførelsen af det i § 1 omhandlede anlæg, varetages alene af transportministeren efter denne lov. Kort over naturlokaliteter og kort over kulturhistoriske forhold for så vidt angår det i § 1 omhandlede anlæg fremgår af bilag 2 og 3.

§ 3. Transportministeren bemyndiges til ved ekspropriation at erhverve de arealer og ejendomme m.v., der er nødvendige for gennemførelsen af det i § 1 omhandlede anlæg.

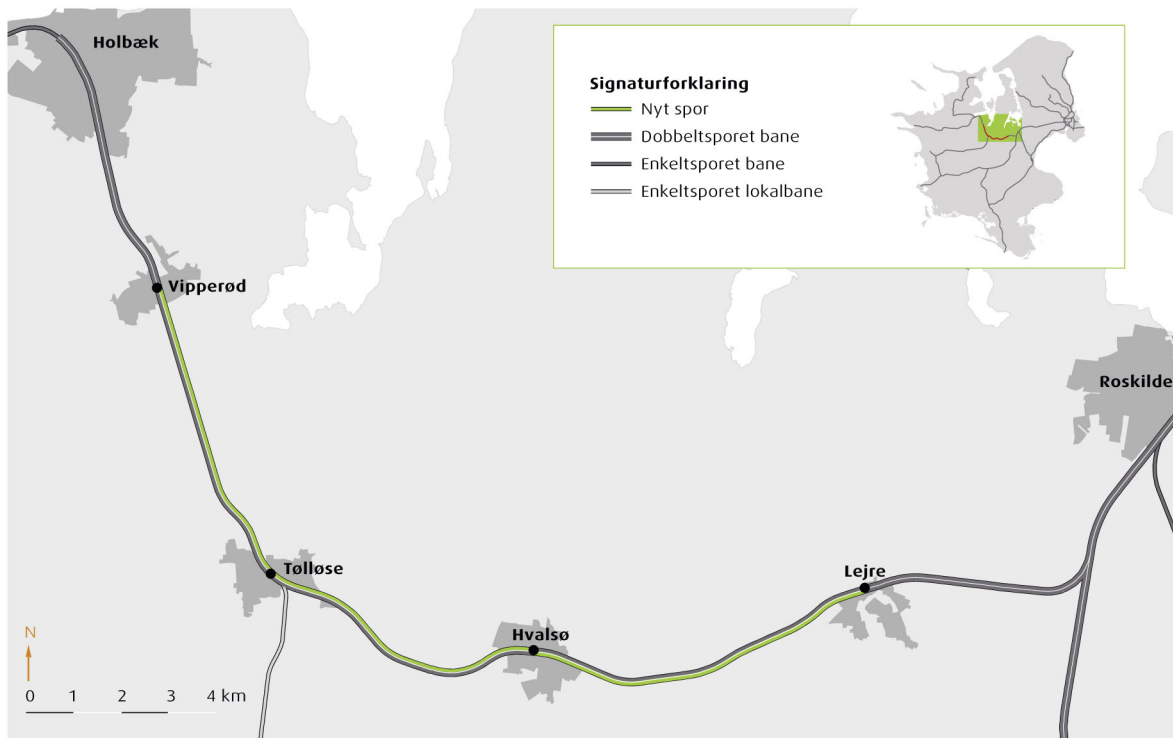
*Stk. 2.* Ekspropriation sker efter reglerne i lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom.

*Stk. 3.* Transportministeren kan, når der foreligger særlige personlige grunde og efter anmodning fra ejeren, ekspropriere en ejendom, der berøres særligt indgribende af projektet, før tidspunktet for de ordinære ekspropriationer.

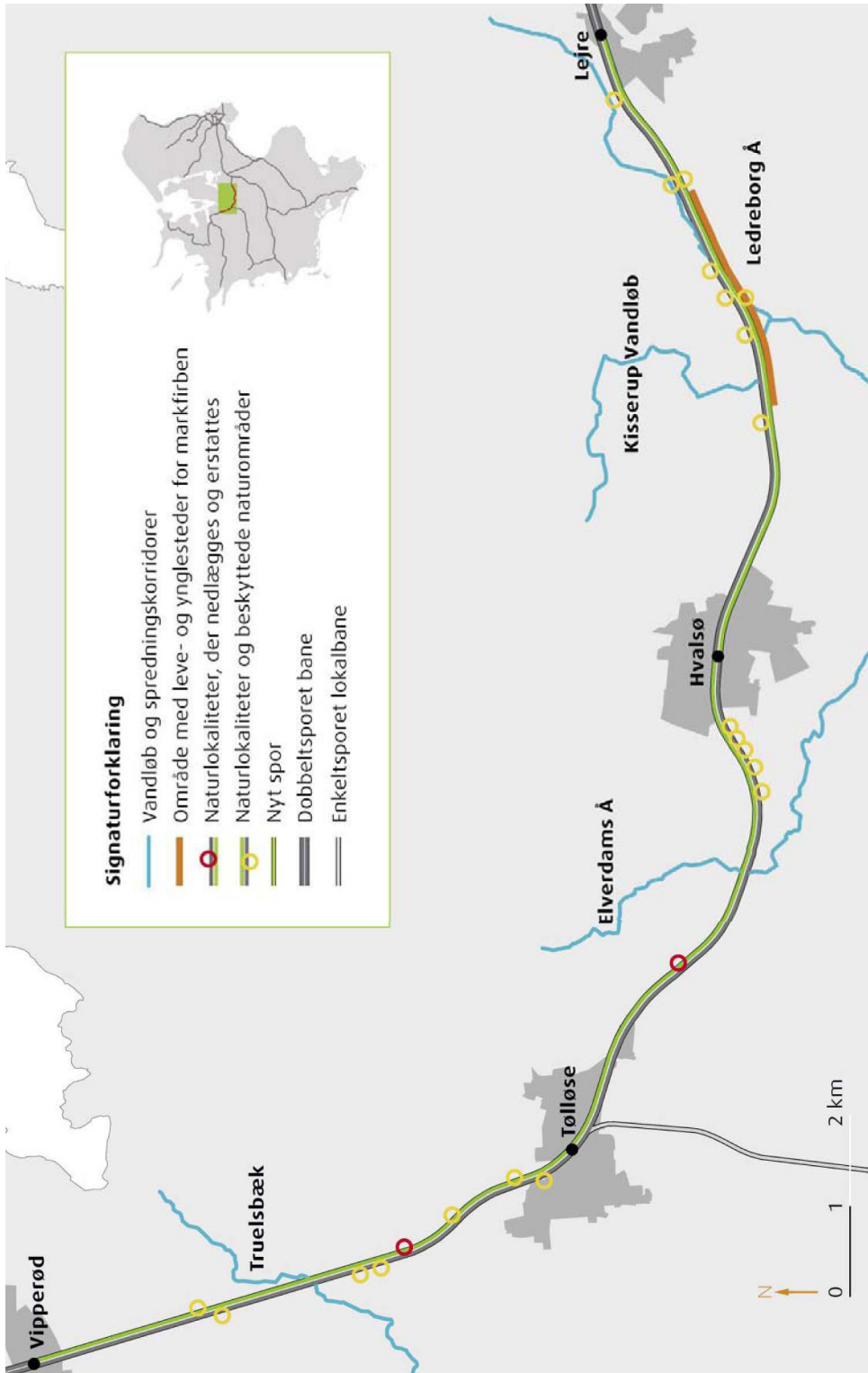
*Stk. 4.* Erstatningen fastsættes af ekspropriations- og taksationsmyndighederne i henhold til lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom.

§ 4. Loven træder i kraft dagen efter bekendtgørelsen i Lovtidende.

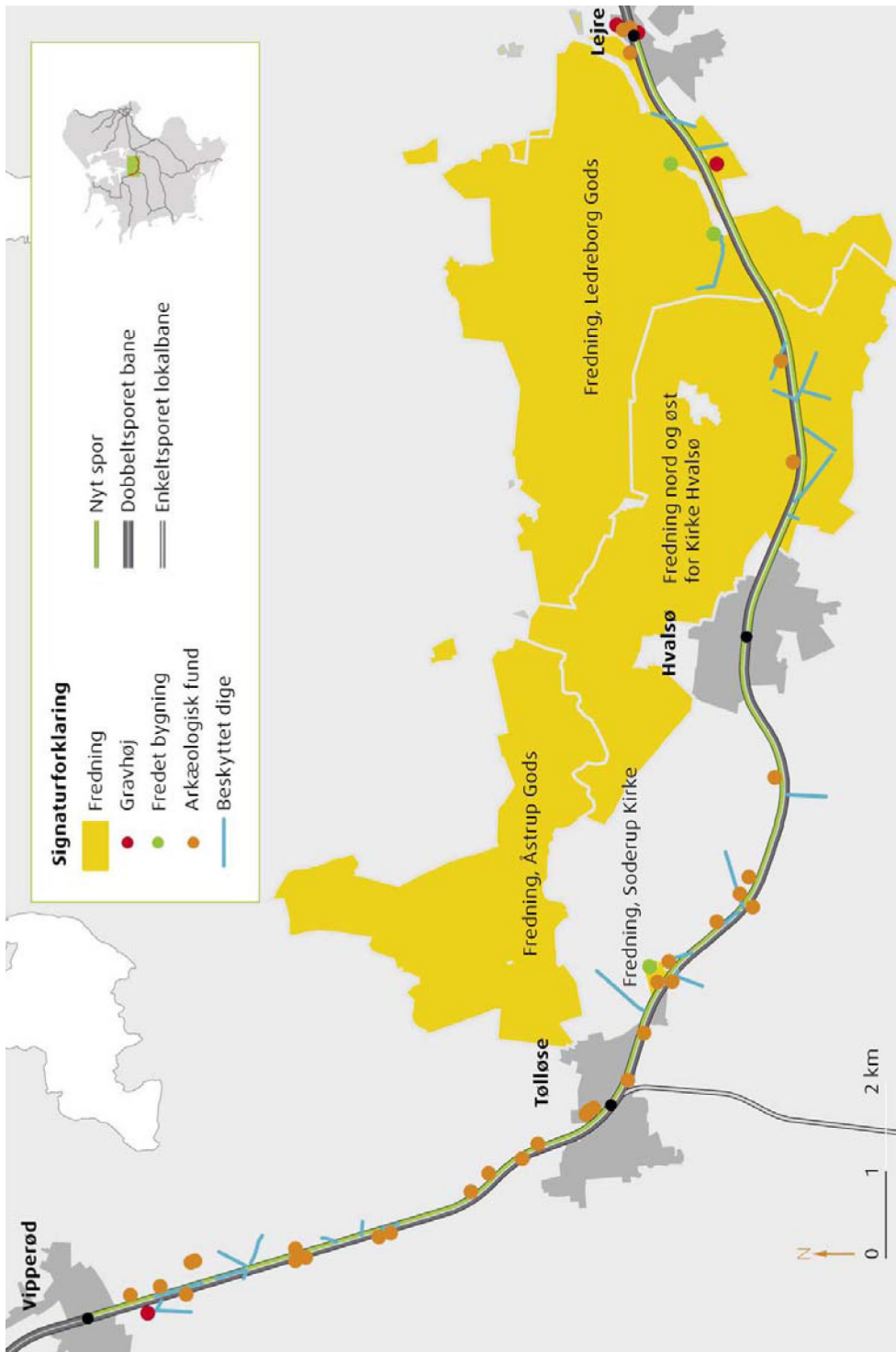
## Jernbanestrækningen Lejre-Vipperød og placeringen af det nye spor



## Naturlokaliteter



## Kulturhistoriske forhold



# *Bemærkninger til lovforslaget*

## *Almindelige bemærkninger*

### *Indholdsfortegnelse*

1. *Baggrund og hovedindhold*
2. *Trafikale forbedringer og muligheder*
  - 2.1. *Trafik i anlægsfasen*
3. *Anlæggets udformning og anlægsfaser*
  - 3.1. *Stationer*
  - 3.2. *Broer*
  - 3.3. *Jernbaneoverkørsler*
  - 3.4. *Tidsplan*
4. *Anlæg der erstatter jernbaneoverkørsler*
  - 4.1. *Soderup*
  - 4.2. *Tølløse*
  - 4.3. *Vipperød*
5. *Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige*
6. *Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet*
7. *Administrative konsekvenser for borgerne*
8. *Miljømæssige konsekvenser*
  - 8.1. *Miljøredegørelsen om VVM-analysen*
  - 8.2. *Miljømæssige konsekvenser i driftsfasen*
    - 8.2.1. *Støj og vibrationer*
    - 8.2.2. *Naturforhold*
      - 8.2.2.1. *Ledreborg Å og Kisserup Vandløb*
      - 8.2.2.2. *Elverdams Å*
      - 8.2.2.3. *Truelsbæk*
      - 8.2.2.4. *Stenkister*
      - 8.2.2.5. *Markfirben*
      - 8.2.2.6. *Flagermus*
    - 8.2.3. *Kulturhistoriske forhold*
      - 8.2.3.1. *Fredede områder*
      - 8.2.3.2. *Arkæologiske fund og fortidsminder*
      - 8.2.3.3. *Fredede gravhøje*
      - 8.2.3.4. *Beskyttede diger*
      - 8.2.3.5. *Ældre bygværker*
      - 8.2.3.6. *Fredede bygninger*
      - 8.2.3.7. *Stationsbyer*
  - 8.3. *Miljømæssige konsekvenser i anlægsfasen*
    - 8.3.1. *Støj og vibrationer*
    - 8.3.2. *Naturforhold*
      - 8.3.2.1. *Markfirben*
      - 8.3.2.2. *Flagermus*
    - 8.3.3. *Kulturhistoriske forhold*
  - 8.4. *Ekspropriationer*
9. *Forholdet til EU-retten*
10. *Høring*
11. *Sammenfattende skema*

### 1. Baggrund og hovedindhold

Ved lov nr. 1453 af 22. december 2004 blev transportministeren bemyndiget til at projektere en udbygning af Nordvestbanen mellem Lejre og Vipperød (Folketingstidende 2004/2005 Tillæg A, s. 1213).

Dette arbejde er nu gennemført, og på denne baggrund foreslås det, at transportministeren bemyndiges til at anlægge et ekstra jernbanespor over en ca. 20 km strækning på Nordvestbanen mellem Lejre og Vipperød.

Nordvestbanen er den eneste af de store togpendlerkorridorer til hovedstadsområdet, der i dag ikke har dobbeltspor. Efter gennemførelsen af udbygningen vil der være dobbeltspor hele vejen mellem Roskilde og Holbæk, og hastigheden kan øges fra de nuværende 120 km/t til 160 km/t.

Overordnet set vil det ekstra spor forbedre muligheden for bæredygtig transport og bidrage til at gøre jernbanen til et attraktivt alternativ til personbilen. Overflytning af bilture til jernbanen vil kunne reducere udledningen af CO<sub>2</sub> til gavn for klimaet.

I forbindelse med ombygningen vil fire offentlige jernbaneoverkørsler mellem Lejre og Vipperød blive nedlagt og erstattet med niveaufri passager af banen for vejtrafik og øvrig trafik. Desuden nedlægges en privat overkørsel i Hvalsø, og en række broer nedrives, ombygges eller erstattes med nyanlæg. Endvidere vil stationerne i Lejre, Hvalsø, Tølløse og Vipperød blive ombygget.

Anlægsarbejdet udføres af Banedanmark efter delegation fra transportministeren. Et kort med placeringen af det ekstra spor fremgår som et bilag til loven (*bilag I*).

Udbygningen forventes ibrugtaget i 2015. Kapaciteten forventes at kunne udnyttes yderligere, når der omkring 2020 foretages nogle få tilpasningsarbejder, hvor signalsystemet udskiftes og sporforbindelser mellem de to hovedspor etableres i Hvalsø. De forventede fulde trafikale forbedringer af udbygningen af Nordvestbanen vil kunne opnås, når den nye jernbane mellem København og Ringsted over Køge tages i brug senest i 2018.

Det ekstra spor og opgraderingen af hastigheden vil øge kapaciteten mellem Roskilde og Holbæk. Det giver mulighed for rejsetidsreduktioner på op til 6 minutter, et tilstrækkeligt antal togafgange og bedre køreplaner med faste minuttal.

En væsentlig del af formålet med udbygningen af Nordvestbanen er at forbedre trafikbetjeningen for de rejsende mellem Nordvestsjælland og København.

Projektet om udbygning af Nordvestbanen indgår som en del af jernbaneforliget af 22. oktober 2009, »En moderne jernbane« mellem regeringen (Venstre og De Konservative), Socialdemokraterne, Dansk Folkeparti, Socialistisk Folkeparti, Det Radikale Venstre og Liberal Alliance. I den politiske aftale »En grøn transportpolitik« af 29. januar 2009 mellem disse partier var der enighed om at afsætte 1,3 mia. kr. til projektet.

Projektet gennemgik i 2005-2007 en VVM-analyse med tilhørende projektering (Folketingstidende 2007-2008, 2. samling, TRU alm. del – bilag 553). Herigennem er alternative udformninger af anlægget kortlagt og prissat, og der er foretaget undersøgelser af anlæggets konsekvenser for miljøet. Det er særligt udformningen og placeringen af anlæg, der erstatter de eksisterende jernbaneoverkørsler (erstatningsanlæg), der har været genstand for den offentlige debat.

### 2. Trafikale forbedringer og muligheder

Ved udbygningen af Nordvestbanen opnås en større trafikal fleksibilitet på banestrækningen mellem Roskilde og Holbæk. Opgraderingen af hastigheden fra 120 km/t til 160 km/t vil betyde forbedringer af rejsetiderne med op til 6 minutter for gennemkørende tog og omkring 2 minutter for tog, der standser på de mellemliggende stationer (stoptog). Såvel de rejsende mellem Kalundborg og Roskilde som de rejsende på Odsherredsbanen og Tølløsebanen får gavn af den større trafikale fleksibilitet og de kortere rejsetider mellem Roskilde og Holbæk.

Strækning	Rejsetidsbesparelse i minutter (stoptog/gennemkørende tog)
Roskilde-Lejre	0
Roskilde-Hvalsø	1 / 2
Roskilde-Tølløse	2 / 3
Roskilde-Vipperød	3
Roskilde-Holbæk	3 / 6

**Tabel 1.** Forventet kortere rejsetid i minutter som følge af udbygningen af Nordvestbanen.

Udbygningen betyder bedre regularitet og større robusthed i køreplanen, fordi den øgede kapacitet og muligheden for højere hastighed gør det nemmere at holde køreplanen og indhente forsinkelser.

Det ekstra spor vil endvidere give mulighed for at tilrettelægge køreplanen med mere ensartede intervaller mellem de enkelte tog. Den ekstra kapacitet giver også mulighed for at øge togbetjeningen på strækningen Roskilde-Holbæk fra de nuværende 2-3 tog pr. time i myldretiden i hver retning til 4-5 tog pr. time i hver retning på strækningen Roskilde-Tølløse og 5-6 tog pr. time i hver retning på strækningen Tølløse-Holbæk.

En trafikforøgelse til 4 tog pr. time samt en videreførelse af regionstogene på strækningen Slagelse-Høng-Tølløse til Holbæk en gang i timen i hver retning vil kunne realiseres i forbindelse med udbygningen.

Der forventes således i 2015 at kunne ske en væsentlig udvidelse af antallet af hurtige forbindelser fra Roskilde til Holbæk og fra Hvalsø og Tølløse til København. De øvrige stationer på strækningen vil ligeledes kunne opnå væsentlige forbedringer af betjeningen med flere afgang i myldretiderne. Derudover vil det være muligt at forbedre kvaliteten af togafviklingen (regulariteten), idet det på en dobbeltsporet strækning undgås, at tog i hver sin retning skal afvente hinanden på en krydsningsstation.

Udover det ekstra spor vil der som en del af nogle få restarbejder blive etableret et sporskifte i Hvalsø, når det nye signalsystem etableres på Nordvestbanen omkring 2020. Dette giver mulighed for tættere togdrift i forbindelse med enkeltsporskørsel (2 tog pr. time i stedet for 1 tog pr. time), hvilket vil være en fordel f. eks. i forbindelse med sporvedligeholdelse.

Det bliver muligt at udvide togbetjeningen yderligere, når der mellem København og Ringsted tilvejebringes tilstrækkelig banekapacitet til, at flere tog på Nordvestbanen kan føres videre til og fra København med den nye jernbane i 2018, og når signalsystemet på Nordvestbanen er udskiftet omkring 2020.

Udvidelsen af trafikeringen på Nordvestbanen vil give en væsentlig vækst i antallet af rejser. I den nuværende kontrakt med DSB er der forudsat 3 tog i timen pr. retning. Øges frekvensen til f. eks. 6 tog i timen pr. retning inklusiv udvidelse af kapaciteten mellem København og Ringsted, viser trafikmodelberegninger en samlet vækst på ca. 27 %, svarende til 3.700 rejser pr. dag. Det er særligt udvidelsen af driften i myldretiderne, der vil medføre en betydelig vækst i antallet af rejser.

## 2.1. Trafik i anlægsfasen

I anlægsfasen vil togtrafikken blive påvirket af sporspærringer, da anlæg af det ekstra spor forudsætter udskiftning af en større forekomst af blød bund tre steder på strækningen mellem Lejre og Vipperød.

Der forudsættes tre perioder med totalspærring af togtrafikken. De enkelte perioder med totalspærring varierer i længde og kan vare op til tre måneder. Spærringerne søges placeret i sommermånederne, hvor pendlertrafikken er mindst, og i perioderne med totalspærring tilbydes erstatningstransport med bus.

Totalspærringerne vil omfatte hele eller dele af strækningen Lejre-Vipperød. Der vil fortsat kunne køre tog mellem Kalundborg og Holbæk i anlægsfasen. Passagerer videre mod København vil blive transporteret i bus mellem Holbæk og Roskilde.

Udover perioder med totalspærring i byggeperioden vil der også i vid udstrækning skulle arbejdes med week-endspærringer, ligesom langsom kørsel under passage af byggearbejdspladser vil forstyrre den daglige toggang i de år, anlægsarbejdet står på.

Banedanmark vil i samarbejde med DSB sørge for, at de berørte passagerer i god tid forinden informeres om de gener for trafikken, der måtte være.

## 3. Anlæggets udformning og anlægsfaser

Det nye spor mellem Lejre og Vipperød placeres langs den eksisterende jernbane på sydsiden af delstrækningen mellem Lejre og Hvalsø og på nordsiden af delstrækningen mellem Hvalsø og Vipperød.

Efter anlægsfasen vil der være en sporforbindelse mellem de to spor placeret nogenlunde midtvejs på strækningen i Tølløse. I 2020 etableres yderligere et sporskifte i Hvalsø.

### 3.1. Stationer

Det ekstra spor mellem Lejre og Vipperød indebærer en ombygning af stationerne på strækningen, idet det ekstra spor medfører en ændring af sporforløbet og dermed også af perronerne på stationerne. På samme måde medfører togenes hastighed et behov for både at ændre perronerne og at erstatte de eksisterende perronovergange med niveaufri perronadgange.

På *Lejre station* ombygges de eksisterende perroner, og der etableres sideliggende perroner til de to hovedspor. Vest for stationsbygningen etableres en gangtunnel under sporene med trappeløb og elevatorer på nord- og sydsiden af sporene.

*Hvalsø station* ombygges med to nye perroner placeret som sideliggende perroner til hovedsporene. Umiddelbart øst for stationsbygningen etableres en gangtunnel under de to spor og med trapper og elevatorer til perronerne.

På *Tølløse station* ombygges de eksisterende perroner, og der etableres en ny gangbro med trapper og elevatorer. Den eksisterende gangbro over sporene fjernes.

På *Vipperød station* ombygges perronerne, og der etableres en gangtunnel under sporene med trappe og elevatoradgang til perronerne. På østsiden giver gangtunnelen adgang til boligområdet Æblehaven.

### 3.2. Broer

Udvidelse af sporanlægget til dobbeltspor kræver plads, og de fleste broer og andre bygværker er ikke bygget med henblik på en senere udvidelse af jernbanen. Broerne vil endvidere skulle være bygget til at modstå påvirkningen fra togenes højere hastighed. De nye broer vil blive bygget efter en profil, der giver plads til en eventuel senere elektrificering af strækningen.

De broer, der ombygges på strækningen, er følgende, jf. bilag 1 til lovforslaget:

- 1) Vejbrossen ved Dellingevej nær Møllesø Skov ved Lejre nedrives, og der bygges en ny stibro, der indgår i den nationale cykelrute og virker som forbindelse mellem rekreative områder lokalt.
- 2) Banebroen ved Kisserupevej ved Hule Mølle nedrives, og der bygges en ny og bredere bro.
- 3) Vandløbsbroen for Ledreborg Å ved Kisserupevej fjernes, og der bygges en ny og større underføring med banketter.
- 4) Vandløbsbroen ved Kisserup vandløbet nær Espe-lundgård nedrives, og der bygges en ny og større underføring med banketter.
- 5) Der bygges en ny banebro parallelt med den eksisterende banebro over Bryggervej ved Krathuse.
- 6) Vejbrossen ved Krathuse nedrives (adgang til landbrugsarealer), og der etableres en ny adgangsvej.
- 7) Vejbrossen ved Ravnsbjergvej umiddelbart øst for Hvalsø nedrives og erstattes af en ny og bredere bro.
- 8) Banebroen ved Kildegården, Åsen 8, nedrives, og der etableres en ny adgangsvej via Brødledsvej i Hvalsø.
- 9) Vandløbsbroen for Elverdamsåen i den høje bandedæmning ved Kildevang vest for Hvalsø bevares. For at give plads til det nye spor fyldes der jord på nordsiden af dæmningen. Øverst på dæmningen bygges en sporbærende bro, der får funktion som faunapassage.
- 10) Vejbrossen ved Tingerupvej nær Soderup nedrives, og der etableres en ny adgangsvej via Ruggårdsvej, jf. nedenfor.
- 11) Vejbrossen ved Ruggårdsvej nedrives, og der bygges en ny og større bro.
- 12) Vejbrossen ved Lunderødvej nedrives og erstattes af en ny og større bro.
- 13) Vandløbsbroen ved Truelsbæk forlænges i forbindelse med udvidelse af bandedæmningen.
- 14) Der bygges en ny banebro parallelt med den eksisterende banebro over Hjortholmvej ved Skimmede.
- 15) Der bygges en ny banebro parallelt med den eksisterende bro over en markvej umiddelbart nord for Skovvejen.
- 16) Banebroen over Nybyvej tæt ved Vipperød ombygges til lukket dæmning. Adgang til landbrugsarealer øst for banen skal ske via den ny omfartsvej, der etableres som erstatning for overkørslen i Vipperød.

For enkelte ejendomme vil nedrivning af broanlæg afskære nuværende adgangsveje, og disse vil blive erstattet af nye, længere adgangsveje.

De fire steder, hvor vej- og banebroer nedlægges og ikke erstattes af nye, vil faunaens muligheder for passage også blive reduceret. Faunaens muligheder for passage af banen forbedres ved fire af vandløbene som følge af etableringen af nye broer. Der er også eksisterende vej- og stibroer, som i dag i et vist omfang fungerer som faunapassager for små og større pattedyr. Samlet set forbedrer projektet forholdene for faunaen. EU-habitatområder påvirkes ikke af projektet.

På de lokaliteter, hvor der etableres nye adgangsveje, anvendes disse i anlægsperioden som arbejdsveje til tunge køretøjer. Det nødvendige areal hertil eksproprieres.

Lejre Kommune vil frem til den 1. februar 2010 kunne projektere en stiunderføring under jernbanebroen ved Kildegården med henblik på, at et eventuelt projekt kan indarbejdes i det endelige anlæg - under forudsætning af, at kommunen afholder eventuelle merudgifter til projektering og til anlæg af underføringen af stiforbindelsen.

### 3.3. Jernbaneoverkørsler

Udbygningen vil medføre en ændret og forøget trafik på jernbaneanlægget og vil tillige påvirke vejtrafikken, som på en række steder passerer jernbanen ved overkørsler, jf. bilag 2 til lovforslaget.

I forbindelse med udbygningen vil de nuværende fire offentlige overkørsler mellem Lejre og Vipperød blive nedlagt og erstattet med niveaufri passagemuligheder.



De berørte overkørsler er: Overkørsel ved Bukkerupvej og Tadrevej i Soderup, overkørsel ved Kvarmløsevej/Tølløsevej i Tølløse og overkørsel ved Asmindrupvej i Vipperød.

Derudover vil overkørslen, der er en privat overkørsel med adgang til en landbrugsejendom, vest for Hvalsø ved Kildegården blive nedlagt. Den erstattes af en ny adgangsvej langs banens nordside.

Ved ombygning af broerne og nedlæggelse af jernbaneoverkørslerne vil det blive nødvendigt at omlægge trafikken på de nuværende vejanlæg i en begrænset periode. Omlægningen vil ske i samarbejde med de berørte kommuner og politiet.

### 3.4. Tidsplan

I 2010-11 detailprojekteres det ekstra spor, og anlægsarbejderne planlægges påbegyndt i 2012. Udbygningen planlægges ibrugtaget i 2015.

Den fulde udnyttelse af kapaciteten forudsætter gennemførelse af Banedanmarks signalprogram på strækningen og udvidelse af kapaciteten mellem København og Ringsted.

## 4. Anlæg der erstatter jernbaneoverkørsler

Når hastigheden øges fra 120 km/t til 160 km/t, er det ikke længere sikkerhedsmæssigt forsvarligt at bibeholde overkørsler på strækningen. Desuden vil den øgede trafik på strækningen betyde, at bommene ved en overkørsel allerede med 4 tog i timen hver vej vil være nede i gennemsnitligt 30 % af tiden. Ved at nedlægge overkørslerne øges sikkerheden for vejtrafikken og togtrafikken, samtidig med at det undgås, at vejtrafikken skal afvente passage af tog.

### 4.1. Soderup

I Soderup vil de to eksisterende overkørsler ved hhv. Tadrevej og Bukkerupvej blive nedlagt. I stedet anlægges en omfartsvej og vejunderføring ved Tadrevej.

Anlægget udgøres af en forbindelsesvej i en blød kurve mellem Bukkerupvej og Højbjergvej syd for Soderup og banen. Fra cirka midten af omfartsvejen anlægges i et T-kryds en nordgående vej, som i en tunnel føres under banen og tilsluttes Tadrevej. Tunnellen får en frihøjde på 4,5 m, så lastbiler, busser og udrykningskøretøjer kan køre igennem.

Når overkørslerne nedlægges, lukkes Bukkerupvej og Tadrevej, og størstedelen af den nuværende trafik vil i stedet køre ad en rute syd for banen via Åsen og Tingerupvej og den nye omfartsvej. Der vil ske en mindre stigning i trafikken på Højbjergvej, som derfor udvides i

bredden. Trafikken gennem Soderup Øst skønnes at falde væsentligt i forhold til i dag.

### 4.2. Tølløse

Nedlæggelsen af overkørslen i Tølløse vil medføre ændrede adgangsforhold mellem byens østlige og vestlige del.

I stedet for den oprindeligt foreslåede løsning (Sofievej-løsningen) har Holbæk Kommune udarbejdet en løsning, hvor udformningen af anlægget tager udgangspunkt i Fakta-løsningen fra høringsudgaven af VVM-redegørelsen i 2006.

Kommunen har dog foretaget tilpasninger af løsningen bl.a. ved brug af hævede flader ved tilslutningen af vejunderføringen til Kvarmløsevej og Tølløsevej. Vejen bliver ført under banen i en kurve med plads til 2 vejbaner og cykelstier og med en frihøjde på 4,2 m, hvilket tillader kørsel med lastbiler, busser og udrykningskøretøjer. På den østlige side af banen føres vejen gennem en to-benet rundkørsel, og længere op mod Kvarmløsevej tilsluttes Teglværksvej via en ny forbindelse.

Anlægget er i den nye udformning godkendt af kommunen som vejmyndighed bl.a. på baggrund af en revision af tilgængelighed og trafikikkerhed.

### 4.3. Vipperød

I Vipperød vil den eksisterende jernbaneoverkørsel ved Asmindrupvej blive nedlagt. I stedet etableres en omfartsvej syd for byen i en afstand af 100-200 m fra Kildevangsparken.

Vejen forløber næsten parallelt med Kildevangsvej og forbinder Roskildevej med Nybyvej. Den vil blive ført under banen i en tunnel med frihøjde på 4,5 m, hvilket tillader kørsel med lastbiler, busser og udrykningskøretøjer. Ved begge vejtilslutninger etableres en rundkørsel.

T-krydset Asmindrupvej/Stationsvej nedlægges, og vejene sammenføres i et blødt sving. Fra svinget etableres stiforbindelse for gående og cyklister i Asmindrupvejs eksisterende linjeføring. Stien føres under banen med en tunnel, og ramperne udformes, så de kan benyttes af alle bløde trafikanter. Stiforbindelsen kan ikke benyttes af svært gangbesværede. Gangbesværede kan benytte perrontunnelen ved stationen.

I VVM-processen har der været debat om udformning og placering af de anlæg, der erstatter overkørslerne. Der er fremlagt løsninger, der vurderes at være nødvendige og tilstrækkelige. De statslige udgifter til etablering af anlæg i Soderup, Tølløse og Vipperød fremgår af tabel 2:

	Banedanmarks udgifter til anlæg, der erstatter eksisterende jernbaneoverkørsler
Soderup	25,5 mio. kr.
Tølløse	63,6 mio. kr.
Vipperød	33,8 mio. kr.

**Tabel 2.** Statslige udgifter til anlæg, der erstatter eksisterende jernbaneoverkørsler.

I forhold til den niveaufri passage i Tølløse by, der erstatter jernbaneoverkørslen, etableres anlægget henover den grund, hvor Fakta supermarked er beliggende i dag. Holbæk Kommune har oplyst, at meromkostninger til anlægget, udover de 63,6 mio. kr. der er afsat til den oprindeligt foreslåede løsning (Sofievejsløsningen), afholdes af kommunen.

#### 5. Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige

Forslaget indebærer udgifter for staten til anlæg af det ny spor, anlæg der erstatter jernbaneoverkørsler, om-

bygning af stationer og til ekspropriation af de for projektet nødvendige arealer. Erstatning som følge af ekspropriation vil finde sted i overensstemmelse med lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom.

Projektets anlægsoverslag blev oprindeligt udarbejdet efter en tidligere anvendt beregningsmetode (det successive princip), men er efterfølgende tilpasset principperne i Ny Anlægsbudgettering som beskrevet i aktstykke 16 af 24. oktober 2006. Resultatet er, at anlægsomkostningerne højst udgør 1.300 mio. kr. i 2009 priser. Fordelingen over anlægsperioden fremgår af tabel 3:

	2010	2011	2012	2013	2014	...	2020 <sup>1)</sup>
Banedanmarks udgifter i mio. kr.	65	195	385	360	260	...	25

**Tabel 3.** Statslige udgifter som følge af anlæg af det ekstra spor <sup>2)</sup>

1) Udgifter i 2020 til to sporskifter og signalsystemet European Railway Traffic Management System (ERTMS) på det ekstra spor.

2) Såfremt der vælges alternative løsninger for anlæg, der erstatter jernbaneoverkørsler, vil merudgifter hertil blive afholdt af kommunerne. Eventuelle tilvalg af stiforbindelser o.a. vil også være kommunale tillægsudgifter.

Banedanmark vurderer, at de gennemsnitlige vedligeholdelsesomkostninger i levetiden andrager 4,9 mio. kr. årligt i 2009-priser. Når anlægget på et tidspunkt vil skulle udskiftes, vil der være omkostninger til fornyelse.

Holbæk Kommune afholder meromkostninger til anlægget, der erstatter overkørslen i Tølløse, udover de 63,6 mio. kr. der var afsat til den oprindeligt foreslåede løsning.

Lejre Kommune afholder eventuelle meromkostninger til stiunderføring under jernbanebroen ved Kildegården, jf. afsnit 3.2.

#### 6. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet

Projektet indgår som en del af trafikaftalen af 29. januar 2009, »En grøn transportpolitik«, mellem regeringen (Venstre og De Konservative), Socialdemokraterne, Dansk Folkeparti, Socialistisk Folkeparti, Det Radikale

Venstre og Liberal Alliance og det mellem disse partier indgåede jernbaneforlig af 22. oktober 2009, »En moderne jernbane«.

Projektet fremmer mulighederne for bæredygtig transport. Forbedring af togbetjeningen på strækningen kan øge mobiliteten for persontrafikken til gavn for erhvervslivet. Lovforslaget medfører herudover ingen økonomiske eller administrative konsekvenser for erhvervslivet.

#### 7. Administrative konsekvenser for borgerne

Lovforslaget medfører ingen administrative konsekvenser for borgerne.

#### 8. Miljømæssige konsekvenser

Overordnet set vil det ekstra spor forbedre muligheden for bæredygtig transport og bidrage til at gøre jernbanen til et attraktivt alternativ til personbilen. Overflytning af

bilture til jernbanen vil kunne reducere udledningen af CO<sub>2</sub> til gavn for klimaet.

### 8.1. Miljøredegørelse om VVM-analysen

Anlæggets udformning og konsekvenser for det omgivende miljø er kortlagt i en VVM-analyse, som er afrapporteret i miljøredegørelsen fra april 2007. Der er indledningsvis afholdt en idéfase med inddragelse af offentligheden. Dette er fulgt op af en proces, hvor Trafikstyrelsen har fremlagt en række tekniske og miljømæssige undersøgelser i offentlig høring.

Forud herfor havde Trafikstyrelsen i efteråret 2006 sendt et udkast til miljøredegørelse i offentlig høring. De indkomne høringssvar medførte, at Trafikstyrelsen udsendte nye forslag til anlæg, der erstatter jernbaneoverkørsler, i supplerende høring fra februar til april 2007. Den endelige miljøredegørelse blev udsendt i maj 2007.

VVM-analysen har vist, at de miljømæssige konsekvenser ved baneudbygningen er relateret til støj, natur og fredninger. I miljøredegørelsen vedrørende Nordvestbanen er redegjort for de beskyttelsesmæssige hensyn efter naturbeskyttelsesloven og de bevaringsmæssige hensyn efter museumsloven. I de følgende afsnit 8.2.-8.3.3. er redegjort herfor.

### 8.2. Miljømæssige konsekvenser i driftsfasen

Når det ekstra spor er taget i brug, forventes dyre- og plantelivet kun påvirket i begrænset omfang. Støjbelastningen forventes reduceret i forhold til i dag, ligesom der forventes en reduceret udledning af CO<sub>2</sub> til gavn for klimaet. I det følgende redegøres nærmere herfor.

#### 8.2.1. Støj og vibrationer

Støjbelastningen reduceres i forhold til i dag, selv om trafikken øges og hastigheden sættes op. Det skyldes indsættelse af nyere og støjsvage tog.

Der er anvendt en grænseværdi for støjbelastningen på 60 dB(A). Grænseværdien på 60 dB(A) er knyttet til en tidligere beregningsmetode, hvor støjgrænsen var baseret på en beregnet døgnmiddelværdi. I forbindelse med de endelige beregninger vil den nu gældende beregningsmetode blive anvendt. I forhold til den nye beregningsmetode har Miljøstyrelsen fastlagt en grænseværdi på 64 dB(A) baseret på en beregnet årsdøgnmiddelværdi.

Støjberegningerne viser, at med den nuværende køreplan og de i dag benyttede togtyper belastes 80 boliger med jernbanestøj over grænseværdien på 60 dB(A).

Med en køreplan som opfylder den mellem DSB og Transportministeriet indgåede aftale frem til 2014 (Gode Tog til Alle) og ved benyttelse af nyere tog, reduceres det forventede antal boliger, der belastes med støj over grænseværdien, fra 80 til 13 boliger.

Ved en trafikering af de to spor efter den planlagte udbygning i 2015 med 4 tog pr. time pr. retning og med nyere togtyper belastes 27 boliger med støj over grænseværdien.

Omkring 2020, hvor Banedanmarks signalprogram giver mulighed for yderligere trafikering med f. eks. 6 tog pr. time pr. retning, belastes 39 boliger med støj over grænseværdien.

I forbindelse med projektet gennemføres der støj-dæmpning med udgangspunkt i den forventede maksimale trafikmængde efter 2020. Støjdæmpningen omfatter facadeisolering, typisk i form af udskiftning af vinduer.

#### 8.2.2. Naturforhold

Naturområder og plante- og dyreliv vurderes at blive påvirket i begrænset omfang ved udbygning af banen. Der er registreret i alt 22 naturlokaliteter langs banen mellem Lejre og Vipperød, hvoraf 16 er udpeget som § 3 områder i henhold til naturbeskyttelsesloven. § 3 omhandler beskyttelse af bl.a. søer, vandløb, moser, enge og overdrev.

Naturlokaliteter klassificeres i miljøredegørelsen i fire kategorier, der beskriver områdernes naturmæssige værdier: »Meget betydningsfuld naturlokalitet«, »Betydningsfuld naturlokalitet«, »Naturlokalitet« og »Potentiel naturlokalitet«.

Syv naturlokaliteter vil blive berørt af baneudvidelsen. Heraf vil to små lokaliteter gå tabt - et lille vandhul ved Rugård med betegnelsen »naturlokalitet« og en tør lavning ved Lunderød med betegnelsen »potentiel naturlokalitet«.

Der etableres på passende steder erstatninger for disse to biologiske levesteder.

De øvrige fem lokaliteter vil kun i begrænset omfang blive påvirket. Det er følgende lokaliteter: Eng og overdrev langs Ledreborg Å, eng- og moseområde ved Hule Mølle, engområde øst for Glæmosegård, en lille sø ved Lunderød og et vandhul ved Søgård.

Engområdet ved Glæmosegård er betegnet som »betydningsfuld naturlokalitet«, mens de øvrige er betegnet som »naturlokalitet«. De fire vigtigste naturområder på strækningen knytter sig til Ledreborg Å, Kisserup Vandløb, Elverdams Å og Truelsbæk. Tre af vandløbene er udpeget som særlige, biologiske interesseområder og

biologiske spredningskorridorer. Kisserup Vandløb har ikke denne betegnelse, men er et beskyttet vandløb efter naturbeskyttelseslovens § 3.

I disse biologiske områder skal mulighederne for dyrs og planters spredning i landskabet fremmes, og på længere sigt skal et net af levesteder sikre overlevelse af områdets dyr og planter.

#### 8.2.2.1. Ledreborg Å og Kisserup Vandløb

Hvor jernbanen krydser vandløbene, er passageforholdene for de landlevende dyr dårlige, idet de gamle vandløbsbroer er så snævre, at dyrene ikke kan passere dem. Større pattedyr som f.eks. rådyr må passere over dæmning og spor med risiko for at blive dræbt af toget.

Ved udbygning af banen etableres der ved Ledreborg Å en ny og større vandløbsbro, som tager hensyn til dyrelivet i området. Underføringen bygges med 2,5 m i frihøjde og 2,4 m brede banketter langs begge sider af vandløbet, hvilket er det teknisk mulige på stedet.

Kisserup Vandløb føres i dag under jernbanen via en vandløbsbro, som kun ved lav vandstand gør det muligt for mindre pattedyr og padder at passere. Broen erstattes af en ny med en frihøjde på tre m og med to m brede banketter, hvilket er det teknisk mulige på stedet.

#### 8.2.2.2. Elverdams Å

Udvidelsen af dæmningen ved Elverdamsåen medfører en øget barriereeffekt for faunaen. Det kompenseres der for ved i toppen af banedæmningen at etablere en faunapassage, hvor også store dyr kan komme under jernbanen. Der etableres endvidere ledelinjer til passagen.

#### 8.2.2.3. Truelsbæk

Omkring Truelsbæk forlænges den eksisterende vandløbsbro for at gøre plads til det ekstra spor. Broen tillader kun passage for vandlevende dyr. Den forøgede bredde på banedæmningen vil medføre en mindre, øget barrierevirkning for de landlevende dyr.

Det vil være muligt som en foranstaltning til naturgenopretning at etablere en tør faunapassage i form af et rør med en diameter på 1,6 m, der sammen med ledelinjer i hegn og bevoksning kan lede dyr såsom ræv, grævling og mindre pattedyr under banen. Dette ligger uden for rammerne af dette lovforslag.

#### 8.2.2.4. Stenkister

Under jernbanen findes en række lave underføringer (stenkister), der afleder vand fra banen og leder vand

væk fra bække og mindre søer og moser. Stenkisterne vurderes at have stor betydning for f.eks. ræv, grævling, odder, mindre pattedyr og padder. Stenkisterne vil med udbygningen blive erstattet af rør med diameter mellem 0,5 og 1,6 m, og disse kan således fungere som fauna-passager.

#### 8.2.2.5. Markfirben

Såfremt det skønnes nødvendigt for at opretholde en sammenhængende økologisk funktionalitet i området, etableres der midlertidige yngledæmninger i nærheden af banen.

Med disse forholdsregler og under forudsætning af, at der i forbindelse med anlægsarbejderne også skabes egnede levesteder for markfirben, kan udvidelsen af jernbanen gennemføres så den samlede økologiske funktionalitet for yngle- og rasteområder opretholdes.

#### 8.2.2.6. Flagermus

Udvidelsen af jernbanen skønnes ikke at have negativ indvirkning på flagermusenes levevilkår.

### 8.2.3. Kulturhistoriske forhold

De kulturhistoriske forhold vil kun i begrænset omfang blive påvirket permanent af udvidelsen af jernbanen mellem Lejre og Vipperød.

#### 8.2.3.1. Fredede områder

Omkring jernbanen mellem Lejre og Hvalsø er der tre store, sammenhængende fredede områder. Fredningen omfatter tilsammen ca. 1800 hektar kuperet landskab, der varierer med bl.a. skove, dyrkede marker, dybe ådale, kilder, moser og småsøer.

Den ene fredning har en langstrakt afgrænsning mod vest og syd omkring Ledreborg Slot. Den anden fredning omfatter området nord og øst for Hvalsø, og i fredningsbestemmelsen her er der taget højde for en baneudvidelse, som derfor ikke strider imod fredningens formål.

Fredningen ved Åstrup Gods nord for banen mellem Hvalsø og Tølløse påvirkes ikke.

Endvidere findes en mindre arealfredning omkring Soderup Kirke. Fredningen omfatter kirkens nære område og skal beskytte den gamle landsby og friholde arealerne for bebyggelse og beplantning m.v. Det fredede areal vil i begrænset omfang blive påvirket ved udbygning af banen, da sporet placeres i udkanten af området.

Fredningsnævnet for Vestsjælland vurderede ved afgørelse af 7. februar 2008, at projektet ikke er i strid med fredningen.

#### 8.2.3.2. Arkæologiske fund og fortidsminder

Der er registreret 27 arkæologiske fund og fortidsminder inden for 50 meters afstand fra jernbanen. Fundene stammer primært fra bopladser fra stenalderen og løse fund fra bronzealderen. Nationalmuseet og Roskilde Museum gennemførte i 1997 en arkivkontrol og arkæologisk rekognoscering af strækningen. Museerne har i den forbindelse foreslået, at der gennemføres prøvegravninger omkring 21 lokaliteter inden anlægsarbejdet igangsættes.

#### 8.2.3.3. Fredede gravhøje

Der er fire fredede gravhøje i nærheden af banen. Gravhøjene er omfattet af en 100 meters beskyttelseszone. Udvidelsen af jernbanen vil medføre, at beskyttelseszonen for en enkelt gravhøj, ca. 50 m fra Lejre Station, overskrides. Gravhøjen ligger i bebygget område.

#### 8.2.3.4. Beskyttede diger

Der er registreret 19 beskyttede diger inden for 100 meters afstand fra banen. Det skønnes, at otte diger berøres ved udbygning af jernbanen. Indgrebene er størst for diger, som ligger parallelt med banen bl.a. ved Rugård og Skimmede.

#### 8.2.3.5. Ældre bygværker

På banestrækningen findes en række ældre bygværker såsom jernbanebroer, vejbroer over jernbane og vandløbsbroer. Flere af vandløbsbroerne er fra 1874, mens en del af de vej bærende broer er fra første halvdel af 1900-tallet. Der nedrives 11 broer, som er ældre end 50 år. Kulturarvsstyrelsen har vurderet bygværkerne og meddelt, at der ikke rejses sag om bygningsfredning for bygværkerne.

#### 8.2.3.6. Fredede bygninger

Der er tre fredede bygninger nær banen: Dellinge Mølle, Hule Mølle og Soderup Hospital. Baneudvidelsen berører ikke disse bygninger. På strækningen Lejre-Hvalsø skal gennemføres permanent ekspropriation af et gammelt ledvogterhus nær Kisserup.

#### 8.2.3.7. Stationsbyer

Strækningens fire stationsbyer er karakteristiske stationsbyer. Ændringer og nyanlæg, som gennemføres på stationsområderne, er forholdsvis begrænsede, og forandringerne vil ikke medføre ændret udtryk og funktion af de eksisterende stationsmiljøer.

### 8.3. Miljømæssige konsekvenser i anlægsfasen

I anlægsfasen må der i perioder forventes en række uundgåelige overskridelser af de normalt anvendte grænseværdier for støj fra anlægsarbejder. Overskridelserne vil blive varslet over for naboerne til byggepladserne. Levevilkårene for flagermus og markfirben vil ikke blive forringet.

#### 8.3.1. Støj og vibrationer

Generne fra støjubredelsen under anlægsarbejdet er for beboelsesområder vurderet i forhold til en indsatsgrænse på 70 dB(A), der normalt anvendes som grænseværdi for støj i dagtimerne fra anlægsarbejder. Beregningerne viser, at der i perioder på op til fire måneder vil være anlægsarbejder, hvor støjen i kortere perioder overskrider denne grænseværdi ved boliger nær arbejdsstederne i Lejre, Hvalsø, Tølløse og Vipperød.

Der må på denne baggrund forudses en række uundgåelige overskridelser af indsatsgrænsen på 70 dB(A). Det forudsættes derfor, at generne søges begrænset i forbindelse med anlægsarbejdet, bl.a. i form af løbende informationskampagner. Hvor anlægsarbejderne gennemføres i nærheden af beboelse, varsles der særligt om støjende arbejde. I særlige tilfælde kan berørte naboer tilbydes midlertidigt ophold uden for egen adresse, f.eks. naboer til byggepladser, hvor soveværelset vender ud til byggepladsen, og som derfor ikke kan få tilstrækkeligt nattero, naboer der har aften/natarbejde, og som skal sove om dagen, eller naboer som har arbejdsplads hjemme og generes af støj og/eller vibrationer.

Jernbanen er planlagt lukket i op til tre måneder i tre perioder for hurtigst muligt at kunne udføre større jordarbejder, f. eks. udskiftning af blød jordbund. Dette giver samtidig mulighed for, at anlægsarbejdet i større grad end ellers kan udføres i dagtimerne. Derved reduceres generne i aften- og nattetimerne.

Typisk vil disse arbejder omfatte udgravning af jord, etablering af sporkasser og sporbygning. Særligt støjende arbejde vil forekomme, når der visse steder foretages spunsning med rambuk. Varigheden af disse på hinanden følgende processer vil være 3-5 uger pr. proces.

Arbejdet med ombygning af stationer og med bygning af nye vejanlæg, der erstatter de nedlagte overkørsler, vil

ligeledes belaste et antal boliger med støj. Varigheden for hvert vejanlæg vil være op til fem måneder.

Mulighederne for at tilrettelægge anlægsarbejdet på anden vis, f. eks. ved udførelse af færre arbejdsprocesser samtidig eller ved at benytte en alternativ og mindre støjende anlægsmetoder, vurderes at være begrænsede.

For at begrænse generne fra støj under anlægsarbejdet gennemføres der inden anlægsperioden facadeisolering af de boliger, der i forbindelse med projektet får tilbud om tilskud til facadeisolering.

Anlægsarbejdet forventes ikke at give anledning til vibrationer af en styrke, der kan medføre bygningsskader. Der vil dog, før anlægsarbejdet starter, blive foretaget fotoregistrering af de bygninger, som ligger helt tæt på byggeområderne. Endvidere kan der i særlige tilfælde etableres en løbende overvågning af de mest udsatte bygninger, mens anlægsarbejdet står på. Det sikrer, at eventuelle klager over og kontrol af bygningsskader efterfølgende kan behandles på korrekt grundlag.

### 8.3.2. Naturforhold

Det vurderes, at udvidelsen af jernbanen kan gennemføres uden at levevilkårene for markfirben og flagermus forringes. I det følgende er nærmere redegjort herfor.

#### 8.3.2.1. Markfirben

Der lever markfirben langs jernbanen mellem Lejre og Kissrup. Firbenene er beskyttet efter EF-habitatdirektivets bilag IV, som foreskriver en forpligtelse til streng beskyttelse af en række dyr og planter og deres levesteder overalt i landet.

Markfirbenene lever i Danmark i udkanten af deres udbredelsesområde, og selv på uforstyrrede områder hænder det, at yngleforsøgene slår fejl i dårlige somre. Under anlægsarbejdet på denne strækning tages der særlige forholdsregler over for markfirbenene.

Anlægsarbejde i dette område søges planlagt med henblik på gravearbejder inden for perioden medio maj til medio september. I denne periode er markfirbenene aktive og kan ændre opholdssted. I resten af året er de inaktive eller ligger i dvale, og risikoen for, at de dør under gravearbejde, er derfor stor.

Såfremt det skønnes nødvendigt for at opretholde en sammenhængende økologisk funktionalitet i området, etableres der midlertidige yngledæmninger i nærheden af banen.

Med disse forholdsregler, og under forudsætning af at der i forbindelse med anlægsarbejderne også skabes egne levesteder for markfirben, kan udvidelsen af jern-

banen gennemføres så den samlede økologiske funktionalitet for yngle- og rasteområder opretholdes.

#### 8.3.2.2. Flagermus

Flagermus er ligeledes omfattet af EF-habitatdirektivet. Flere arter af flagermus ynder at søge føde langs skovbryn og i sneværnsbeplantning, som findes mange steder langs banestrækningen. På udvalgte strækninger er områderne gennemgået for hule træer, som benyttes af forskellige arter af flagermus til opholdsplads, herunder beskyttede arter. Gennemgangen af områderne viser, at der ikke vil blive fældet hule træer i forbindelse med anlægsarbejderne.

Anlægsfasen skønnes derfor ikke at have negativ indvirkning på flagermusenes levevilkår.

#### 8.3.3. Kulturhistoriske forhold

De kulturhistoriske forhold vil kun i begrænset omfang blive påvirket under anlægsarbejdet. På baggrund af registrerede arkæologiske fund og fortidsminder gennemføres der prøvegravninger, inden anlægsarbejdet igangsættes. Herved begrænses sandsynligheden for, at der vil fremkomme hidtil ukendte arkæologiske lag i forbindelse med anlægsarbejdet.

Hvis der under anlægsarbejdet fremkommer arkæologiske fund, skal anlægsmyndigheden standse arbejdet i det omfang, det berører fortidsmindet. Fundet vil herefter blive anmeldt til Kulturministeriet, som vil blive anmodet om at vurdere, hvorvidt arbejdet kan fortsætte, eller om det skal indstilles, indtil der er foretaget en nærmere undersøgelse.

### 8.4. Ekspropriationer

De arealmæssige konsekvenser ved udbygningen af banen vil være en permanent arealinddragelse langs banen i en bredde af ca. 7 m fra banen til det ny spor. Dertil skal lægges ca. 8 eller 10 m til midlertidige ekspropriationer i tilknytning til anlægsarbejderne.

Det nye spor mellem Lejre og Vipperød vil medføre total ekspropriation af fem ejendomme.

Ved nedlæggelse af overkørslen i Tølløse vil anlægget, der etableres i stedet for overkørslen, medføre ekspropriation af et antal ejendomme. Anlæggene, der erstatter overkørsler i Soderup og Vipperød, vil medføre ekspropriation af landbrugsarealer. Der er herudover gennemført forlods overtagelse af otte ejendomme.

I anlægsfasen gennemføres udover permanente ekspropriationer også midlertidige ekspropriationer til adgangsvveje, arbejdspladsarealer og materialedepoter. Langs banestrækningerne uden for byområderne etab-

leres arbejdsveje i ca. 8 eller 10 meters bredde på den side, hvor det ny spor bygges. Arealer til arbejdspladser og materiale depoter udlægges langs med banen og ved stationerne. Arealerne udlægges efter aftale med grundejerne eller ved midlertidig ekspropriation. Efter endt brug retableres arealerne så vidt muligt til deres oprindelige formål og stand og leveres tilbage til ejerne.

### 9. Forholdet til EU-retten

VVM-undersøgelsen opfylder kravene i Rådets direktiv 85/337/EØF af 27. juni 1985 om vurdering af visse offentlige og private projekters indvirkning på miljøet (EF-Tidende 1985 nr. L 175, side 40), som ændret ved Rådets direktiv 97/11/EF af 3. marts 1997 (EF-Tidende 1997 nr. L 73, side 5). VVM-undersøgelsen opfylder endvidere kravene i habitatdirektivet, Rådets direktiv 92/43/EØF af 21. maj 1992 om bevaring af naturtyper samt vilde dyr og planter (EF-tidende 1992 nr. L 206 side 7-50). Ingen fuglebeskyttelses- eller habitatområder i henhold til Rådets direktiver påvirkes negativt af udbygningen. Det sikres gennem afværgeforanstaltninger og kompenserende tiltag, at de markfirben, der er omfattet af habitatdirektivets bilag IV, ikke påvirkes negativt af udbygningen.

### 10. Høring

### 11. Sammenfattende skema

#### Samlet vurdering af lovforslagets konsekvenser

	Positive konsekvenser/ mindreudgifter	Negative konsekvenser/ merudgifter
Økonomiske konsekvenser for stat, kommuner og regioner	Projektet indgår som en del af trafikaftalen af 29. januar 2009, »En grøn transportpolitik«, og jernbaneforliget af 22. oktober 2009, »En moderne jernbane« og fremmer mulighederne for bæredygtig transport.	Ja, for staten. Anlægsudgifterne anslås til 1.300 mio. kr. i byggeårene. De gennemsnitlige vedligeholdelsesudgifter anslås til 4,9 mio. kr. årligt.
Administrative konsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen	Ingen
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	Forbedringer af kapaciteten øger mobiliteten, hvilket forventes at være til gavn for erhvervslivet.	Ingen
Administrative konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	Ingen
Miljømæssige konsekvenser	Det ekstra spor forbedrer muligheden for bæredygtig transport, idet overflytning af bilture til jernbanen vil kunne reducere udledningen af CO <sub>2</sub> .	Det bliver nødvendigt at ekspropriere fem ejendomme langs banen og yderligere ti ejendomme i Tølløse. Af disse er der gennemført forlods ekspropriation af otte ejendomme.

Lovforslaget har været i høring hos følgende myndigheder og organisationer m.v.:

Advokatsamfundet, Arriva Skandinavien, A/S Hads-Ning Herreders Jernbane, BAT, Brancheforeningen Dansk Kollektiv Trafik, CFL cargo Danmark ApS, Danmarks Naturfredningsforening, Dansk Cyklist Forbund, Dansk Erhverv, Danske Handicaporganisationer, Dansk Handicap Forbund, Dansk Jernbaneforbund, Danske Regioner, Danske Speditører, DB Schenker Rail Scandinavia A/S, DI Transport, DSB, DSBFirst, DSB S-tog A/S, Fredningsnævnet for Vestsjælland, Fredningsnævnet for Østsjælland, Friluftsrådet, Hector Rail AB, HK Trafik & Jernbane, Holbæk Kommune, Hovedstadens Lokalbaner A/S, Jernbanernes Arbejdsgiverforening, Kalundborg Kommune, Kommunernes Landsforening, Lejre Kommune, Lemvigbanen, Lokalbanen A/S, Metroselskabet, Metro Service A/S, Midtjyske Jernbaner, Midttrafik, Movia, NEG Niebüll GmbH, NOAH-trafik, Nord-Ostsee-Bahn GmbH (NOB), Nordjyllands Trafikselskab, Nordjyske Jernbaner A/S, Regionstog (Lolandsbanen), Regionstog (Vestsjællands Lokalbaner), Regionstog (Østbanen), Region Sjælland, Roskilde Kommune, Sund & Bælt, Sydtrafik, Teknologisk Institut, Transport & Service Handel, Vestbanen A/S ved Arriva og Øresundsbro Konsortiet.

		Der vil fortsat være boliger, der belastes med støj over den vejledende grænseværdi. Men støjbelastningen i driftsfasen forventes reduceret i forhold til i dag, selv om trafikken øges og hastigheden sættes op. Det skyldes indsættelse af nyere og støjsvage tog. Konsekvenser i forhold til naturområder er ligeledes begrænset. Ved nogle vandløb opnås bedre passagemuligheder for dyrene i forbindelse med anlæg af nye broer. Der henvises i øvrigt til afsnit 8.2 og 8.3.
Administrative konsekvenser for borgerne	Ingen	Ingen
Forholdet til EU-retten	Den VVM-undersøgelse, der er gennemført, opfylder kravene i Rådets direktiv 85/337/ EØF af 27. juni 1985 om vurderinger af visse offentlige og private projekters indvirkning på miljøet (EF-tidende 1985 nr. L 175, side 40), som ændret ved Rådets direktiv 97/11/EF af 3. marts 1997 (EF-Tidende 1997 nr. L 73, side 5). VVM-undersøgelsen opfylder endvidere kravene i habitatdirektiv, Rådets direktiv 92/43/EØF af 21. maj 1992 om bevaring af naturtyper samt vilde dyr og planter (EF-tidende 1992 nr. L 206 s. 7-50). Ingen fuglebeskyttelses- eller habitatområder i henhold til Rådets direktiver påvirkes negativt af udbygningen. Det sikres gennem afværgeforanstaltninger og kompenserende tiltag, at de markfirben, der er omfattet af habitatdirektivets bilag IV, ikke påvirkes negativt af udbygningen.	

### Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

#### Til § 1

Bestemmelsen bemyndiger transportministeren til at anlægge et ekstra jernbanespor på den resterende enkeltsporede strækning på Nordvestbanen mellem Lejre og Vipperød. Strækningen er ca. 20 km lang. Der er fire stationer på strækningen og fem overkørsler i niveau. Forslaget indebærer, at overkørslerne nedlægges og erstattes med niveaufri anlæg.

Det andet spor foreslås placeret på sydsiden af det nuværende på strækningen mellem Lejre og Hvalsø og på nordsiden af det nuværende spor på strækningen mellem Hvalsø og Vipperød.

Der henvises i øvrigt til de almindelige bemærkninger afsnit 1-4.

#### Til § 2

Det nye spor vil blive placeret i umiddelbar nærhed af det nuværende spor, og anlægget forventes derfor ikke at få væsentlige naturbeskyttelsesmæssige eller kultur-

historiske konsekvenser. Der henvises til lovens bilag 1 og 2 samt i øvrigt til de almindelige bemærkninger, afsnit 8.1.-8.2., 8.2.2.- 8.2.3.7. og 8.3.2.-8.3.3.

Det foreslås derfor, at transportministeren efter denne lov vurderer de beskyttelsesmæssige hensyn efter naturbeskyttelsesloven for så vidt angår arealer, der er nødvendige for gennemførelse af det i § 1 omhandlede anlæg.

Der findes endvidere et mindre antal beskyttede diger ved banen, som påvirkes af udbygningen. Digerne er omfattet af museumsloven. Ingen af dem vurderes at have væsentlig kulturhistorisk, biologisk eller landskabelig værdi. For at undgå forsinkelser, hvis der indbringes sager efter museumsloven, foreslås det tilsvarende, at de bevaringsmæssige hensyn efter museumsloven varetages af transportministeren efter denne lov.

Naturregistreringen viser, at syv naturlokaliteter i begrænset omfang vil blive påvirket, og at to små naturlokaliteter vil gå tabt. Konsekvenserne begrænses blandt andet ved at der etableres erstatningsvandhuller. Ved de



fleste vandløb opnås bedre passagemuligheder for dyrene i forbindelse med anlæg af nye broer.

Udbygningen af jernbanen vil medføre begrænsede indgreb i to store, fredede landskaber mellem Lejre og Hvalsø. I fredningsbestemmelserne for områderne nord og øst for Hvalsø er der taget højde for en udvidelse af banen. Vedrørende fredningsbestemmelserne for fredningen vest og syd for Ledreborg Gods har Fredningsnævnet meddelt, at der først kan tages stilling til en dispensation, når der foreligger et endeligt projekt. Der er indgivet ansøgning om dispensation, som imidlertid ikke forventes afgjort inden lovforslagets behandling i Folketinget.

Med virkning fra lovens ikrafttræden vil forslaget i § 2 indebære, at de frednings- og naturbeskyttelsesmæssige hensyn vedrørende anvendelse af arealer til de i § 1 omhandlede anlæg til en udbygning af Nordvestbanen alene varetages efter denne lov og ikke gennem naturbeskyttelseslovgivningen. Bestemmelsen svarer stort set til den nuværende bestemmelse i § 14 i lov om en Cityring, og § 12, stk. 5, i den nu ophævede lov om Ørestaden m.v.

Der findes endvidere et mindre antal beskyttede diger ved banen, som påvirkes af udbygningen. To af digerne ligger isoleret og uden sammenhæng med andre diger. Ingen af dem vurderes at have væsentlig kulturhistorisk, biologisk eller landskabelig værdi. Digerne er omfattet af museumsloven. Der vil i mange tilfælde kunne dispenseres, hvis diget er direkte til hinder for offentligt anlægsarbejde. For at undgå forsinkelser, hvis der indbringes sager efter museumsloven, foreslås det tilsvarende, at de bevaringsmæssige hensyn efter museumsloven varetages efter denne lov.

Med virkning fra lovens ikrafttræden vil forslaget i § 2 indebære, at kompetencen til at træffe afgørelser efter naturbeskyttelsesloven og museumsloven for så vidt angår arealer, der er nødvendige for gennemførelse af det i § 1 omhandlede anlæg, ophører.

Transportministeren vil i stedet efter denne lov vurdere såvel de beskyttelsesmæssige hensyn efter naturbeskyttelsesloven som bevaringsmæssige hensyn efter museumsloven i forhold til de konkrete anlægsarbejder ved udbygningen af Nordvestbanen.

Tilsvarende gælder også for arealer, der er nødvendige for anlægsarbejderne vedrørende udbygningen af Nordvestbanen, og hvor der verserer sager, herunder også klagesager, efter naturbeskyttelsesloven eller museumsloven.

Transportministeren vil desuden tilsvarende have mulighed for at vurdere sager, hvor der allerede er sket fredninger efter naturbeskyttelsesloven eller truffet afgørelse i henhold til museumsloven for så vidt angår

arealer, der er nødvendige for gennemførelse af det i § 1 omhandlede anlæg. Dette gælder også eventuelle tilfælde, hvor en eventuelt allerede meddelt dispensation fra fredningsbestemmelserne eller bestemmelserne i museumsloven eller vilkårene herfor medfører en uforholdsmæssig økonomisk fordyrelse eller forsinkelse af anlægget.

Transportministeren vil i forbindelse med anvendelsen af den foreslåede bestemmelse inddrage de relevante instanser til belysning af sagerne, således at de relevante interesser og hensyn bliver inddraget i sagsbehandlingen.

Det ovenfor anførte gælder dog kun for den eller de dele af et areal, som er nødvendige for at gennemføre den omhandlede udbygning af Nordvestbanen. For andre arealer, der ikke er nødvendige for anlægget, og som evt. måtte være omfattet af beskyttelsehensyn efter naturbeskyttelsesloven eller museumsloven, foreslås ingen ændringer. For sådanne arealer vil det uændret være naturbeskyttelseslovens eller museumslovens bestemmelser, der vil være gældende.

Det bemærkes, at transportministeren under alle omstændigheder vil følge principperne i museumsloven og tage hensyn til den af Nationalmuseet og Roskilde Museum i 1997 gennemførte arkivkontrol og arkæologiske rekognoscering af strækningen. Hvis der under anlægsarbejdet fremkommer arkæologiske fund, skal anlægsmyndigheden standse arbejdet i det omfang, det berører fortidsmindet. Fundet vil herefter blive anmeldt til Kulturministeriet, som vil blive anmodet om at vurdere, hvorvidt arbejdet kan fortsætte, eller om det skal indstilles, indtil der er foretaget en nærmere undersøgelse.

Der udføres prøvegravninger, inden anlægsarbejdet igangsættes. Herved begrænses sandsynligheden for, at der vil fremkomme hidtil ukendte arkæologiske lag i forbindelse med anlægsarbejdet.

### Til § 3

Den foreslåede bestemmelse i *stk. 1* indebærer, at transportministeren gives hjemmel til at ekspropriere de for anlægget nødvendige arealer og ejendomme. I henhold til § 6, stk. 1, i lov nr. 1453 af 22. december 2004 om projektering af en udbygning af Nordvestbanen mellem Lejre og Vipperød er der foretaget forlods overtagelse af foreløbig otte ejendomme. Der forventes eksproprieret et yderligere antal ejendomme, herunder i forbindelse med etablering af vejanlægget, der erstatter overkørslen i Tølløse by.

Bemyndigelsen giver ligeledes ministeren hjemmel til midlertidigt at ekspropriere arealer til brug for adgangsvej, arbejdsplads, materialedepot m.v. Dette forventes i

et vist omfang at blive nødvendigt i forbindelse med anlægsarbejdernes udførelse. Når anlægsarbejderne er færdige, retableres de midlertidigt eksproprierede arealer så vidt muligt og leveres tilbage til den oprindelige ejer.

Efter *stk. 2* sker ekspropriation efter reglerne i lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom.

Den foreslåede bestemmelse i *stk. 3* indebærer, at transportministeren, før tidspunktet for de ordinære ekspropriationer, kan ekspropriere en ejendom, der berøres særligt indgribende af projektet, og såfremt der foreligger særlige personlige grunde.

Ekspropriationer til jernbaneanlæg kan normalt forventes gennemført 1½-3 år efter vedtagelsen af en anlægslov, da ekspropriationerne først kan gennemføres, når Banedanmark har udarbejdet et detailprojekt, og en ekspropriationskommission har afholdt de nødvendige besigtigelser.

Ejendomme, der skal eksproprieres i deres helhed, eksproprieres efter ekspropriationskommissionens beslutning snarest muligt efter detailbesigtigelsesforretningen. Hvis særlige forhold gør sig gældende, kan kommissionen beslutte at ekspropriere hele ejendomme efter linjebesigtigelsesforretningen. Delekspropriationer kan først gennemføres, når anlægget er detailprojekteret, således at ekspropriationsindgrebet på de enkelte ejendomme nærmere kan fastlægges.

Ejerne af nogle af disse ejendomme vil kunne være i en situation, hvor det kan være rimeligt, at de får mulighed for at få eksproprieret deres ejendom, før der har været afholdt linjebesigtigelse.

F.eks. vil erhvervsvirksomheder, der ønskes videreført, kunne have behov for nye faciliteter, som det kræver tid at etablere, ikke mindst hvis der skal opføres nye bygninger et andet sted. Ved at give erhvervsvirksomheder mulighed for en tidlig ekspropriation kan det undgås, at staten stilles over for erstatningskrav som følge af driftstab.

Der foreslås derfor en bestemmelse, hvorefter transportministeren i særlige tilfælde kan ekspropriere en ejendom, der berøres særligt indgribende af jernbaneprojektet, før tidspunktet for de ordinære ekspropriationer.

Ved »særligt indgribende« sigtes til en situation, hvor transportministeren vurderer, at der er en betydelig risiko for, at den pågældende ejendom senere vil blive totaleksproprieret.

Det vil ikke være et krav, at det forventes, at ejendommen vil skulle totaleksproprieres. Det vil derfor kunne komme på tale, hvis de øvrige betingelser er opfyldt, at staten overtager et areal, selv om ejendommen kun delvist forventes eksproprieret, eller hvis ejeren påføres væsentlige ulemper i forbindelse med projektets gennemførelse. Det foreslås dog, at den forventede delvise ekspropriation eller de ulemper, som projektet indebærer, skal have et betydeligt omfang.

Selv om kravet om, at ejendommen skal berøres særligt indgribende af projektet, er opfyldt, kan transportministeren kun i særlige tilfælde ekspropriere de pågældende ejendomme før linjebesigtigelsen. Det vil således herudover være et krav, at ejeren har særlige personlige årsager til at ønske ejendommen overtaget, før tidspunktet for den ordinære ekspropriation.

Særlige personlige årsager kan f.eks. være sygdom, alder, familieførøgelse eller andre sociale årsager.

Erhvervsvirksomheder, der drives i selskabsform, vil i visse tilfælde ligeledes kunne opfylde kriteriet om »særlige personlige grunde«. De »særlige personlige grunde« vil i sådanne tilfælde kunne foreligge hos ledelsen af den pågældende virksomhed. For erhvervsvirksomheder vil kriteriet om en særlig personlig grund ligeledes kunne opfyldes, hvis erhvervsvirksomheden lider et betydeligt indtægtstab, hvis der ikke sker ekspropriation, før de ordinære ekspropriationer.

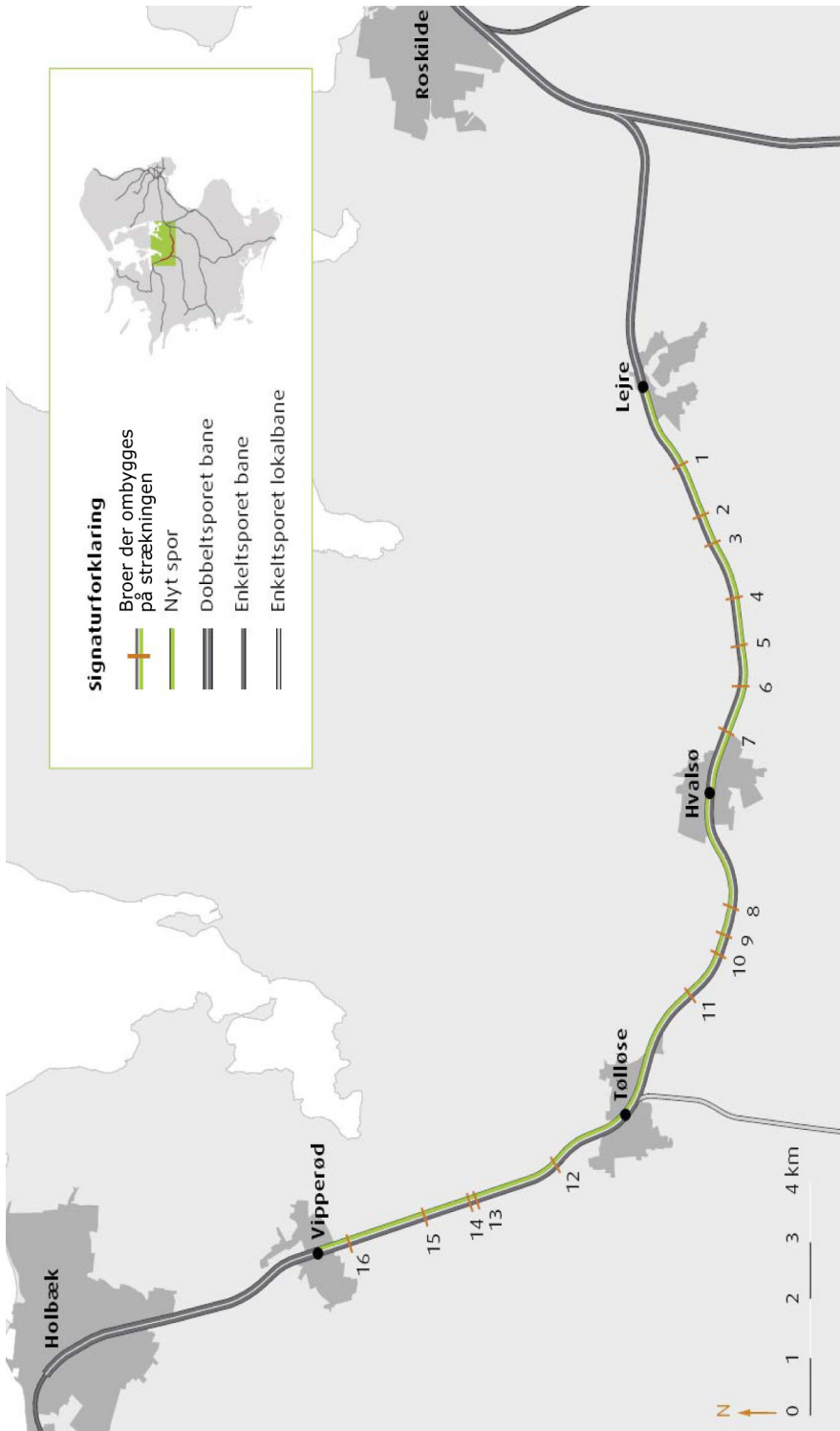
En fremrykning af ekspropriationer vil kun komme på tale, hvis ejeren af den pågældende ejendom eller erhvervsvirksomheden anmoder herom.

Efter *stk. 4* fastsættes erstatningen efter reglerne i lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom.

#### Til § 4

Det foreslås, at loven træder i kraft dagen efter bekendtgørelsen i Lovtidende. Det ønskes, at loven træder i kraft så hurtigt som muligt af hensyn til projektets fremdrift.

## Broer der ombygges på strækningen



## Overkørsler der nedlægges på strækningen

