

UDKAST

Gammel Mønt 4
1117 København K
Telefon 7226 7000
Fax 7226 7070
mnh@trafikstyrelsen.dk
www.trafikstyrelsen.dk

Forslag

til

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

Journal T102-000007

Notat

Dato 11.09.2009

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

§ 2. Beskyttelsesmæssige hensyn efter naturbeskyttelsesloven eller bevaringsmæssige hensyn efter museumsloven for så vidt angår arealer, der er nødvendige for gennemførelsen af det i § 1 omhandlede anlæg, varetages alene efter denne lov.

§ 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. 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. 3. Erstatningen fastsættes af ekspropriations- og taksationsmyndighederne i henhold til lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom.

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

Bemærkninger til lovforslaget

Notat
Dato 11.09.2009

Almindelige bemærkninger

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.

I forbindelse med ombygningen nedlægges 4 offentlige jernbaneoverkørsler mellem Lejre og Vipperød og erstattes 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 ombygges stationerne i Lejre, Hvalsø, Tølløse og Vipperød.

Anlægsarbejdet udføres af Banedanmark efter delegation fra transportministeren. Som bilag til lovforslaget er vedlagt et kort med placering af det ekstra spor (bilag 1).

[Udbygningen forventes ibrugtaget i 2017. Det undersøges i øjeblikket, om anlægget kan tages i brug tidligere.] Kapaciteten forventes at kunne udnyttes fuldt ud, når der i 2020 foretages nogle få tilpasningsarbejder, når signalsystemet udskiftes og sporforbindelser mellem de to hovedspor etableres i Hvalsø. Udvidelsen af kapaciteten mellem København og Ringsted er endvidere en forudsætning for fuld udnyttelse af kapaciteten mellem Lejre og Vipperød.

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 fuldt ud tilstrækkeligt antal togafgange og bedre køreplaner med faste minuttal.

En væsentlig del af formålet med udbygningen af Nordvestbanen er at betjene rejsende mellem Nordvestsjælland og København. På strækningen mellem Roskilde og København er trafikpresset i dag så stort, at en udvidelse af trafikken på Nordvestbanen til og fra København

ikke vil kunne håndteres med opretholdelse af en tilfredsstillende trafikafvikling. De forventede fulde trafikale forbedringer af udbygningen af Nordvestbanen forudsætter derfor, at der tilvejebringes en udvidelse af banekapaciteten mellem København og Ringsted.

Projektet om udbygning af Nordvestbanen har i 2005-2007 gennemgået en VVM-analyse med tilhørende projektering. Herigennem er alternative udformninger af anlægget kortlagt og prissat, og der er foretaget undersøgelser af anlæggets konsekvenser for miljøet. Det er særligt udformning og placering af anlæg som erstatning for eksisterende jernbaneoverskørsler, der nedlægges (erstatningsanlæg), der har været genstand for den offentlige debat.

2. Trafikale forbedringer

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). De rejsende mellem Kalundborg og Roskilde får også gavn af den større trafikale fleksibilitet og de kortere rejsetider mellem Roskilde og Holbæk.

	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 giver endvidere 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 2017 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 kan ligeledes opnå væsentlige forbedringer af betjeningen med flere afgange 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 etableres som del af nogle få restarbejder et sporskifte i Hvalsø i forbindelse med opsætning af nye signaler omkring år 2020. Dette giver mulighed for tættere togdrift i forbindelse med enkeltsporskørsel (2 tog pr. time i stedet for 1 tog pr. time), hvilket er 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 Nybygningsløsningen i 2018 eller 5. sporløsningen i 2020), og når signalsystemet på Nordvestbanen er udskiftet omkring år 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 medfører en betydelig vækst i antallet af rejser.

Trafik i anlægsfasen

I anlægsfasen påvirkes togtrafikken af sporspærringer, da anlæg af det ekstra spor forudsætter udskiftning af en større forekomst af blødbund 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; passager videre mod København vil blive trans-

porteret i bus mellem Holbæk og Roskilde.

Notat
Dato 11.09.2009

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

Banedanmark sørger i samarbejde med DSB for information af de berørte passagerer, så de 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.

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 gangtunnellen adgang til boligområdet Æblehaven.

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 banen. Broerne skal yderligere være bygget til at modstå

påvirkningen fra togenes højere hastighed. Nye broer bygges efter en profil, der giver plads til en eventuel senere elektrificering af banen.

Notat
Dato 11.09.2009

De broer, der ombygges på strækningen, er følgende, jf. bilag 2:

1. Vejbroen 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 Kisserupvej ved Hule Mølle nedrives, og der bygges en ny og bredere bro.
3. Vandløbsbroen for Ledreborg Å ved Kisserupvej fjernes, og der bygges en ny og større underføring med banketter.
4. Vandløbsbroen ved Kisserup vandløbet nær Espelundgård 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. Vejbroen ved Krathuse nedrives (adgang til landbrugsarealer), og der etableres en ny adgangsvej.
7. Vejbroen 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 banedæmning ved Kildevang vest for Hvalsø bevares uændret. For at give plads til det nye spor fyldes der jord på nordsiden af dæmningen, og der bygges en 40 meter lang støttemur over bygværket. Øverst på dæmningen bygges en sporbærende bro, der får funktion som faunapassage.
10. Vejbroen ved Tingerupvej nær Soderup nedrives, og der etableres en ny adgangsvej.
11. Vejbroen ved Ruggårdsvej nedrives, og der bygges en ny og større bro.
12. Vejbroen ved Lunderødvej nedrives og erstattes af en ny og større bro.
13. Vandløbsbroen ved Truelsbæk forlænges i forbindelse med udvidelse af banedæmningen.
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 faunapassagen reduceres en smule. Faunaens muligheder for passage over 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 berøres 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.

Jernbaneoverkørsler

Udbygningen, som medfører en ændret og forøget trafik på jernbaneanlægget, har tillige en påvirkning på vejtrafikken, som på en række steder passerer banen ved benyttelse af overkørsler (bilag 3).

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

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

Tidsplan

I byggeår 1-2 detailprojekteres det ekstra spor, og anlægsarbejderne planlægges påbegyndt i byggeår 3. [Udbygningen forventes ibrugtaget i 2017. Det undersøges i øjeblikket, om anlægget kan tages i brug tidligere.]

Den fulde udnyttelse af kapaciteten forudsætter gennemførelse af Bandedanmarks 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 strækning-

gen. Desuden vil den øgede trafik på strækningen betyde, at bomme-
ne ved en overkørsel allerede med 4 tog i timen hver vej vil være ne-
de 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.

Soderup

I Soderup nedlægges de to eksisterende overkørsler ved hhv. Tadre-
vej og Bukkerupvej. I stedet anlægges en omfartsvej og vejunderfø-
ring ved Tadrevej.

Anlægget udgøres af en forbindelsesvej i en blød kurve mellem Buk-
kerupvej 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. Tunnelen får en fri-
højde på 4,5 meter, 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.

Tølløse

Nedlæggelse af overkørslen i Tølløse medfører ændrede adgangsfor-
hold mellem byens østlige og vestlige del.

Lovforslaget tilvejebringer grundlaget for etablering af en vejforbin-
delse med cykelstier fra Kvarmløsevej via Sofievej til Jernbanevej.
Frihøjden bliver 4,5 meter, så lastbiler, busser og redningskøretøjer
kan passere. Den maksimale hastighed fastsættes til 30 km/t.

Krydset ved Kvarmløsevej/Teglværksvej nedlægges, og der etableres
en ny adgangsvej til Teglværksvej. Der etableres en gangtunnel lige
under den eksisterende overkørsel, og der bliver adgang via let-
løbstrapper ('tramper') fra Kvarmløsevej og Tølløsevej.

Vipperød

I Vipperød nedlægges den eksisterende jernbaneoverkørsel ved As-
mindrupvej. I stedet for etableres en omfartsvej syd for byen i en af-
stand af 100-200 meter fra Kildevangsparken.

Vejen forløber næsten parallelt med Kildevangsvej og forbinder Ros-
kildevej med Nybyvej. Den føres under banen i en tunnel med frihøjde
på 4,5 meter, hvilket tillader kørsel med lastbiler, busser og rednings-
køretøjer. 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 handicappede. Svært gangbesværede kan bruge 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 overkørsler.

Inden for rammerne af denne lov vil det være muligt at ændre udformningen og placeringen af anlægget ved Kvarmløsevej/Tølløsevej i Tølløse, der erstatter den eksisterende jernbaneoverkørsel. Eventuelle ændringer sker under forudsætning af, at Holbæk Kommune etablerer det planlovmæssige grundlag og betaler de eventuelt herved opståede meromkostninger.

[Anmodning om eventuelle projektændringer med tilhørende materiale skal forelægges Trafikstyrelsen til godkendelse senest ved udløbet af dette lovforslags høringsperiode.]

5. Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige

Forslaget indebærer udgifter for staten til anlæg af det ny spor, anlæg der erstatter jernbaneoverkørsler, ombygning 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 aktstykket 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:

	Bygge- år 1	Bygge- år 2	Bygge- år 3	Bygge- år 4	Bygge- år 5	...	2020 ¹⁾
Banedanmarks udgifter i mio. kr.	65	195	385	360	260	...	25

Tabel 3. Statslige udgifter som følge af anlæg af det ekstra spor ²⁾

- 1) Udgifter i år 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 2,8-5,6 mio. kr. årligt i 2009-priser. Når anlægget på et tidspunkt vil skulle udskiftes, vil der være omkostninger til fornyelse.

6. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet

Projektet indgår som en del af trafikaftalen af 29. januar 2009 og 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. Således vil overflytning af bilture til jernbanen kunne reducere udledningen af CO₂ – til gavn for klimaet, miljøet og naturen.

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.

I efteråret 2006 blev miljøredegørelsen sendt 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 samt ekspropriation af nødvendige arealer.

Støj efter ibrugtagning af det ekstra spor

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

Der er derfor regnet med 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 skiftet til en ny 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 materiel 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 2017 med 4 tog pr. time pr. retning og med nyere materiel belastes 27 boliger med støj over grænseværdien.

Omkring år 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 støjdæmpning med udgangspunkt i den forventede maksimale trafikmængde efter 2020. Støjdæmpningen omfatter facadeisolering, typisk i form af udskiftning af vinduer.

Natur og fredninger

Projektets konsekvenser i forhold til naturområder er begrænset.

Naturregistreringen viser, at syv naturlokaliteter i begrænset omfang vil blive berørt, og to små naturlokaliteter vil gå tabt. Ved nogle vand-

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

På banelegemet mellem Lejre og Hvalsø er der registeret markfirben, som er beskyttet i henhold til EF-habitatdirektivets bilag IV. Af denne grund planlægges gravearbejderne i det aktuelle område udført i perioden medio juni til medio september. I denne periode er markfirbene aktive og kan ændre opholdssted længere væk fra arbejdsområdet. Såfremt det skønnes nødvendigt for at opretholde en sammenhængende økologisk funktionalitet i området, etableres der midlertidige yngledæmninger i nærheden af banen.

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.

Det foreslås derfor, at transportministeren træffer afgørelser efter denne lov under inddragelse af beskyttelsesmæssige hensyn efter naturbeskyttelsesloven for så vidt angår arealer, der er nødvendige for gennemførelse af det i § 1 omhandlede anlæg. Det nye spor vil blive placeret i umiddelbar nærhed af det nuværende spor, og der bliver således ikke tale om, at anlægget vil have væsentlige naturbeskyttelsesmæssige konsekvenser.

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.

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 2. sporet. Dertil skal lægges ca. 8 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 ti ejendomme ved

gennemførelse af Sofievejssløsningen. Anlæggene, der erstatter overkørsler i Soderup og Vipperød, vil medføre ekspropriation af landbrugsarealer. Der er gennemført forlods overtagelse af otte ejendomme.

I anlægsfasen gennemføres udover permanente ekspropriationer også midlertidige ekspropriationer til adgangsveje, arbejdspladsarealer og materialedepoter. Langs banestrækningerne udenfor byområderne etableres arbejdsveje i ca. 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 reetableres arealerne så vidt muligt til deres oprindelige formål og stand og leveres tilbage til ejerne.

Anlægsfasen

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 nødvendige 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.

Banen 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 bygning af nye vejanlæg, der erstatter de nedlagte overkørsler, og med ombygning af stationer 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.

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 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.

10. Høring

Grundlaget for lovforslagets bestemmelse om anlæg af dobbeltspor på Nordvestbanen mellem Lejre og Vipperød har som nævnt under punkt 8 været i offentlig høring, ligesom lokale myndigheder er blevet hørt.

Lovforslaget har desuden været sendt i høring hos DSB, Banedanmark, Region Sjælland, Kommunernes Landsforening, Danske Regioner [høringsliste].

I det videre forløb i anlægsprocessen vil borgere og virksomheder langs den berørte strækning mellem Lejre og Vipperød løbende blive informeret om anlægsarbejdernes karakter og tidsplan.

11. Sammenfattende skema

Samlet vurdering af lovforslagets konsekvenser

Notat
Dato 11.09.2009

	Positive konsekvenser/ mindreudgifter	Negative konsekvenser/ merudgifter
Økonomiske konsekvenser for stat, kommuner og regioner	Projektet indgår som en del af trafikaftalen af 29. januar 2009 og fremmer mulighederne for bæredygtig transport.	Ja, for staten. Anlægsudgifterne anslås til 1.300 mio. kr. i byggeårene. De gennemsnitlige vedligeholdelsesudgifter anslås til 2,8-5,6 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 ₂ .	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. Støjbelastningen i driftsfasen forventes reduceret i forhold til i dag, selv om trafikken øges og hastigheden sættes op. Det skyldes indsættelse af nyere, støjsvagt materiel. Konsekvenser i forhold til naturområder er li-

		geledes begrænset. Ved nogle vandløb opnås bedre passagemuligheder for dyrene i forbindelse med anlæg af nye broer.
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). Som følge af markfirben, der er beskyttet af habitatdirektivets bilag IV, udføres gravearbejderne i en periode, hvor markfirbenene kan ændre opholdssted længere væk fra arbejdsområdet.	

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.

Til § 2

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 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 træffer i stedet afgørelser efter denne lov under inddragelse af såvel beskyttelsesmæssige hensyn efter naturbeskyttelsesloven som bevaringsmæssige hensyn efter museumsloven. Dette gælder også for igangværende sager, der omhandler de pågældende arealer, herunder også klagesager, efter naturbeskyttelsesloven og museumsloven.

Transportministeren vil desuden have mulighed for at genoptage 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.

Til § 3

Notat
Dato 11.09.2009

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

Den foreslåede bestemmelse i stk. 2 indebærer, at transportministeren kan ekspropriere en ejendom, der berøres særligt indgribende af projektet, før tidspunktet for de ordinære ekspropriationer, og såfremt der foreligger særlige personlige grunde.

Ved »særligt indgribende« sigtes primært til en situation, hvor Trafikstyrelsen vurderer, at der er en betydelig sandsynlighed 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.

Herudover er det et krav, at ejeren har særlige personlige grunde til at ønske ejendommen overtaget før tidspunktet for de ordinære ekspropriationer.

»Særlige personlige grunde« kan være sygdom, alder, familieforøgelse eller andre sociale årsager.

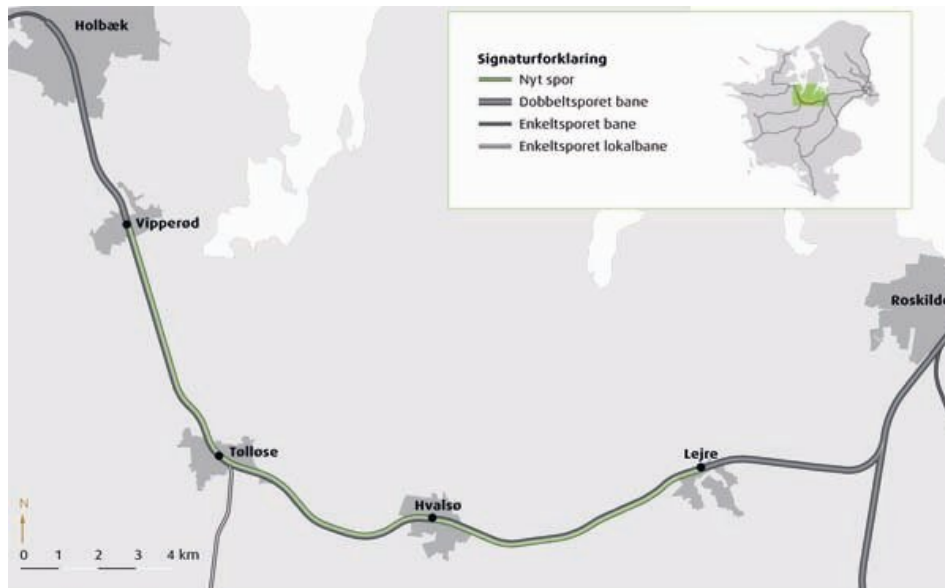
Efter stk. 3 sker ekspropriation efter reglerne i lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom.

Til § 4

Det foreslås, at loven træder i kraft dagen efter bekendtgørelse i Lovtidende.

Notat
Dato 11.09.2009

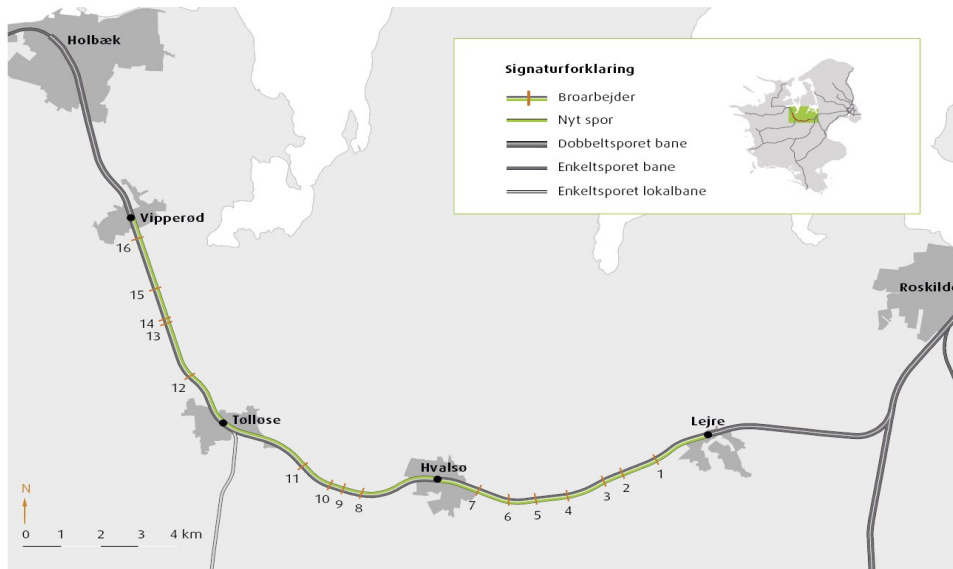
Kort over jernbanestrækningen Lejre-Vipperød



Bilag 2

Notat
Dato 11.09.2009

Kort over broer der ombygges på strækningen



Bilag 3

Kort over overkørsler der nedlægges på strækningen

Notat
Dato 11.09.2009

