



Trafikstyrelsen
Gammel Mønt 4
1117 København K

Dato: 24. september 2009
Sagsb.: Morten Holme
Sagsnr.: 08 / 70073
Dir.tlf.: 72 36 62 91
E-mail: moho@holb.dk

info@trafikstyrelsen.dk
mnh@trafikstyrelsen.dk

Krydsning af dobbeltspor i Tølløse

Som opfølgning af aftale mellem Trafikstyrelsen og Holbæk Kommune indstiller Holbæk Byråd, at der i Tølløse vælges den såkaldte Faktaløsning i stedet for Sofievejssløsningen, som Trafikstyrelsen i første omgang havde indstillet.

På møde den 2. april 2009 mellem Trafikstyrelsen og Holbæk Kommune oplyste Trafikstyrelsen at man var villig til at vælge en anden løsning i stedet for Sofievejssløsningen på baggrund af veldokumenteret data. En eventuel prisdifference skulle betales af Holbæk Kommune.

På mødet blev det sammen med Martin Munk Hansen og Susan Galsø vurderet, at en økonomisk og trafikmæssig undersøgelse udført af COWI i lighed med tidligere undersøgelser udført for Trafikstyrelsen ville være et godt grundlag for vurdering af alternative løsninger.

Baggrund

I Tølløse by er indstillet at den eksisterende jernbaneoverskæring nedlægges og erstattes af en vejforbindelse med cykelstier fra Kvarmløsevej via Sofievej til Jernbanevej. Frihøjden er sat til 4½ meter, så der bliver mulighed for passage af busser og lastbiler. Som supplement hertil er indstillet etablering af en gangtunnel, hvor den eksisterende overkørsel er i dag.

Holbæk Kommune og borgerne i Tølløse by er ikke interesseret i at Sofievejssløsningen bliver gennemført, da den vil betyde at der fortsat kan føres tung trafik i gennem byen, og at dette kan ske i samme omfang som i dag. Desuden vurderes det, at grundlaget for beslutningen er ændret, idet frihøjden ved underføringen af Hjortholmvej er øget til 4½ meter, så tung trafik til Tølløse kan køre ad denne vej i stedet for gennem byen.

Sofievejssløsningen vil også betyde, at der skal nedrives et stort antal huse, hvilket vil betyde, at bymidten skæmmes i unødigt grad.

Beslutning om Faktaløsningen

Holbæk Kommune har fået COWI til at udarbejde en udvidet analyse af alle de foreslåede løsninger i og omkring Tølløse by. Analysen belyser både de trafikmæssige og de økonomiske forhold, og bygger videre på tidligere analyser udført til Trafikstyrelsen.

På baggrund af COWIs analyse kan Faktaløsningen anlægges for 50 mill. kr. Faktaløsningen vil trafikmæssigt betyde, at der vil ske en yderligere begrænsning af trafikken gennem byen med 15 % i forhold til Sofievejsløsningen og dermed også en begrænsning af den tunge trafik.

På grundlag af denne analyse har Holbæk Byråd besluttet at anbefale Faktaløsningen til gennemførelse. Det er desuden besluttet af Byrådet, at krydsningen bør udformes, så den tunge trafik tilskyndes til at køre uden om byen. Byrådet er derfor interesseret i, at Faktaløsningen udformes i en modificeret form uden rundkørsel, men med T-kryds, hvor Tølløsevej munder ud i Jernbanevej. Byrådet har også lagt vægt på, at der etableres en stiunderføring mellem Tølløsevej og Kvarmløsevej ved den nuværende jernbaneoverskæring.

Holbæk Kommune er indstillet på, at bidrage til den videre planlægning omkring udformningen af krydsningen i Tølløse, så det kan indgå i det planlovmæssige grundlag. Der vurderes ikke at være væsentlige meromkostninger. Men kommunen er indstillet på eventuelt at bidrage ved gennemførelsen af Faktaløsningen, hvis der skulle være væsentlige meromkostninger, som følge af kommunens ønsker til den endelige udformning.

Med venlig hilsen

Jørn Sørensen
borgmester

/

Hans Søje
kommunaldirektør

Vedlagt i bilag:

COWI : Trafikal og økonomisk vurdering af erstatningsanlæg for baneoverskæring i Tølløse

Holbæk Kommune

Trafikal og økonomisk vurdering af erstatningsanlæg for baneoverskæring i Tølløse

Notat

COWI A/S

Parallelvej 2
2800 Kongens Lyngby

Telefon 45 97 22 11
Telefax 45 97 22 12
www.cowi.dk

Indholdsfortegnelse

- 1 Baggrund**
- 2 Sammenfatning**
- 3 Overordnede forhold**
- 4 Central løsning**
- 5 Sydlig forbindelsesvej**
- 6 Nordlig forbindelsesvej**
- 7 Tværgående sammenligning**
- 8 Samlet vurdering**

1 Baggrund

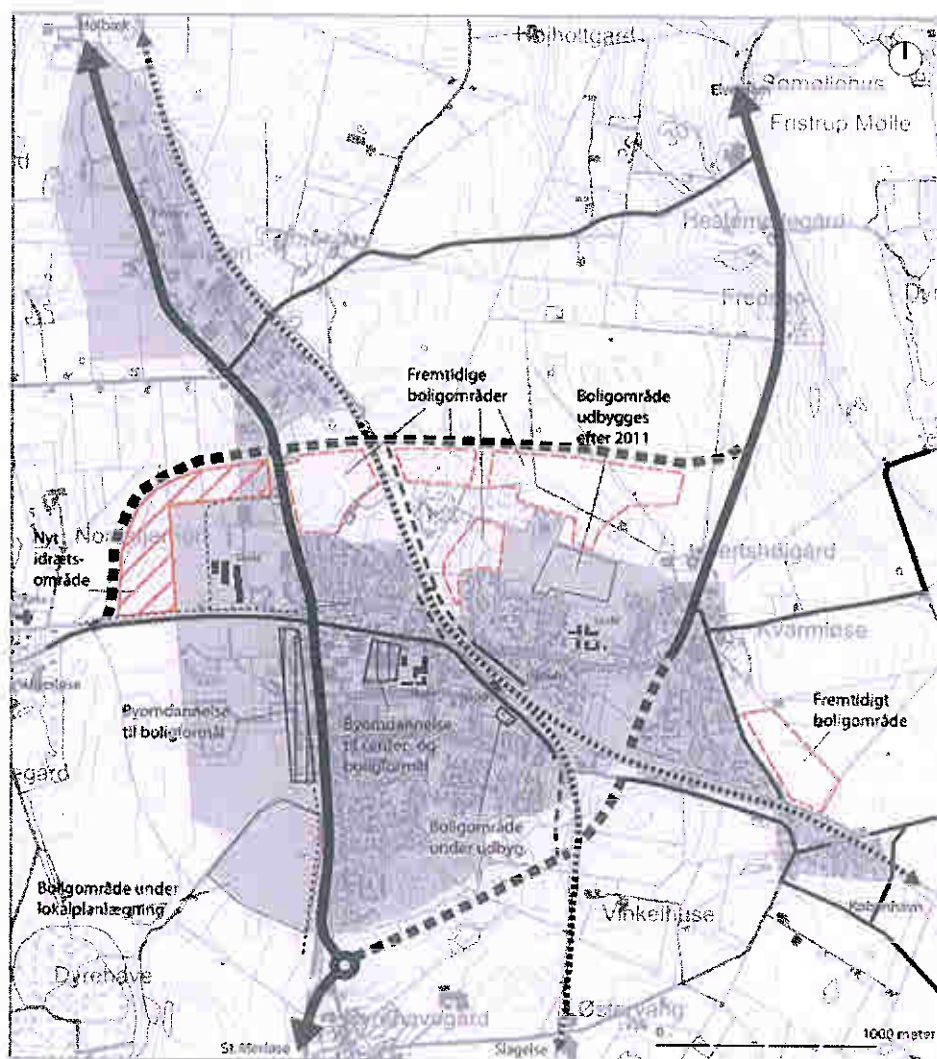
Med den planlagte dobbeltsporsløsning på Nordvestbanen skal overkørslen i Tølløse nedlægges, og Tølløsevej-Kvarmløsevej skal lukkes ved den nuværende overkørsel. Det betyder, at der skal etableres nye vej- og stianlæg som erstatning for den lukkede vej.

Trafikstyrelsen belyste i 2006-2007 sammen med kommunen en række forslag som led i arbejdet med Miljøreddegørelse for udbygning af Nordvestbanen. Nu ønsker kommunen en samlet vurdering af udvalgte forslag. Vurderingen skal belyse forskelle i trafikale og økonomiske konsekvenser og præsentere resultaterne på en overskuelig form.

Dette notat indeholder en sådan samlet vurdering.

Dokumentnr. P-71053-01
Version 2
Udgivelsesdato 13. august 2009

Udarbejdet hgr
Kontrolleret jno
Godkendt hgr



Figur 1.1 *Udviklingskitse for Tølløse fra Holbæk Kommuneplan 2007 - 2018. Skitsen viser byudviklingsmuligheder og mulige placeringer af nye forbindelsesveje hhv. syd og nord om byen.*

2 Sammenfatning

Tre principielt forskellige forslag samt varianter og kombinationer af disse er belyst:

- En central løsning med en vejhank - kun for person- og varebiler eller for alle biler
- En sydlig forbindelsesvej evt. suppleret med en central løsning
- En nordlig forbindelsesvej evt. suppleret med en central løsning.

Alle forslag har både fordele og ulemper og beslutning om den endelige løsning vil afhænge af hvilke forhold, der lægges mest vægt på. Neden for angives derfor væsentlige argumenter, som kan benyttes i drøftelser af de 3 løsninger.

En central løsning med en vejhank

Argumenter for en sådan løsning:

- Kun mindre ændringer af de trafikale forhold og tilgængelighed for biltrafikken (få hundrede ud ca. 4.500 biler om dagen flyttes)
- Ingen yderligere vejanlæg i landskabet i udkanten af byen
- Den billigste løsning
- Med en løsning kun for person- og varebiler undgås yderligere gennemkørsel fra 100-200 lastbiler om dagen.

Argumenter mod en sådan løsning:

- Ingen væsentlig reduktion af trafikbelastningen på den centrale vej i bymidten (Tølløsevej-Kvarmløsevej)
- Areal beslaglægges til vejhank og tunnel i et centralt bymidteområde
- Kun mindre forbedringer for fodgængere og cyklister tryghed på den centrale vej i bymidten
- Ingen nye muligheder for byomdannelse og -udvikling i Tølløse.
- Med en vejhank kun for person- og varebiler vil lastbiler og evt. busser med ærinde i Tølløse få en stor omvej.

En sydlig forbindelsesvej

Argumenter for en sådan løsning:

- En væsentlig reduktion af trafikbelastningen på den centrale vej i bymidten (40 - 70 procent mindre trafik)
- Forbedring af tryghed og trafiksikkerhed for fodgængere og cyklister i bymidten
- Ingen arealindgreb i bymidten til vejhank
- Bedre trafik tilgængelighed for de sydligste af byområderne ved Sønderstrupvej, hvor byudvikling er i gang.

Argumenter mod en sådan løsning:

- Større trafikarbejde, mere omvejskørsel for bilister end med en central løsning eller en nordlig forbindelsesvej - eller større risiko for fortsat gennemkørselstrafik på Jernbanevej og Tølløsevej vest for Jernbanevej.
- Forbedrer ikke tilgængelighed for hovedparten af det sydlige byområde i Tølløse, i det områderne ikke er planlagt til betjening med en sådan vej
- Belaster Jernbanevej, som er en central bygade med mange fodgængere og cyklister, med mere biltrafik (fra ca. 1.100 til ca. 3.000 biler om dagen)
- Kræver for at sikre en rimelig tilgængelighed for biltrafik enten
 - en ny vej til bymidten via Jernbanevej. Vejen kræver kompliceret og dyrt vejanlæg ved krydsning af Høng-Tølløse banen samt en uheldig linjeføring meget tæt på nyt boligområde.
 - eller
 - en central løsning med en vejhank
- Kræver nyt vejanlæg i landskabet i udkanten af byen.

Den nye vej til bymidten belyst ovenfor er en forlængelse af Jernbanevej med adgang til den sydlige forbindelsesvej vest for Høng-Tølløse banen via Lidtgodtvej. Alternativt kan forbindelsen ske via den nuværende Jernbanevej, som er tilsluttet den sydlige forbindelsesvej øst for Høng-Tølløse banen. Dette vil kræve, at Jernbanevej føres i en ny tunnel under denne bane. Trafikalt giver

alternativet et mindre samlet trafikarbejde, men til gengæld risiko for lidt mere gennemfartstrafik på Jernbanevejs nordlige del. Anlægsprisen for alternativet er desuden ca. 26 mio kr dyrere på grund af den nye tunnel under Jernbanevej.

En nordlig forbindelsesvej

Argumenter for en sådan løsning:

- En væsentlig reduktion af trafikbelastningen på den centrale vej i bymidten (50 - 85 procent mindre trafik)
- Forbedring af tryghed og trafikikkerhed for fodgængere og cyklister i bymidten (måske lidt bedre end den sydlige løsning, da Jernbanevej ikke får ekstra belastning)
- Ingen arealindgreb i bymidten til vejhank
- Muliggør god trafik tilgængelighed for nye byudviklingsområder nord for Tølløse
- Muliggør en eventuel lukning af Tølløsevej vest for Hjortholmvej til gavn for sammenhæng og tryghed i byområder på hver side af Tølløsevej ved Centralskolen. Selv uden total lukning vil trafikken blive væsentlig reduceret her.

Argumenter mod en sådan løsning:

- Større trafikarbejde, mere omvejskørsel for bilister, end med en central løsning
- Kræver nyt vejanlæg i landskabet i udkanten af byen.

Den nordlige forbindelsesvej er belyst både som en kort vestlig løsning og en lang vej nord om hele byområdet. Argumenter ovenfor gælder den lange løsning. Den korte løsning vil være billigere, give en lidt mindre aflastning af især Kvarmløsevej og ikke på samme måde muliggøre byudvikling nord for Tølløse. Den korte løsning kan anlægges som en første etape og forlænges i en senere etape.

Kombinationer af forslag

De trafikale konsekvenser af forslag med både en central løsning kun for person- og varebiler samt nye vejforbindelser enten syd eller nord for byen er også belyst. Væsentlige resultater herfra er:

- Kombinationer giver både fordele for gennemfartstrafikken (især den nordlige løsning) og mindre omvejskørsel for bilister til og fra samt i Tølløse.
- Det betyder til gengæld, at der ikke opnås samme aflastning af den centrale vejstrækning, hvilket betyder, at tryghed og sikkerhed for fodgængere og cyklister ikke forandres væsentligt i forhold til i dag
- Løsningerne har langt højere anlægsomkostninger.

Anlægsoverslag

De enkelte forslag er i Trafikstyrelsens hidtidige arbejder bearbejdet på forskellige niveauer og anlægsoverslag er udarbejdet på lidt forskelligt grundlag (f.eks. med hensyn til korrektion for usikkerheder). I nedenstående skema ses en oversigt, der kan benyttes til grove sammenligninger mellem forslagene.

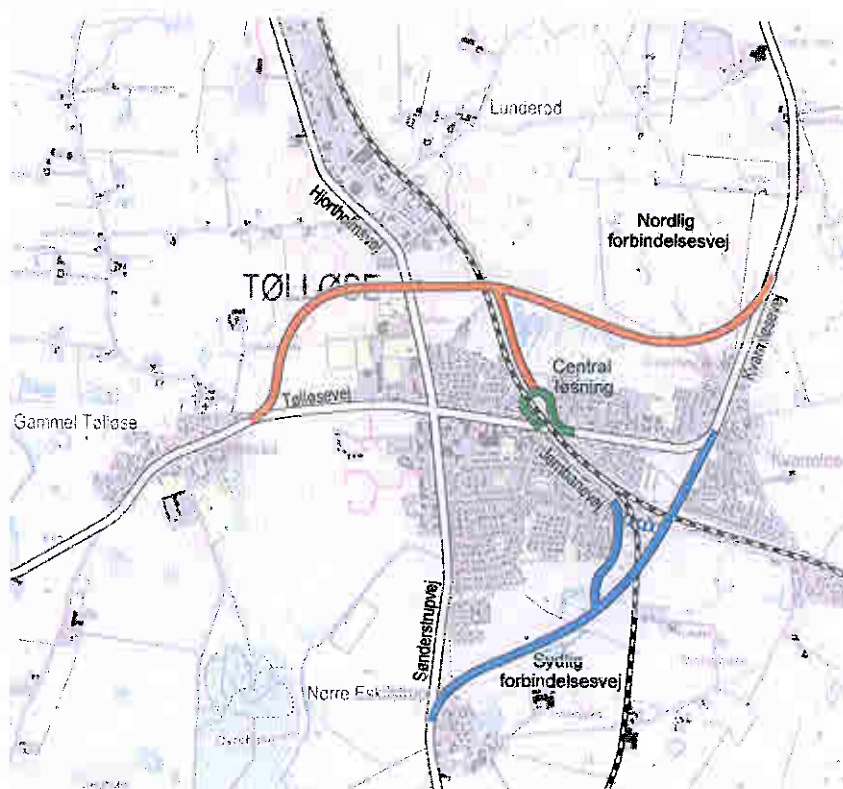
Januar 2007 priser (tal i de enkelte søjler er ikke nødvendigvis beregnet med ens forudsætninger)	Anlægsoverslag i mio kr		
	Miljøredegørelse 2007	Senere programfase 2007	"Nyt" overslag*
Sofievejs-løsningen	63	51	-
Fakta løsningen	68	-	50**
Sydlig forbindelsesvej inkl. ny adgang via Jernbanevej-Lidtgodtvej	96	78	-
Sydlig forbindelsesvej inkl. ny adgang via Jernbanevej	-	-	104
Sydlig forbindelsesvej inkl. Fakta-løsningen	-	-	133**
Sydlig forbindelsesvej inkl. ny adgang via Jernbanevej-Lidtgodtvej og inkl. Fakta-løsningen	-	-	141**
Kort vestlig nordlig forbindelsesvej	-	-	63
Kort vestlig nordlig forbindelsesvej inkl. Fakta-løsningen	-	-	106**
Lang nordlig forbindelsesvej	-	-	102
Lang nordlig forbindelsesvej inkl. Fakta-løsningen	-	-	144**

* "Nye" overslag baseret på tidligere overslag fra baggrundsarbejde til miljøredegørelse og programfase justeret ud fra eventuelle nye ikke tidligere beløbssatte projektelementer eller kombinationsløsninger, som ikke tidligere har været beløbssat. Andre varianter af nordlig forbindelsesvej har været beløbssat i miljøredegørelsen.

** Overslag ekskl. ekspropriationsomkostning til Fakta. Ekspropriation var tidligere anslået til ca. 15 mio. kr.

3 Overordnede forhold

Situationen i dag er, at Nordvestbanen krydser Tølløsevej-Kvarmløsevej i den centrale del af byen i en signalreguleret overkørsel, hvor både motorkøretøjer og lette trafikanter kan krydse banen.



Figur 3.1 Nuværende forhold og principkitser af erstatningsløsninger.

Følgende muligheder for etablering af nye veje og stier i henholdsvis bymidten (centralt) og i udkanten af byen er vurderet:

- Central løsning i bymidten
- Nordlig forbindelsesvej i udkanten af byen
- Sydlig forbindelsesvej i udkanten af byen.

De tre hovedalternativer giver forskellige trafikale og andre effekter, ligesom de i forskellig grad kræver supplerende projekter. Endelig kan de kombineres. Det er således ikke nødvendigvis et spørgsmål om enten en løsning i bymidten eller i udkanten af byen.

Vurdering

Følgende forhold er inddraget i vurderingen af de ovenstående løsningsforslag og varianter:

- Vejtrafik (mængder og rutevalg)
- Lette trafikanter (tilgængelighed, trafiksikkerhed og tryghed)
- Trafiksikkerhed
- Sammenhæng med byudvikling
- Anlægsøkonomi

Trafikstyrelsen og kommunen har tidligere vurderet varianter af ovenstående forslag. I Trafikstyrelsens miljøredegørelse fra 2007 er en central løsning i bymidten (vejhank via Sofievej) fremhævet som hovedforslag og en række varianter med de andre løsningsmuligheder er belyst.

Flere af varianternes trafikale effekter blev vurderet før Hjortholmvejs krydsning af jernbanen nord for Tølløse blev ombygget til passage for lastbiler. Desuden er der løbende sket mindre ændringer i den anvendte trafikmodells basisforudsætninger. De trafikale vurderinger baseres i dette notat derfor på nye modelkørsler, hvor basisforudsætningerne er ens for hver af de belyste forslag. Dermed kan de trafikale effekter sammenlignes ensartet på tværs af varianterne.

De øvrige vurderinger om lette trafikanter er baseret på Trafikstyrelsens tidligere gennemførte vurderinger og nye egne vurderinger.

Vurderingen af anlægsøkonomi tager udgangspunkt i de tidligere udarbejdede overslag som baggrund for Trafikstyrelsens miljøredegørelse og den efterfølgende bearbejdning af få udvalgte forslag i programfasen. For udvalgte forslag kan overslag direkte findes i baggrundsmaterialet, mens det for andre varianter af forslag har været nødvendigt at kombinere delelementer fra de tidligere overslag til nye overslag. Forudsætninger for beregning af anlægsoverslag er ikke helt sammenlignelige, men det er her og nu vurderet, at det er tilstrækkeligt til at kunne se på tværs af løsningsforslagene. Overslagene indeholder generelt også arealerhvervelse, men da der nu er usikkerhed om ekspropriationsomkostninger til Fakta er dette beløb særskilt trukket ud af overslagene.

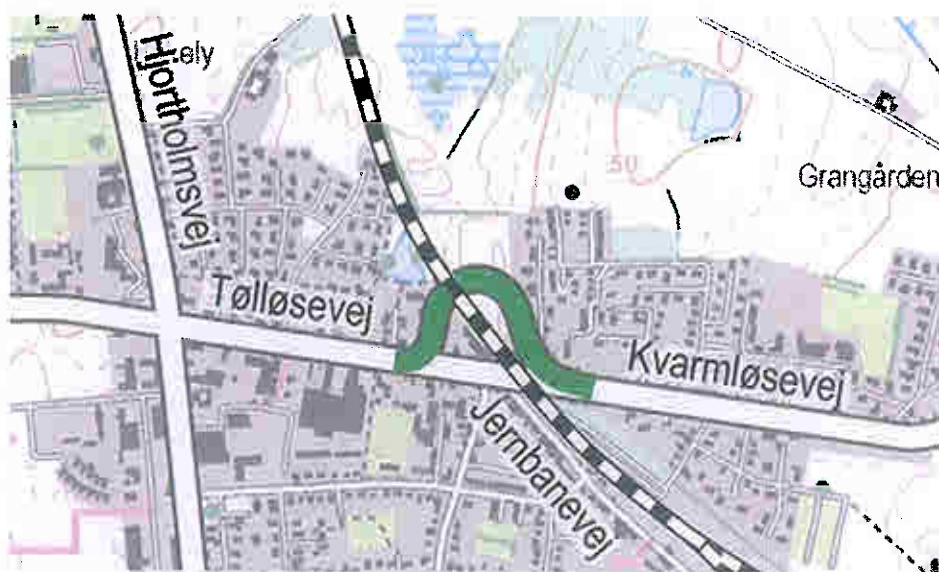
4 Central løsning

Den centrale løsning består i at forlægge den nuværende krydsning af banen ca. 100 m mod nord i en uformet vej, der betegnes en vejhank. Det mest bearbejdede forslag indebærer brug af Sofievej vest for banen som del af vejhanken. Med den udformning opnås kurveradier og kryds, som kan tilgodese arealbehov også for store lastbiler.

Et alternativt forslag er, at vejhanken vest for banen går tættere på banen uden at benytte Sofievej, men hen over den grund, hvor der i dag ligger en Fakta butik. Vejen vil få meget små kurveradier og forudsættes kun at være for person- og varebiler.

I begge tilfælde forventes en skiltet hastighed på 30 km/t. De to forslag er blevet omtalt som hhv. Sofievejs-løsningen og Fakta-løsningen (eller hank-løsningen). Fælles for løsningerne er følgende supplerende foranstaltninger:

- Lukning af krydset Kvarmløsevej/Teglværksvej og ny adgang til Teglværksvej via vejhanken.
- Lukning af vejadgang til stationsparkering via Kvarmløsevej lige øst for banen
- Etablering af ny gangtunnel under banen.



Figur 4.1 Principskitse med Sofievejs-løsning.



Figur 4.2 Principskitse med Fakta løsning.

Vejtrafikken

For biltrafikken medfører *Sofievejs-løsningen*:

- Ca. 5-10 procent (200-500) færre biler pr dag på Kvarmløsevej og Tølløsevej gennem Tølløse på begge sider af banen uden for vejhanken.
- Ca. 40 procent (ca. 1.700) færre biler på Tølløsevej mellem vejhanken og Jernbanevej lige vest for banen.
- Uændret rutevalg for bilister, bortset fra
 - helt lokale ændringer ved banekrydsningen. For den enkelte bilist, der i dag krydser banen, vil det betyde en omvejskørsel på mellem 100 og 300 meter.
 - Flytning af noget af den nuværende gennemkørende trafik i Tølløse, som har rejsemål hhv. nord og syd for Tølløse. Det vil dreje sig om ca. 500 biler om dagen. Tallet er meget usikkert, da en del alternative ruter er næsten ens i tidsforbrug (f.eks. gennem Soderup).
- I alt må forventes en meget lille ekstra kørsel pr dag på ca. 900 km og et ekstra tidsforbrug på ca. 35 timer.

Med en central løsning kun for person- og varebiler (*Fakta-løsningen*) aflastes Tølløsevej-Kvarmløsevej yderligere i forhold til Sofievejs-løsningen for en del tunge køretøjer, således at op mod 15 procent (ca. 700) færre biler pr dag kører på Tølløsevej-Kvarmløsevej i forhold til eksisterende situation.

Lige som for Sofievejs-løsningen køres i alt få ekstra km, ca. 1.500 km mere pr dag og der bruges ca. 50 timer mere. Forskellen til Sofievejs-løsningen skyldes især lastbiler, der ikke kan benytte vejhanken i Fakta-løsningen og derfor får en længere rute.

Lette trafikanter

For fodgængere betyder lukningen af baneoverskæringen (ens for alle løsninger), at man skal krydse banen gennem en ny fodgængertunnel under banen. Tunnellen forventes at få såkaldte letløbstrapper med en lille højdeforskel mellem trinene, der muliggør trækken med f.eks. barnevogne og cykler.

Cyklister kan desuden benytte cykelstierne på vejhanken.

Lette trafikanter får dermed alt andet lige en lidt forringet tilgængelighed centralt gennem byen på tværs af banen enten i form af trapper eller i form af en omvej via vejhanken. Det forhold er ens for alle løsningsforslag.

Trafiksikkerhed

Forslaget omfatter kun små ændringer af betydning for trafiksikkerheden. Vejhanken medfører både anlæg af nye kryds og nedlæggelse af andre kryds. Alt i alt skønnes det, at trafiksikkerheden i bedste fald er uændret.

Den oplevede utryghed og uheldsrisikoen for cyklister og fodgængere på Tølløsevej vil være mindre mellem vejhanken og banen, da biltrafikken her bliver mindsket meget. Til gengæld vil fodgængere og cyklister på Tølløsevej-Kvarmløsevej på tværs af banen skulle gennem 2 nye t-kryds, hvor vejhanken kobles til Tølløsevej og Kvarmløsevej. Det vil alt andet lige øge uheldsrisikoen og den oplevede utryghed, da trafikmængderne her kun mindskes lidt i forhold til i dag. Udformningen af krydsene skal derfor ske med særlig omhu for at imødegå nye problemer.

Sammenhæng med byudvikling

En central løsning ændrer ikke på de muligheder og barrierer for byudvikling i yderkanterne af byområdet, som kommuneplanen lægger op til. I bymidten vil det nye vejanlæg derimod optage plads, som ellers ville kunne være benyttet til mere bymidte orienterede anvendelser. Desuden kræver Fakta-løsningen, at en nuværende butik vest for banen må nedlægges.

Anlægsøkonomi

I arbejdet med miljøredegørelsen blev anlægsprisen i 2007 priser vurderet til 63 mio kr for Sofievejs-løsningen. Prisen blev i en efterfølgende programfase justeret til 51 mio kr ud fra ændrede enhedspriser, mindre korrektionsfaktor for usikkerheder samt mindre justeringer af selve udformningen af projektet.

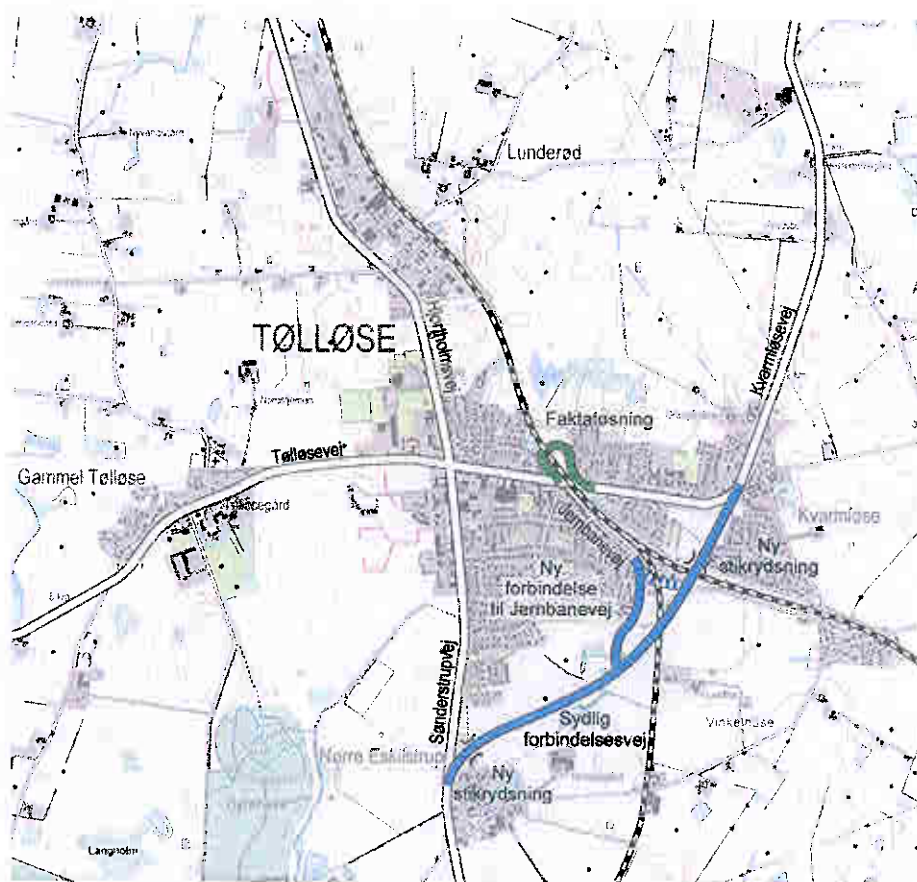
Fakta-løsningen blev i miljøredegørelsen vurderet til en anlægspris på 68 mio kr og er ikke efterfølgende bearbejdet. Vurderingen inkluderede ekspropriationsomkostninger inkl. prisen for en ekspropriation af Fakta. Hvis Fakta ekspropriationsomkostningen fjernes fra forslaget, vurderer vi nu et overslag på ca. 50 mio kr. med samme forudsætninger om usikkerheder som i programfasen.

5 Sydlig forbindelsesvej

Overordnet består forslaget i at erstatte banekrydsningen med en sydlig forbindelsesvej mellem i øst Kvarmløsevej ved Dalvænget og i vest Sønderstrupvej syd for Tølløse by. For at sikre en fortsat rimelig vejbetjening af bymidten indgår supplerende vejanlæg, se Figur 5.1.

Følgende forslag med en sydlig forbindelsesvej er vurderet her:

- Sydlig forbindelsesvej og en ny forbindelse til centrum via Jernbanevej
- Sydlig forbindelsesvej og Fakta-løsningen
- Sydlig forbindelsesvej og en ny forbindelse til centrum via Jernbanevej og Fakta-løsningen.



Figur 5.1 Principskitse for løsningsforslag med en sydlig forbindelsesvej og ny forbindelse herfra til centrum via Jernbanevej og/eller Lidtgodtvej, evt. suppleret med Fakta-løsningen.

Følgende gælder for løsningerne:

- Den sydlige forbindelsesvej forventes skiltet til 50 km/t
- Forbindelsen til centrum via Lidtgodtvej-Jernbanevej forventes skiltet til maksimalt 40 km/t, og der suppleres med fartdæmpende foranstaltninger på øvrige veje i byen for at undgå uønsket ny gennemfartstrafik på mindre veje. Et alternativ med forbindelse via nuværende Jernbanevej, blot med ny krydsning i tunnel af Høng-Tølløse banen, er også belyst.
- Niveaufrie stikrydsninger af den sydlige forbindelsesvej etableres ved Sønderstrupvej og ved Dalvænget-Rødtjørnevej (eller langs med jernbanen på nordsiden af denne - foreløbig er der ikke foretaget anlægsøkonomisk vurdering af dette alternativ, men det skønnes ikke at påvirke den samlede pris for løsningen væsentligt).
- Jernbanevejs krydsning af Høng-Tølløse banen lukkes, når der etableres forbindelse via Lidtgodtvej.
- Ved den nuværende baneoverskæring i bymidten etableres stitunnel.

- I varianter med Fakta-løsningen udformes vejhanken som beskrevet for den centrale løsning.

Vejtrafikken

For biltrafikken medfører forslaget med *den sydlige forbindelsesvej inkl. ny forbindelse til centrum via Jernbanevej-Lidtgodtvej*:

- Kvarmløsevej vest for Dalvænget får ca. 70 procent færre biler om dagen og tæt på banen er der kun ca. 5 procent tilbage af bilerne.
- Tølløsevej vest for banen får ca. 40 procent færre biler om dagen.
- Den sydlige del af Jernbanevej får mere end en fordobling af trafikken fra ca. 1.100 biler til ca. 3.000 biler om dagen.
- Sønderstrupvej i Tølløse vil opleve en reduktion på ca. 30 procent.
- De ovenstående ændringer skyldes et ændret rutevalg. De gennemkørende trafikanter uden rejsemål i Tølløse vil benytte den nye forbindelsesvej, og trafik til og fra Tølløse vil i høj grad benytte den nye forbindelse via Jernbanevej i stedet for Tølløsevej og Kvarmløsevej.
- For den enkelte bilist vil den ekstra kørsel variere meget. Noget gennemkørende trafik vil få en kortere rute, mens en del trafikanter med ærinde i Tølløse vil opleve ekstra kørsel.
- I alt må forventes en ekstra kørsel pr. dag på ca. 6.700 km og et ekstra tidsforbrug på ca. 120 timer.

Alternativet med forbindelse via Jernbanevej i ny tunnel under Høng-Tølløse banen giver et mindre samlet trafikarbejde, men samtidig større risiko for gennemfartstrafik på Tølløsevej vest for Jernbanevej.

For biltrafikken medfører det alternative forslag med *den sydlige forbindelsesvej inkl. Fakta-løsningen*:

- Kvarmløsevej får op mod 10 procent færre biler vest for Dalvænget.
- Tølløsevej vest for banen får ca. 30 procent færre biler.
- Den sydlige del af Jernbanevej vil få fjernet næsten al trafik på grund af lukningen af krydsningen med Høng-Tølløse banen, og den nordlige del vil opleve ca. 50 procent færre biler om dagen.
- Sønderstrupvej vil opleve ca. 40 procent færre biler.
- De ovenstående ændringer skyldes et ændret rutevalg. De gennemkørende trafikanter i Tølløse vil benytte den nye forbindelsesvej.

- For den enkelte bilist vil den ekstra kørsel variere meget. Nogen gennemkørende trafik vil få en kortere rute, mens trafikanter med ærinde i Tølløse kun vil opleve lille ekstra kørsel.
- I alt kan forventes en ekstra kørsel pr. dag på ca. 2.000 km og et ekstra tidsforbrug på ca. 40 timer.

For biltrafikken medfører det alternative forslag med *den sydlige forbindelsesvej inkl. ny forbindelse til centrum via Jernbanevej-Lidtgodtvej og inkl. Faktaløsningen:*

- Kvarmløsevej vest for Dalvænget får ca. 15 procent færre biler om dagen.
- Tølløsevej vest for banen får ca. 30 procent færre biler.
- Den sydlige del af Jernbanevej vil få fjernet 60 - 70 procent af trafikken på grund af lukningen af krydsningen med Høng-Tølløse banen, og den nordlige del vil opleve ca. 40 procent færre biler om dagen.
- Sønderstrupvej vil opleve ca. 40 procent færre biler.
- De ovenstående ændringer skyldes et ændret rutevalg. De gennemkørende trafikanter i Tølløse vil benytte den nye forbindelsesvej og trafik til og fra Tølløse vil i højere grad benytte den nye forbindelse via Jernbanevej i stedet for Tølløsevej og Kvarmløsevej.
- For den enkelte bilist vil den ekstra kørsel variere meget. Noget gennemkørende trafik vil få en kortere rute, mens trafikanter med ærinde i Tølløse i højere grad vil opleve lille ekstra kørsel.
- I alt kan forventes en ekstra kørsel pr. dag på ca. 1.800 km og et ekstra tidsforbrug på ca. 40 timer.

Lette trafikanter

For fodgængere betyder lukningen af baneoverskæringen, at man skal krydse banen gennem en ny fodgængertunnel under banen. Tunnellen forventes at få såkaldte letløbstrapper med en lille højdeforskel mellem trinene, der muliggør trækken med f.eks. barnevogne og cykler.

Lette trafikanter får dermed alt andet lige en lidt forringet tilgængelighed centralt gennem byen på tværs af banen enten i form af trapper eller i form af en omvej via vejhanken. Det forhold er ens for alle løsningsforslag.

Den sydlige forbindelsesvej vil flytte biltrafik væk fra Kvarmløsevej og Tølløsevej, hvilket alt andet lige vil forbedre trykgheden for de lette trafikanter her. En ny forbindelse via Jernbanevej vil medføre øget biltrafik her. På den nordlige del af strækningen, som indgår i bymidten med butikker på begge sider, vil det øge barrierevirkning og utryghed for lette trafikanter både langs og på tværs af vejen.

Trafiksikkerhed

Den nye forbindelsesvej og dens tilslutninger til eksisterende veje forventes udformet efter bedste trafiksikkerhedsmæssige standard (f.eks. med rundkørsler), men alt andet lige vil en ny vej og nye trafikvejskryds give en ny uheldsrisiko. Reduktionen af biltrafik på centrale veje med et blandet trafikbillede gennem en bymidte vil nedsætte, men ikke fjerne uheldsrisikoen. Den øgede trafik på Jernbanevej vil også give en øget uheldsrisiko, men en udformning med fartdæmpning til 40 km/t vil kunne imødegå problemet.

Den samlede ændring i uheldsrisiko vurderes derfor at være lille, og en eventuel forbedring vil især komme på lokaliteter med mange fodgængere og cyklister.

Sammenhæng med byudvikling

Den sydlige forbindelse berører ikke de muligheder for byudvikling i den sydlige yderkant af byområdet, som kommuneplanen lægger op til. For bymidten betyder forbindelsen, at den nuværende strækning Tølløsevej-Kvarmløsevej aflastes for biltrafik, hvilket kan styrke bymidtens karakter som en fodgængervenlig bymidte.

Ovenstående afhænger en del af om der kobles en ny forbindelse til bymidten via Jernbanevej eller/og en vejhank.

Anlægsøkonomi

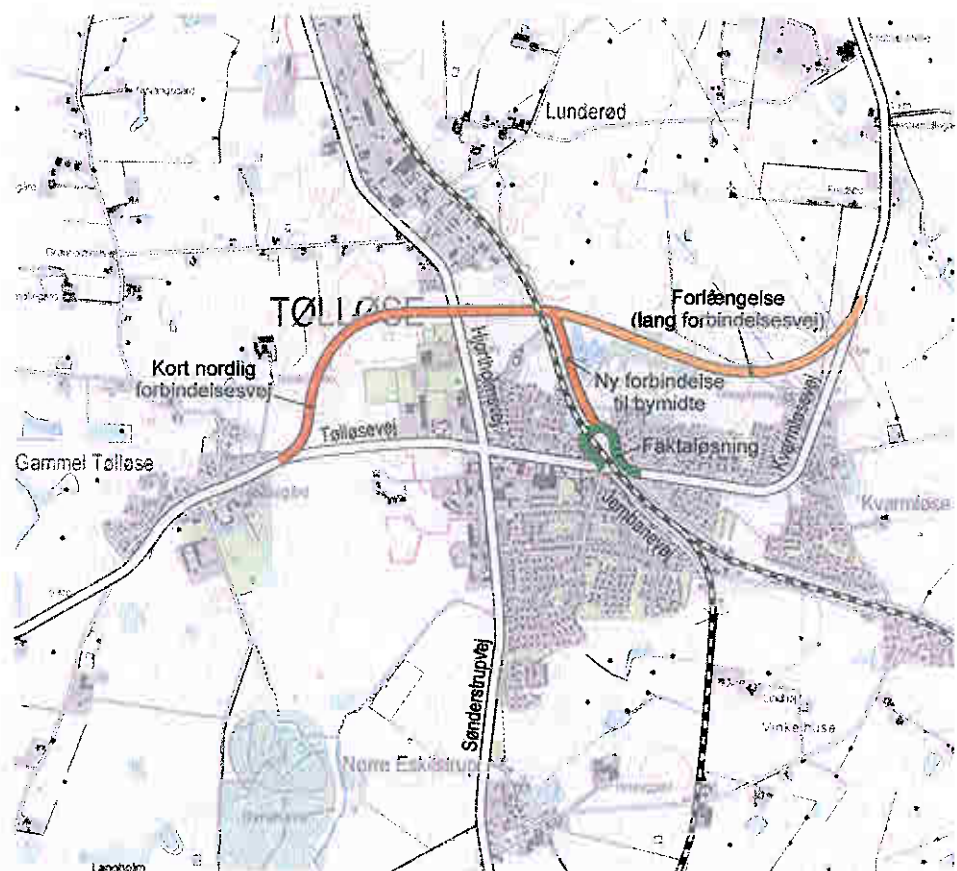
Den sydlige forbindelsesvej inkl. ny forbindelse til Jernbanevej, ny stitunnel i bymidten og to nye stitunneler ved krydsning af forbindelsesvejen blev i miljøredegørelsen vurderet til en anlægspris på 96 mio kr. I den efterfølgende programfase blev forslaget indhold justeret en smule og nye beregningsforudsætninger blev anvendt i øvrigt. Overslaget her var på 78 mio kr.

De øvrige forslag med kombinationer og varianter er ikke tidligere vurderet. Vi har benyttet forudsætningerne fra programfasen til at vurdere anlægsoverslag på disse varianter. Alternativet med en forbindelse via den nuværende Jernbanevej dog suppleret med en ny tunnel under Høng-Tølløsebanen har et anlægsoverslag på ca. 104 mio kr. Overslaget for en løsning inkl. Fakta-løsningen (men uden forbindelse via Jernbanevej) er på ca. 133 mio kr og kombinationen med både Fakta-løsning og forbindelse via Jernbanevej er på ca. 141 mio kr. I begge forslag er ekspropriation af Faktagrunden ikke inkluderet.

6 Nordlig forbindelsesvej

Overordnet består forslaget i at erstatte banekrydsningen med en nordlig forbindelsesvej mellem Tølløsevej vest for Hjortholmvej nord om Tølløse og med forbindelse til Tølløse bymidte via en ny vej lige øst for banen. Den nordlige forbindelsesvej kan forlænges mod øst til Kvarmløsevej, se Figur 6.1. Det vil være muligt at anlægge den korte forbindelsesvej som en første etape og senere at anlægge resten af vejen (forlængelsen). Følgende forslag med en nordlig forbindelsesvej er vurderet her:

- Kort nordlig forbindelsesvej. (Vejen forløber mellem Tølløsevej vest for Hjortholmvej nord om Tølløse og med forbindelse til Tølløse bymidte via en ny vej øst for banen).
- Kort nordlig forbindelsesvej og Fakta-løsningen.
- Kort nordlig forbindelsesvej og en forlængelse herfra til Kvarmløsevej nord for Kvarmløse (i det følgende kaldet "Lang nordlig forbindelsesvej").
- Lang nordlig forbindelsesvej og Fakta-løsningen.



Figur 6.1 Principskitse for løsningsforslag med en nordlig forbindelsesvej som enten en kort forbindelse eller en lang forbindelse og evt. suppleret med Fakta-løsningen.

Vejtrafik

For biltrafikken medfører forslaget med *den korte nordlige forbindelsesvej*:

- Kvarmløsevej vest for Dalvænget får ca. 45 procent færre biler om dagen.
- Tølløsevej vest for banen får ca. 55 procent færre biler om dagen.
- Den nye forbindelse fra nord til Tølløse bymidte vil få en daglig trafik på ca. 3.700 biler, hvilket kan sættes i forhold til den nuværende trafik på tværs af banen i Tølløse på ca. 5.000 biler om dagen.

- Hjortholmvej vil nord for Tølløse opleve ca. 25 procent flere biler, mens strækningen i Tølløse by vil opleve ca. 50 procent flere biler.
- De ovenstående ændringer skyldes et ændret rutevalg. De nuværende gennemkørende trafikanter i Tølløse vil i højere grad benytte Hjortholmvej og den vestligste del af den nye korte nordlige forbindelsesvej, mens trafik til og fra Tølløse i højere grad vil benytte den nye forbindelse fra nord.
- For den enkelte bilist vil den ekstra kørsel variere meget. Gennemkørende trafik vil kun opleve små forskelle, mens nogle trafikanter med ærinde i Tølløse i højre grad vil opleve ekstra kørsel.
- I alt må forventes en ekstra kørsel pr. dag på ca. 6.400 km og et ekstra tidsforbrug på ca. 120 timer.

For biltrafikken medfører forslaget med *den korte nordlige forbindelsesvej og en Fakta løsning*:

- Kvarmløsevej vest for Dalvænget får ca. 10 procent færre biler om dagen.
- Tølløsevej vest for banen får en reduktion på ca. 20 procent.
- Den nye forbindelse til Tølløse bymidte lige øst for banen vil få en lille daglig trafik på under 500 biler (da vejhanken i Fakta løsningen vil bære trafikken i stedet for), hvilket kan sættes i forhold til den nuværende trafik på tværs af banen i Tølløse på ca. 5.000 biler om dagen.
- Hjortholmvej vil nord for Tølløse opleve få procent flere biler, mens strækningen i Tølløse by vil opleve ca. 30 procent færre biler.
- De ovenstående ændringer skyldes et ændret rutevalg. De nuværende gennemkørende trafikanter i Tølløse vil i højere grad benytte Hjortholmvej og den nordlige forbindelsesvej vest herfor
- Trafik til og fra Tølløse vil næsten benytte samme ruter som i dag. Den nye forbindelse fra nord vil kun blive benyttet af få hundrede biler om dagen.
- For den enkelte bilist vil der være eksempler både på ekstra og mindre kørsel. Gennemkørende trafik vil opleve små forskelle, mens nogle trafikanter med ærinde i Tølløse vil opleve vejhanken som ekstra kørsel.
- I alt må forventes en ekstra kørsel pr. dag på ca. 1.100 km og et ekstra tidsforbrug på ca. 40 timer.

For biltrafikken medfører forslaget med *den lange nordlige forbindelsesvej*:

- Kvarmløsevej vest for Dalvænget får ca. 85 procent færre biler om dagen.
- Tølløsevej vest for banen får en reduktion på ca. 50 procent.

- Den nye forbindelse fra nord til Tølløse bymidte vil få en daglig trafik på ca. 1.500 biler, hvilket kan sættes i forhold til den nuværende trafik på tværs af banen i Tølløse på ca. 5.000 biler om dagen.
- Hjortholmvej vil nord for Tølløse opleve ca. 10 procent flere biler, mens strækningen i Tølløse by vil opleve ca. 70 procent flere biler.
- De ovenstående ændringer skyldes et ændret rutevalg. De nuværende gennemkørende trafikanter i Tølløse vil i højere grad benytte Hjortholmvej og den nye nordlige forbindelsesvej, mens trafik til og fra Tølløse i højere grad vil benytte den nye forbindelse fra nord.
- For den enkelte bilist vil den ekstra kørsel variere meget. Gennemkørende trafik vil kun opleve små forskelle, mens nogle trafikanter med ærinde i Tølløse i højere grad vil opleve ekstra kørsel.
- I alt må forventes en ekstra kørsel pr. dag på ca. 4.100 km og et ekstra tidsforbrug på ca. 60 timer.

For biltrafikken medfører forslaget med *den lange nordlige forbindelsesvej og Fakta løsningen*:

- Kvarmløsevej vest for Dalvænget får ca. 70 procent færre biler om dagen.
- Tølløsevej vest for banen får ca. 60 procent færre biler om dagen (kan også være lidt lavere, da faldet vil afhænge af, hvilken af flere næsten ligeværdige ruter, som bilister vælger at benytte fra nord til byområdet sydvest for banen i Tølløse bymidte)
- Den nye forbindelse fra nord til Tølløse bymidte vil få en daglig trafik på ca. 1.100 biler, hvilket kan sættes i forhold til den nuværende trafik på tværs af banen i Tølløse på ca. 5.000 biler om dagen.
- Hjortholmvej vil nord for Tølløse opleve knap 10 procent flere biler, mens trafikmængden på strækningen i Tølløse by vil være stort set uændret.
- De ovenstående ændringer skyldes et ændret rutevalg. De nuværende gennemkørende trafikanter i Tølløse vil i højere grad benytte Hjortholmvej og den nye nordlige forbindelsesvej, mens trafik til og fra Tølløse i højere grad vil benytte den nye forbindelse fra nord.
- For den enkelte bilist vil den ekstra kørsel variere meget. Gennemkørende trafik vil kun opleve små forskelle, mens nogle trafikanter med ærinde i Tølløse i højere grad vil opleve ekstra kørsel.
- I alt må forventes en ekstra kørsel pr. dag på ca. 1.100 km og et ekstra tidsforbrug på ca. 15 timer.

Lette trafikanter

For fodgængere betyder lukningen af baneoverskæringen (ens for alle løsnin-ger), at man skal krydse banen gennem en ny fodgængertunnel under banen. Tunnellen forventes at få såkaldte letløbstrapper med en lille højdeforskel mellem trinene, der muliggør trækken med f.eks. barnevogne og cykler.

Lette trafikanter får dermed en lidt forringet tilgængelighed centralt gennem byen på tværs af banen enten i form af trapper eller i form af en omvej via vej-hanken. Det forhold er ens for alle løsningsforslag.

Den nordlige forbindelsesvej vil flytte biltrafik væk fra Kvarmløsevej og Tøllø-sevej i bymidten, hvilket alt andet lige vil være en forbedring for de lette trafi-kanter her. Den nye adgang fra nord forventes at være uden randbebyggelse og skaber derfor ikke nye barrierer.

Trafiksikkerhed

Den nye forbindelsesvej og dens tilslutninger til eksisterende veje forventes udformet efter bedste trafiksikkerhedsmæssige standard (f.eks. med rundkørs-ler), men alt andet lige vil en ny vej og nye trafikvejskryds give en ny uheldsri-siko. Reduktionen af biltrafik på centrale veje med et blandet trafikbillede gen-nem en bymidte vil nedsætte, men ikke fjerne uheldsrisikoen.

Den samlede ændring i uheldsrisiko vurderes derfor at være lille, og en eventu-el forbedring vil især komme på lokaliteter med mange fodgængere og cykli-ster.

Sammenhæng med byudvikling

Den nordlige forbindelse kan ses i sammenhæng med kommuneplanens udpeg-ning af mulige byudviklingsområder nord for Tølløse, som i givet kan betjenes af den nye vej. Dette gælder kun for den "lange" forbindelse.

For bymidten betyder forbindelsen, at den nuværende strækning Tølløsevej-Kvarmløsevej aflastes for biltrafik, hvilket kan styrke bymidtens karakter som en fodgængervenlig bymidte.

Ovenstående afhænger en del af om der samtidig etableres en vejhank gennem bymidten.

Anlægsøkonomi

Løsningsforslag med en nordlig forbindelsesvej blev vurderet i miljøredegørel-sen, men med andre valg af varianter. tilslutninger mv. end kommunen nu øn-sker belyst. Vi har derfor udarbejdet nye overslag for de valgte forslag. Forud-sætningerne for vurderingen er baseret på miljøredegørelsens indhold kombine-ret med nye vurderinger af varianter, som ikke var med på det tidspunkt (stræk-ningen vest for Hjortholmvej og forbindelsen til bymidten). Overslaget er her-efter justeret med samme korrektionsfaktor som forslag udarbejdet i programfa-sen.

De 4 overslag ser således ud:

Kort nordlig omfartsvej	63 mio kr
Kort nordlig omfartsvej inkl. Fakta-løsningen	106 mio kr
Lang nordlig omfartsvej	102 mio kr
Lang nordlig omfartsvej inkl. Fakta-løsningen	144 mio kr.

7 Tværgående sammenligning

I alt er i dette notat belyst 9 mulige løsningsforslag, i det følgende sammenlignes forslagene på tværs af de belyste faglige emner.

Vejtrafik

Figur 7.1 viser de forventede ændringer i trafikarbejde og tidsforbrug ved de valgte løsninger. Det skal pointeres, at forskellene er relativt små og den konkrete udformning inkl. skiltning af vejanlæggene samt eventuel byudvikling og dens vejtilslutninger vil kunne påvirke disse resultater.

De relativt små ændringer kan illustreres ved for eksempel at se på det nuværende totale antal kørte km pr dag alene på Tølløsevej mellem Hjortholmvej og krydsningen med banen. Med den nuværende trafikmængde på ca. 4.400 biler om dagen køres der på denne strækning alene ca. 2.200 km om dagen, hvilket er mere end den totale ekstra kørsel på hele vejnettet, som de fleste af løsningsforslagene indebærer.

Forskelle pr døgn i forhold til nuværende situation (afrundede tal)	Central løsning		Sydlig forbindelsesvej			Nordlig forbindelsesvej			
	Sofievej	Fakta	Inkl. ny vej via Jernbanevej	Inkl. Fakta-løsning	Inkl. begge	Kort	Kort inkl. Fakta-løsning	Lang	Lang inkl. Fakta-løsning
Trafikarbejde i km	900	1.600	6.700	2.000	1.800	6.400	1.100	4.200	1.100
Tidsforbrug i timer	35	50	120	40	40	120	40	60	10

Figur 7.1 Forskelle (vækst) i samlet trafikarbejde og tidsforbrug mellem de belyste løsningsmuligheder.

Selvom de ekstra kørte km i det store billede er relativt få, så viser de, at løsninger med en nordlig eller sydlig forbindelsesvej giver et ekstra trafikarbejde i forhold til en central løsning. Det ekstra trafikarbejde skyldes dels ekstra kørsel for de gennemkørende trafikanter og dels ekstra kørsel for trafikanter til og fra Tølløse, hvor nogle trafikanter skal køre en omvej i forhold til i dag for at nå sit rejsemål. Kombinationsløsninger med både en forbindelsesvej og en central løsning giver ca. samme trafikarbejde som en central løsning.

Forskelle i trafikmængder på udvalgte vejstrækninger i Tølløse er derimod store. I Figur 7.2 er vist en skematisk oversigt over trafikmængder på de vigtigste af de berørte veje i hvert af løsningsforslagene.

(afrundede tal)	Nuværende forhold	Central løsning		Sydlig forbindelsesvej			Nordlig forbindelsesvej			
		Sofievej	Fakta	Inkl. ny vej via Jernbanevej	Inkl. Faktaløsning	Inkl. begge	Kort	Kort inkl. Faktaløsning	Lang	Lang inkl. Faktaløsning
Hjortholmvej i Tølløse	4.140	+ 160	+ 150	+ 210	+ 50	0	+ 2.080	- 1.210	+ 3.010	+ 90
Tølløsevej vest for Hjortholmvej	3.330	0	- 20	- 740	- 140	- 140	- 2.330	- 1.230	- 2.330	- 2.120
Tølløsevej i bymidten	4.350	- 160	- 690	- 1.820	- 1.400	- 1.400	- 2.390	- 860	- 2.090	- 2.600
Jernbanekrydsning centralt i Tølløse*	5.670	- 640	- 760	- 5.670	- 600	- 1.040	- 5.670	- 670	- 5.670	- 2.960
Kvarmløsevej i bymidten	4.790	- 640	- 690	- 3.460	- 600	- 1.040	- 2.070	- 690	- 4.170	- 3.420
Ny forbindelse fra nord til bymidte	-	-	-	-	-	-	+ 3.560	+ 840	+ 1.460	+ 1.090
Sønderstrupvej i Tølløse	3.500	- 140	+ 160	- 970	- 770	- 770	- 140	- 180	+ 480	+ 70
Jernbanevej, tæt på Tølløsevej	2.820	- 140	- 740	- 260	- 990	- 1.270	- 840	- 760	- 540	- 870
Jernbanevej, syd for Vestergade	1.150	0	0	+ 3.030	- 1.150	- 630	+ 380	- 50	- 100	- 100
Ny forbindelse via Jernbanevej	-	-	-	+ 4.180	-	+ 520	-	-	-	-

* For nuværende forhold gælder tallet den nuværende Kvarmløsevej-Tølløsevej jernbanekrydsning i niveau, mens tallet for løsningsforslagene gælder tallet i vejhanken i tunnel under banen. Uden en central løsning er faldet lig med 100 procent = - 5.670 biler

Figur 7.2 *Daglige trafikmængder udtrykt i årsdøgntrafik (et udtryk for en gennemsnitlig daglig trafik i løbet af et år) for udvalgte strækninger i Tølløse området.*

Resultaterne viser, at den centrale strækning Tølløsevej-Kvarmløsevej bliver aflastet i alle forslag, men med stor variation. Den største aflastning kommer naturligvis uden en central løsning med en vejhank. En hank løsning enten for alle bilister (Sofievejs-løsningen) eller kun for person- og varebiler (Faktaløsningen) vil kun aflaste Tølløsevej-Kvarmløsevej for nogle hundrede biler om dagen, mens løsninger med forbindelsesveje enten syd eller nord om byen vil aflaste med op til ca. 4.000 biler om dagen.

De forskellige løsninger påvirker trafikanternes rutevalg. De mindste ændringer kommer med den centrale løsning, som primært påvirker trafikken helt lokalt i Tølløse. En sydlig eller nordlig forbindelsesvej vil medføre større ændringer i rutevalg, hvilket også afspejles i de større ændringer i antal kørte km og tidsforbrug.

Trafikanter rutevalg på ture mellem Tølløse og Holbæk eller Holbæk motorvejen vil flytte mellem Hjortholmvej og Kvarmløsevej afhængig af løsning. Lige så vil den gennemkørende trafik skifte rute og køre enten helt uden om Tølløse-Kvarmløse eller i højere grad benytte Hjortholmvej-Sønderstrupvej.

Det skal pointeres, at den nuværende trafik på Tølløsevej-Kvarmløsevej hovedsagelig består af trafik med rejsemål i byen. Kun ca. 25 - 35 procent af trafikken er gennemkørende trafik uden rejsemål i byen. Det betyder, at nye forbindelsesveje i udkanten af byen i højere grad omfordeler trafik i Tølløse væk fra den centrale strækning end fjerner trafikken væk fra byen.

Lette trafikanter

Fodgængere og cyklister på Tølløsevej-Kvarmløsevej påvirkes af alle løsninger, da lukningen af banekrydsningen medfører, at de skal gennem en tunnel for at færdes mellem den østlige og vestlige del af byen. For de fleste fodgængere vil en løsning med en letløbstrappe naturligvis opleves som en dårligere tilgængelighed end i dag, men nok ikke en væsentlig forandring. For gangbesværede, brugere af kørestole, personer med barnevogne samt cyklister vil tunnelen i højere grad opleves som en forringelse.

Cyklister og fodgængeres oplevelse af tryk og sikkerhed på den centrale strækning vil naturligvis blive klart forbedret med de løsninger, der fjerner biltrafik herfra. Derimod vil de centrale løsninger kun ændre ubetydeligt på forholdene. Her skal endvidere være særlig opmærksomhed om udformning af de nye kryds, hvor vejhanken skal tilsluttes.

Med løsninger, hvor 40 - 70 procent af biltrafikken fjernes fra den centrale strækning giver det større mulighed for at skabe attraktive byrum for fodgængere og cyklister som led i øvrig udvikling af bymidten. Imidlertid skal det huskes, at selvom trafikken flyttes fra Tølløsevej-Kvarmløsevej, så vil en stor del af den flyttede trafik stadig være i byområdet, men blot benytte andre veje.

Trafiksikkerhed

Lukningen af baneoverskæringen i bymidten vil fjerne uheldsrisiko mellem bane og øvrige trafikanter i alle forslag. De øvrige ændringer vurderes at være små. Trafiksikkerheden for især lette trafikanter vil dog blive klart forbedret på Tølløsevej-Kvarmløsevej uden en central løsning. Imidlertid vil der med anlæg af nye forbindelsesveje også skulle anlægges nye kryds med potentielle uheldsrisiko.

En samlet vurdering er derfor, at trafiksikkerheden vil være uændret med en central løsning, når det forudsættes at kryds med den nye vejhank udformes med særlig hensyntagen til lette trafikanter. For øvrige løsninger vil der kunne være en øget samlet uheldsrisiko på grund af flere kryds, men for lette trafikanter vil risikoen være mindsket på grund af en flytning af biltrafik fra bymidten, hvor de fleste lette trafikanter færdes.

Sammenhæng med byudvikling

En central løsning vil ikke ændre på muligheder for byudvikling i forhold til i dag, bortset fra, at et relativt stort areal i bymidten ved banen skal benyttes til vejudlæg, hvilket umuliggør anden anvendelse.

Løsninger med forbindelsesveje i udkanten af byen giver nye muligheder for byudvikling i udkanten af byen, ligesom byomdannelse i bymidten får bedre vilkår og mulighed for at indrette byrum på de lette trafikanters betingelser.

8 Samlet vurdering

I det følgende gives i stikordsform væsentlige sammenligninger af konsekvenser mellem de belyste løsningsmuligheder.

Tilgængelighed for lette trafikanter i Tølløse:

- Alle løsninger vil medføre en lidt dårligere tilgængelighed på tværs af jernbanen i Tølløse.

Tilgængelighed for biltrafik med rejsemål i Tølløse:

- Sofievejs-løsningen vil give stort set uændret tilgængelighed for alle biler, mens Fakta-løsningen vil give dårligere tilgængelighed for lastbiler og evt. busser.
- Nye veje uden om Tølløse uden en central løsning vil alt andet lige medføre lidt dårligere tilgængelighed.
- Kombinationsløsninger med nye veje uden om Tølløse og en central løsning vil forbedre tilgængeligheden for person- og varebiler.

Tilgængelighed for biltrafik uden rejsemål i Tølløse (gennemkørende trafik):

- De centrale løsninger vil på grund af lav hastighed i vejhanken give lidt dårligere tilgængelighed for alle gennemkørende biler, mens lastbiler med Fakta-løsningen vil få en dårligere tilgængelighed.
- Løsninger med veje uden om byen vil give en uændret eller lidt forbedret tilgængelighed for alle biler, bortset fra løsning med den korte nordlige forbindelsesvej, der medfører lidt dårligere tilgængelighed.

Trafiksikkerhed:

- Lette trafikanter vil især opleve en forbedret trafiksikkerhed og tryghed ved løsninger uden en central løsning.
- Løsninger med veje uden om byen vil alt andet lige føre til nye uheld (primært med motorkøretøjer) på de nye veje og kryds. De vil i bedste fald blive opvejet af færre uheld på vejene i bymidten. I alt er antallet af registrerede uheld lille og det skønnes, at der vil være relativt små ændringer i det totale uheldstal. En mere præcis vurdering kræver yderligere analyser.

Byudvikling og omdannelse:

- Kun den nordlige forbindelsesvej åbner nye muligheder for byudvikling.
- Nye veje i udkanten af byen uden en central løsning åbner for nye byomdannelsesmuligheder i bymidten.

Trafikstyrelsen
Gammel Mønt 4
1117 København K

Dato: 9. oktober 2009
Sagsb.: Morten Holme
Sagsnr.: 08 / 70073
Dir.tff.: 72 36 62 91
E-mail: moho@holb.dk

info@trafikstyrelsen.dk
mnh@trafikstyrelsen.dk

Hørings svar til Udbygning af Nordvestbanen, miljøredegørelse.

I forbindelse med udvidelsen af Nordvestbanen har Holbæk Kommune enkelte kommentarer i forbindelse med de kommende anlægsarbejder.

Underføring ved Soderup

Efter ulykken ved Bukkerupvej-overkørslen, hvor to mistede livet, har forvaltningen modtaget en uformel henvendelse fra BaneDanmarks driftschef vedr. reetablering eller lukning af overkørslen. Det er oplyst, at vejen under alle omstændigheder vil være lukket en periode, og at det bestående signalanlæg skal være udskiftet, hvis/når overkørslen skal genåbnes.

Holbæk Kommune har med borgmesterens godkendelse tilkendegivet over for BaneDanmark, at det vil være at foretrække, at etableringen af den permanente løsning, der indgår i projektet for anlæg af dobbeltsporet Lejre-Vipperød, igangsættes med det samme. Herved kan begge overkørslerne ved Soderup nedlægges, og udgifter til midlertidigt signalanlæg undgås.

Det er kommunens opfattelse, at det vil have en positiv signalværdi at gennemføre den "rigtige" løsning med det samme.

Sti langs jernbanen

Holbæk Kommune har udarbejdet en stiplan for hele kommunen. I stiplanen indgår et kommende stiforløb langs jernbanen fra Ådalsvej nord for Tølløse til kommunegrænsen på østsiden af banen. Langs det videre forløb mod Hvalsø og Lejre er der tilsvarende foreslået et stiforløb af Lejre Kommune.

Stien foreslås etableret i forbindelse med udvidelsen af jernbanen på det areal, som vil blive benyttet til arbejdsområde. I stedet for at reetablere området til landbrugsjord eller anden tidligere anvendelse kan det befæstes med grus i ca. 2½ meters bredde. Kommunen er indstillet på at overtage arealet efterfølgende og stå for vedligeholdelsen. Det forventes, at der ikke vil være væsentlig forøgede omkostninger til ekspropriation og at udgifter til reetablering og udlæg af grus nogenlunde kan

udligne hinanden.

Bevare eksisterende bro

Holbæk Kommune har tilsvarende planlagt et stiforløb fra Tølløse stationsplads over Præstemarken til Sonnerup i Lejre Kommune. For at kunne gennemføre dette stiforløb uden at skulle anvende for mange kommunale veje, vil der være behov for at bevare en eksisterende bro over banen til ejendommen Tingerupvej 132 eller at erstatte den med en ny. Det formodes, at der er tale om den samme adgangsvej, som i høringsudgaven benævnes som Rugårdsvej. Det skal derfor anbefales, at forbindelsen sikres, så det fremover vil være sikkert at færdes over banen til fods og på cykel. Dette kan ske ved at udforme vejen, så den kun er farbar med lave hastigheder.

Banebro ved Nybyvej

Der lægges op til, at en eksisterende banebro syd for Vipperød Station nedlægges og der derved sker en lukning af vejen mellem en landbrugsejendom og de tilhørende markarealer. Holbæk Kommune har i sin stiplan planlagt for en regional rekreativ sti, som samtidig vil fungere som forbindelsessti mellem Ågerup by og Vipperød Station. Stiforløbet er en videreførsel af et overordnet stinet, som har været angivet i Vestsjællands Amts regionplan. I forbindelse med kommuneplanlægningen på området er det vurderet, at denne underføring bedst kan opfylde behovet for en regional stiforbindelse og samtidig indgå i et stiforløb til stationen. Holbæk Kommune vil derfor indstille, at underføringen bibeholdes, så der er passagemulighed for cyklister og gående. Kommunen har prioriteret denne forbindelse højt og planlagt stien gennemført inden for 4 år.

Hvis det besluttes, at omfartsvejen syd om Vipperød etableres, kan der alternativt være mulighed for krydsning af banen for cyklister og gående under den nye banebro. Denne bør da udformes, så cyklister og gående ikke skal benytte kørebanen, men kan komme under banen på en kombineret cykel- og gangsti.

Med venlig hilsen

Morten Holme
Planlægger



Lejre Kommune
Møllebjergvej 4
4330 Hvalsø
T 4646 4646
F 4646 4615
H www.lejre.dk

Charlotte Helsted
Natur & Miljø
D 4646 4948
E chel@lejre.dk

Dato: 8. oktober 2009
J.nr.: 09/19186

Trafikstyrelsen

info@trafikstyrelsen.dk med kopi til mnh@trafikstyrelsen.dk.

Lejre Kommunes høringssvar til anlægslov for Nordvestbanens udvidelse

Udvalget for Teknik og Miljø har på sit møde den 6. oktober 2009 behandlet Trafikstyrelsens udkast til anlægslov for udvidelse af Nordvestbanen mellem Lejre og Vipperød, for så vidt angår strækningen i Lejre Kommune.

Som kommune og dermed hovedansvarlig for naturbeskyttelsen i vores område af Danmark ser Lejre kommune med stor alvor på nordvestbanens udvidelse og de vægtige hensyn til offentlighedens adgang samt naturbeskyttelse, som skal imødekommes for at kunne leve op til statslige mål og krav i kommuneplanlægningen samt Countdown 2010-deklarationen om stop for tilbagegang i biodiversitet.

Derfor vil vi gerne indledningsvis inviterer Transportministeren og Folketingets Trafik-udvalg til et møde i Lejre Kommune, Rådhuset i Allerslev. Lejrevej 15, 4320 Lejre

torsdag den 29. oktober 2009, kl. 9:30-11:00

med det formål at drøfte en koordinering mellem planlagte anlæg og investeringer i Nordvestbanens udvidelse på den ene side og sikring af natur og adgang på den anden side, jf. Forslag til Kommuneplan 2009, Projekt Skjoldungelandet og arbejdet med nationalparkforslaget "Det Kulturhistoriske Landskab". Holbæk Kommune inviteres til at deltage i mødet.

Lejre Kommunes bemærkninger omhandler følgende bemærkninger, idet der henvises til vedlagte notat af 29. september 2009 samt sagens historik, omtalt side 2:

- At der skal bygges en ny cykel- og gangbro øst for Bøgebakken, jf. kortbilag i vedlagte notat, til erstatning for den eksisterende rekreative stibro mellem Lejre By og Ledreborg Gods. Broen er ikke omtalt i udkast til anlægslov eller i Miljøredegørelsen,



- At der eksproprieres et 3 meter bredt stiareal syd for det kommende banespor mellem Ledreborg Å og Kisserupvej,
- At der, for at fastholde den planlagte overordnede regionale rekreative sti gennem Elverdamsdalen, etableres en niveaufri skæring mellem stien og Nordvestbanen, jf. notat af 29. september 2009,
- At kommunens øvrige forslag til fremme af offentlighedens adgang og faunapassager ved krydsninger mellem baneanlæg, vandløb, ådale samt veje og stier, jf. notat af 29. september 2009, indarbejdes i anlægsloven,
- At de eksproprierede arbejdsarealer i forbindelse med baneanlægget efterfølgende overdrages Lejre Kommune til etablering af den planlagte regionale rekreative cykel- og gangsti mellem Lejre og Vipperød, jf. Forslag til Kommuneplan 2009.

Historik

Lejre Kommunes borgmester, Flemming Jensen, har henvendt sig til transportministeren den 24. november 2008 som opfølgning på henvendelser fra administrationen 21.12.2007 samt møde 07. 08.2008 med styrelsen om konsekvenser af Nordvestbanens udvidelser.

Ministeren og styrelsen har svaret, at der har været gennemført en høring af miljøredegørelsen for baneanlægget i 2006, og at Lejre Kommune vil få mulighed for at udtale sig om baneprojektet i forbindelse med høring af udkast til anlægslov.

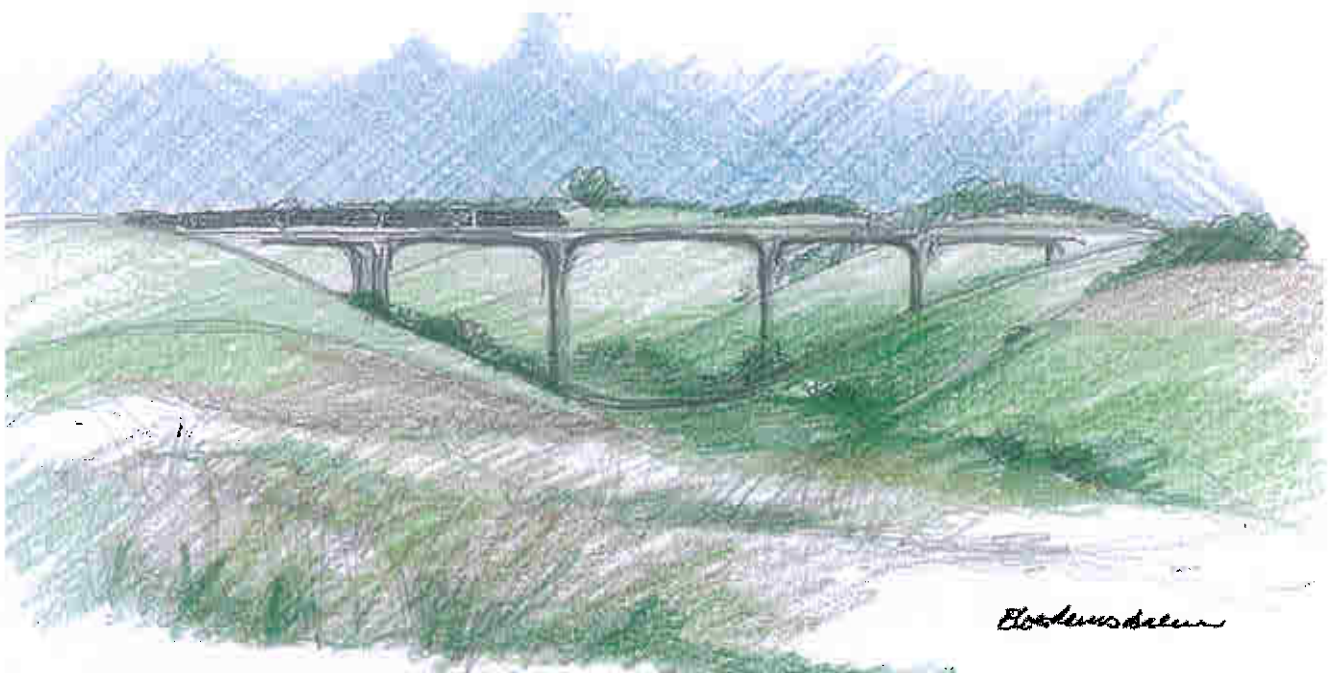
Lejre Kommune vil ikke undlade at gøre opmærksom på, at høringsperioden lå på et ikke særligt velvalgt tidspunkt fra september til november 2006, hvor alle kommuner og amter var stærkt optaget af at forberede overgangen til den nye kommunalreform.

Vi ser derfor frem til et konstruktivt møde og skal anmode om en snarlig tilbagemelding om tidspunktet herfor.

Med venlig hilsen

Flemming Jensen
Borgmester

Vedlagt: Notat af 29.september 2009



Adgang og natur ved Nordvestbanens udvidelse i Lejre Kommune

Lejre Kommune vil som hovedansvarlig for naturbeskyttelsen i Danmark fremsætte en række forslag i forbindelse med Nordvestbanens udvidelse, som efter vores mening, vil gavne naturen og friluftslivet og dermed leve op til statslige mål og krav i kommuneplanlægningen samt Countdown 2010-deklarationen om stop for tilbagegang i biodiversitet.

Historik

Lejre Kommunes borgmester, Flemming Jensen, har henvendt sig til transportministeren den 24. november 2008 vedrørende offentlighedens adgang til naturen i forbindelse med den planlagte udbygning af Nordvestbanen mellem Lejre og Vipperød med ekstra spor og hurtigere tog. Baggrunden er, at udvidelsen vil medføre nedlæggelse af en række vej- og stibroer, hvilket betyder, at planlagte stier og adgangsmuligheder bliver afbrudt, og dermed skabe en væsentlig forringelse af offentlighedens adgang til naturen.

Trafikstyrelsen har i 2006 gennemført en VVM vurdering af projektet og har i den forbindelse foretaget en offentlig høring. Men retningslinjerne for rekreative stier i HUR's Regionplan 2005 er tilsyneladende blevet overset.

Transportministeren har den 20. januar 2009 svaret Flemming Jensen, at der er mulighed for at fremkomme med synspunkter i forbindelse med udformningen af den detaljerede anlægslov, når den bliver aktuel.

Kommuneplan 2009

Lejre Kommune har en vision om at udvikle sig til en attraktiv og moderne bo- og oplevelseskommune. Dette afspejler sig i forslaget til kommuneplan 2009, herunder bestræbelserne gennem 5 år på at få udpeget Nationalpark Roskilde-Lejre samt det igangværende projekt Skjoldungelandet, der har fået en bevilling på 9,5 mio. kr. til konkrete nationalpark-lignende projekter. Borgernes

adgang til det åbne land samt beskyttelse af natur- og kulturværdierne i kommunen tillægges stor betydning.



Banestrækning mellem Lejre og Elverdamsdalen

Konfliktpunkter mellem baneudvidelsen og offentlighedens adgang

Det planlagte banespor skal mellem Vipperød og Hvalsø placeres nord for eksisterende spor, mens det mellem Hvalsø og Lejre lægges syd for.

I det følgende redegøres for de skæringer, som omtales i ministeriets Miljøredegørelse side 38, idet der anvendes samme nummerering. Lejre Kommunes bemærkninger er skrevet i *kursiv*:

0. Den nuværende bro ved Bøgebakken er ikke omtalt hverken i Miljøredegørelsen eller i forslaget til anlægslov. Broen har forbindelse til en nyanlagt cykelsti et stykke syd for banen og udgør i øvrigt en meget vigtig forbindelse mellem Lejre by, Ledreborg Gods og Sagnlandet Lejre. Der bør derfor opføres en ny cykelbro over banen ved Bøgebakken som erstatning for den gamle bro.

1. Vejbroen ved Dellinge Mølle rives ned og erstattes med ny cykelbro. National cykelrute er planlagt til at krydse banen her.

Administrationen har med tilfredshed konstateret, at der i modsætning til Miljøredegørelsen nu er planlagt en ny cykelbro, jf. regionplanens retningslinjer.

2. Banebro ved Kisserupvej og Hule Mølle rives ned, og en større bygges, og eksisterende vejforløb bevares.

I den forbindelse er det vigtigt, at der skabes plads til eventuelle trafiksikre foranstaltninger, eksempelvis cykelstier samt tilslutning af regional sti i Skjoldungelandet.

Desuden er der behov for foranstaltninger, der kan sikre bestanden af markfirben på de vejskrænter, der her vil blive påvirket af baneudvidelsen.

3. Vandløbsbro for Ledreborg Å ved Kisserupvej fjernes, og der bygges som faunapassage en ny og større underføring med banketter, se skitse næste side.

Passagen bør dimensioneres til menneskers gående og cyklende færdsel. Forbindelsen indgår i Skjoldungelandets regionale sti mellem Ledreborg Gods og Oren Skov. Det bør vurderes, hvorledes offentlighedens færdsel her kan forenes med hensynet til dyrelivet i faunapassagen, som den er skitseret.

Såfremt denne løsning ikke kan gennemføres, bør forslag til Trafikministeriets ekspropriation i 1994 om anlæg af en privat fællesvej på sydsiden af banen bringes i spil. Forslaget indgik i ekspropriationsforretningen i 1994 i forbindelse med ministeriets nedlæggelse af overkørsler. Forslaget blev af forskellige årsager opgivet i 1996. Arbejdsarealet til det nye sporanlæg, der har samme linieføring som vejen fra 1994, bør reserveres til stiformål for dermed at sikre sammenhængen mellem Oren Skov og Ledreborg Gods.

4. Vandløbsbroen ved Kisserup Å nedrives, og der bygges en ny og større underføring med banketter.

Underføringen bør dimensioneres til at kunne rumme en cykel- og vandresti. Det bør vurderes, hvorledes offentlighedens færdsel her kan forenes med hensynet til dyrelivet i faunapassagen, som den er skitseret.

5. Banebro over Bryggervej. Der bygges en ny banebro parallelt med eksisterende banebro over Bryggervej.

Ingen bemærkninger.

6. Vejbro ved Krathuse rives ned.

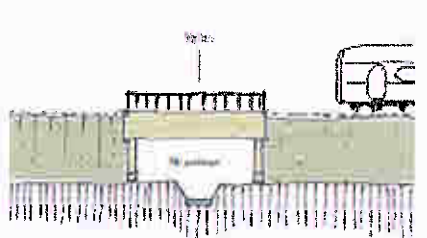
Broen kan på sigt blive en meget vigtig rekreativ stiforbindelse mellem Kisserup og det store grusgravsområde ved Hvalsø samt Hvalsøskovene. Når grusindvindingen afsluttes og graveområdet retableres, kan der her skabes et meget værdifuldt udflugtslandskab. Der bør derfor bygges en ny cykel- og gangbro.

7. Vejbroen ved Ravnsbjergvej rives ned og erstattes af ny og bredere bro.

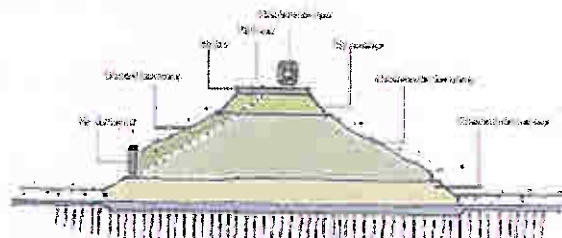
Ravnsbjergvej er en farlig vej og anvendes som skolevej for børn i Kisserup. Derfor bør broen dimensioneres til eventuelle fremtidige investeringer i cykelsti på vejbroen.

8. Banebroen ved kildegården rives ned og broområdet opfyldes med jord.

En vigtig forbindelse mellem Elverdamsdalen, Aastrup og Sonnerupgaard godslandskaber. Såfremt der kan skabes en god løsning for cyklende og gående færdsel ved pkt. 9, vil offentlig færdsel til fods og på cykel kunne henvises hertil.



Skitse til faunapassage ved pkt. 3 og 4



Skitse til faunapassage ved pkt. 9

9. Vandløbsbroen for Elverdams Å i den høje dæmning ved Kildevang vest for Hvalsø bevares uændret. For at give plads til det nye spor påfyldes 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 for større pattedyr.

I henhold til Regionplan 2005 og forslag til Kommuneplan 2009 er der i Elverdamsdalen planlagt **en overordnet regional rekreativ sti**, Elverdamsstien. Med de foreslåede foranstaltninger i pkt. 8 og 9 fjernes muligheden for denne overordnede rekreative sti og dermed sammenhæng mellem skove og godsområder nord og syd for banen.

Den eksisterende banedæmning er et markant indgreb i et storslået landskab. En yderligere opfyldning med lang støttemur vil blive en endnu større forringelse af de landskabelige værdier. Administrationen foreslår, at den eksisterende dæmning fjernes, og at der bygges en banebro på tværs af dalen, se skitse. Herved kan ådalens form genskabes, faunapassager tilgodeses og der skabes gode muligheder for naturgenopretning i ådalen samt adgang gennem dalen, og dermed sikret passage mellem den nordvestlige og sydvestlige del af Lejre Kommune.

Lovforslagets faunapassage med de lange og stejle skråninger vil næppe få den effekt, som forslaget lægger op til.

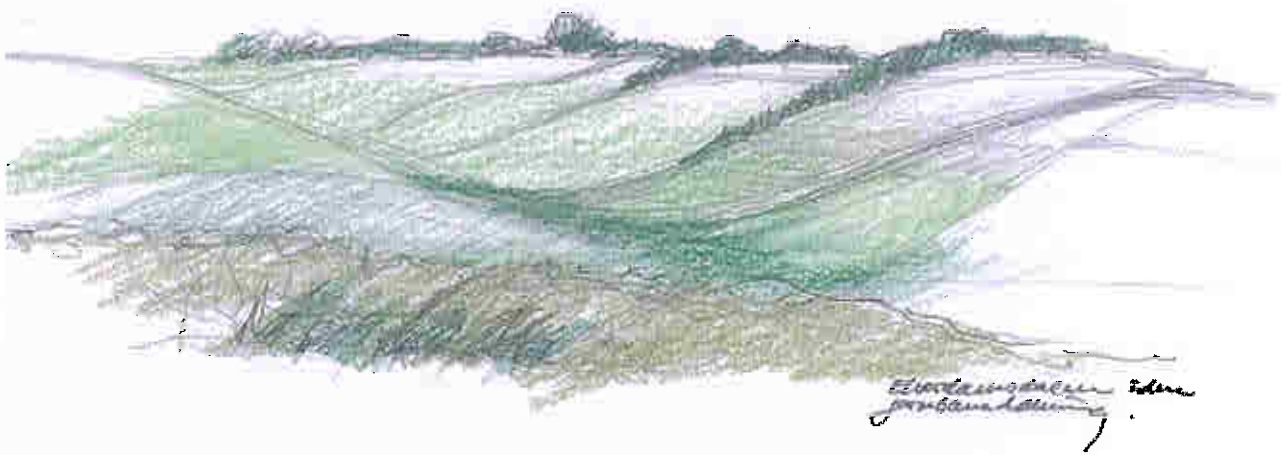


Skitse til etablering af åben bro i Elverdamsåen

Banestien - ny sti jf. forslag til Kommuneplan 2009

I kommuneplanen er foreslået en ny regional sti langs nordvestbanen fra Vipperød til Lejre i samarbejde med Holbæk Kommune.

Lejre Kommune foreslår, at de arbejdsarealer, som anvendes i forbindelse ved anlæg af det nye banespor henholdsvis nord og syd for banen, efterfølgende anvendes til kommunernes anlæg af en grussti for cyklende og gående færdsel.



Elverdams Ådal før banedæmning



Elverdamsdalen og banedæmning (bag bevoksningen til højre)



Elverdamsdalen set mod syd

Plante- og dyreliv contra trafik anlæg

Veje og jernbaner skaber problemer for mange dyrearter, når de i deres søgen efter føde eller yngle- og skjulesteder bevæger sig gennem landskabet. Dels dræbes der hvert år mange dyr på vejene, dels hindres dyrenes vandringer og spredning i landskabet. Derved påvirkes visse arter og mange lokale bestande stærkt.

Spredning over korte afstande har betydning for vedligeholdelse af eksisterende populationer, mens lang-distancespredning har stor betydning for arternes kolonisering af nye områder.

Det synlige resultat af konfrontationen mellem dyr og trafik er trafikdræbte dyr. Årligt trafikdræbes der tusinder af dyr på de danske veje og jernbaner. Der foreligger dog ingen undersøgelser af omfanget af trafikdræbte dyr i tilknytning til danske jernbaner.

De mindre synlige effekter af konfrontationen mellem flora/fauna og trafik består i, at større trafik anlæg udgør fysiske barrierer, som kan hindre spredning og vandringer af arter i landskabet og i nogle tilfælde fuldstændigt forhindre disse.

De trafikrelaterede barrierer omfatter

- Barrierer i vandløb, primært styrt, opstemninger og stryg
- Barrierer langs med vandløb, primært manglende banketter i tilknytning til underføring af trafik anlægget
- Større landskabsbarrierer, såsom dæmningsanlæg eller veje/jernbaner anlagt i afgravninger
- Trafikanlæg med høj trafikfrekvens, -hastigheder og -mængde
- Trafikanlæg, der er hegnede for at begrænse mængden af trafikdræbte dyr



Nuværende Banedæmningen over Elverdamsdalen (den kraftige bevoksning midt i billedet)

Faunapassager

Mulighederne for at etablere faunapassager i forbindelse med nye og gamle trafik anlæg er mange.

Til sikring af dyrelivets frie vandringer og bevægelighed i vandløb er det afgørende med sammenhængende vandsystemer uden opstemninger, styrt og rørlægninger. Generelt gælder, at en underføring skal være udformet med en bund, der dels sikrer en rimelig vanddybde, dels sikrer en passende strømhastighed.

Til sikring af dyrelivets spredning langs med vandløb etableres banketter. I forbindelse med vandløbsunderføringer bør der altid være banketter på begge sider af vandløbet. Underføringen bør skære trafik anlægget vinkelret, og der bør være tilledende beplantning og hegning. Formålet med banketterne er at lede dyrene under i stedet for over trafik anlægget. Generelt anbefales, at banketterne er mindst 1 m bredde og har en frihøjde på mindst 2 m.

Til sikring af dyrelivets spredning i forbindelse med etablering af større trafik anlæg igennem større landskaber kan etableres

- Rørunderføringer
- Dalbroer
- Faunabroer

Generelt vil dyr have færre spredningsproblemer i forbindelse med krydsning af jernbaner end ved krydsning af et tilsvarende vejanlæg som følge af jernbanernes trafikmængde og -frekvens. Men undersøgelser fra Schweiz har dog vist, at for padder kan trafikerede jernbanestrækninger være lige så skadelige som veje. De enkelte paddearter reagerer forskelligt på et tog, hvis de sidder mellem skinnerne. De fleste frøer vil hoppe af forskrækkelse og dermed dræbes mod togvognens underside. Desuden udgør jernbanerne en større barriere for padder end eksempelvis veje med en mindre trafikintensitet. Det skyldes, at jernbanerne er anlagt ude af terrænet, ofte løftet ud af det

omkringliggende terræn, hvilket medfører, at padderne ofte vil bevæge sig langs med anlægget frem for på tværs af anlægget.

Baneudvidelsens effekt på faunapassager

Administrationen vurderer, at baneudvidelsen i stort omfang søger at modvirke den barriereeffekt for dyre- og plantelivet, som den nuværende bane har, og som vil blive forstærket ved den forøgede trafikintensitet. Der er planlagt flere og bedre faunapassager, men hvis de regionale spredningskorridorer for plante- og dyreliv ("økologiske forbindelser"), som er beliggende mellem Lejre og Hvalsø og omkring Elverdamsåen, skal fungere rimeligt, er der behov for endnu bedre løsninger. Det gælder især dyrelivets passage af banen i Elverdamsdalen.

Markfirben - en bilag IV-art

En af midtsjællands største forekomster af markfirben findes langs Nordvestbanen fra dens forgrening vest for Roskilde og i hvert fald frem til kommunegrænsen mod Holbæk.

Dyrene lever på den sydvendte skrænt, da de er afhængige af lysåbne partier og stærk solindstråling. I forbindelse med udvidelse af Nordvestbanen, herunder de ændringer der sker i forbindelse med ny banebro ved Hule Mølle, bliver det en meget stor udfordring at undgå at decimere bestanden samt at skabe levesteder for firbenene fremover.

Notat udarbejdet den 29. september 2009 af Lejre Kommune, Teknik & Miljø, af Landskabsarkitekt Charlotte Helsted og Biolog Søren Grøntved Christiansen



Trafikstyrelsen
Gammel Mønt 4
1117 København K

pr. mail info@trafikstyrelsen.dk

Jernbanepæds 6
4300 Holbæk
Tlf. 5948 5000
Fax. 5944 2340

post@regionstog.dk
www.regionstog.dk

Henrik Nørgaard
E-mail: hno@regionstog.dk
Telefon direkte: 59485016

08.10.2009

Bemærkninger til udkast til forslag til lov om anlæg af en udbygning af Nordvestbanen mellem Lejre og Vipperød

Jf. Trafikstyrelsens brev af 15.09.2009 m/bilag, journal T102-000007.

Ad selve lovforslaget

Ingen bemærkninger.

Ad Bemærkninger til lovforslaget

Generelt:

Regionstog udfører i dag togtrafikken på banestrækningerne Holbæk - Nykøbing Sj. (Odsherredsbanen), Tølløse - Slagelse (Tølløsebanen), Køge - Rødvig/Faxe Ladeplads (Østbanen) og Nykøbing F. - Nakskov (Lollandsbanen). Regionstog er endvidere infrastrukturforvalter for og har ansvaret for vedligeholdelse og fornyelse af infrastrukturen på de nævnte strækninger. Vi har indgået tilslutningsaftaler med Banedanmark og DSB for så vidt angår trafikeringen til/fra og benyttelsen af stationerne i Holbæk, Tølløse, Slagelse, Køge og Nykøbing F.

Af særlig interesse i relation til det her aktuelle nyanlæg anfører vi endvidere, at Regionstog er tildelt kapacitet og udfører togtrafik på Banedanmark-delstrækningen Tølløse - Holbæk. Vi har igennem en årrække ønsket omfanget af denne trafik udvidet med henblik på flere direkte forbindelser uden togskitte mellem Tølløsebanen og Holbæk, men på grund af den begrænsede strækningkapacitet, herunder enkeltsporet mellem Tølløse og Vipperød, har dette ikke været muligt.

I kraft af den ved 2. sporsanlægget opnåelige stærkt forbedrede strækningkapacitet på Nordvestbanen og de heraf følgende køreplanmæssige forbedringsmuligheder både for DSB og for Regionstog ser vi frem til projektets realisering og noterer med særlig tilfredshed, at der for øjeblikket vurderes på, om det forventede ibrugtagningstidspunkt, 2017, kan fremrykkes.

Det har tidligere fra daværende Vestsjællands Lokalbaner været under overvejelse at foreslå gennemgående trafik fra Odsherredsbanen/Tølløsebanen ad Nordvestbanen frem til Roskilde. Af førømtalte kapacitetsmæssige årsager har muligheden herfor imidlertid

ikke foreligget, men gennemførelse af nærværende projekt kan eventuelt få til resultat, at vi i en større sammenhæng på ny vil stille forslag herom.

I relation til mulighederne for at køre flere tog på Nordvestbanen forstærkes kravet om, at Regionstog's togmateriel udstyres, så det uden begrænsninger kan befare Banedanmark's infrastruktur. Det drejer sig her om at følge udrulningen af Signalprogrammet tæt og gennemføre en implementering af programmets for os relevante dele så hurtigt, dette er muligt. I første række agter vi at udruste vort rullende materiel med togradio af ny GSM-R type, og i anden omgang at indbygge mobil ETCS-udrustning m. v. i materiellet, hvilket så også i en overgangsfase inden implementeringen af Signalprogrammet på Nordvestbanen gør det muligt for os at køre tog på strækningen under traditionel ATC-overvågning.

Regionstog's specifikke bemærkninger:

Ad Afsnit 1:

I kraft af, at Tølløse station udgør tilslutningspunkt for Tølløsebanen til Nordvestbanen påpeges, at udbygningen af Nordvestbanen også vil medvirke til forbedring af trafikbetjeningen mellem *Midtsjælland* og henholdsvis Hovedstadsområdet og Nordvestsjælland.

Ad Afsnit 2:

Det vil ikke alene være rejsende mellem Kalundborg og Roskilde, der får gavn af den større trafikale fleksibilitet og de kortere rejsetider. Også passagerer til/fra Odsherredsbanen og Tølløsebanen vil få væsentlige fordele heraf, blandt andet i kraft af muligheden for flere gennemgående tog Tølløse - Holbæk.

I denne forbindelse ønsker vi undersøgt, om det som følge af 2. spors anlægget vil være muligt at tildele strækningskapacitet til Regionstog, der muliggør mere end ét tog pr. time i hver retning mellem Tølløse og Holbæk.

Vi er naturligvis indforståede med, at anlægsfasen vil indebære tidvise kraftige indgreb i togtrafikken og perioder med totalspærringer. Vi agter at deltage i den integrerede planlægning og gennemførelse af de afhjælpende foranstaltninger i denne forbindelse, således at konsekvenserne for passagerer og trafikproduktion begrænses i størst muligt omfang.

Ad Afsnit 3:

Vestsjællands Lokalbåner har tidligere fremført et stærkt ønske om, at Tølløse station i forbindelse med ombygningen indrettes, så der bliver direkte sporforbindelse med tilhørende togvejsmuligheder fra Tølløsebanen til begge de gennemgående hovedspor. Regionstog genfremsætter hermed dette ønske. En realisering heraf vil have stærkt kapacitetsforbedrende effekt for det samlede stationsanlæg i Tølløse og forbedre mulighederne for - også i uregelmæssighedssituationer - at gennemføre en gnidningsfri trafikafvikling. Dette vil gælde såvel i forhold til samspillet med den for Regionstog forventeligt primære trafikeringsretning mod/fra Holbæk men også have betydning i forhold til gennemførligheden af eventuel trafik fra Tølløsebanen mod Roskilde.

Selv om det ikke direkte er vort gebet, vil vi gerne støtte, at der på relevante områder, herunder i forbindelse med etablering af nye broanlæg, sker forberedelse af en eventuel senere elektrificering af Nordvestbanen.

Ad Afsnit 4:

Vi antager, at den løsning, der bliver valgt for afløsning af overkørslen
Kvarmløsevej/Tølløsevej med niveaufri passagemulighed ikke i sig selv influerer på
stationens trafikafviklingskapacitet.

Venlig hilsen

A handwritten signature in blue ink that reads 'Henrik Nørgaard'.

Henrik Nørgaard
adm. direktør



= for retten til lige muligheder



DH

Danske Handicaporganisationer

Kløverprisvej 10 B
2650 Hvidovre, Danmark
Tlf.: +45 3675 1777
Fax: +45 3675 1403
dh@handicap.dk
www.handicap.dk

Sendt til info@trafikstyrelsen.dk
kopi til mhp@trafikstyrelsen.dk

Hvidovre, den 9. oktober 2009
Sag 09/822 – Dok. 10596/09 /JEF

DH's hørings svar til udkast til lovforslag om anlæg af en udbygning af Nordvestbanen mellem Lejre og Vipperød

Danske Handicaporganisationer (DH) takker for muligheden for at komme med bemærkninger til høringen vedr. udkast til lov om anlæg af en udbygning af Nordvestbanen.

Det fremlagte lovforslag vil bidrage positivt til infrastrukturen og styrke den kollektive transport på Nordvestsjælland. Hvis tilgængeligheden forbedres i forbindelse med udbygningen, vil det også give bedre transportmuligheder for personer med handicap. En række handicapgrupper er afhængige af kollektiv transport for at komme rundt, så enhver forbedring vil give større personlig mobilitet og fleksibilitet i dagligdagen, både til og fra arbejde og fritiden.

Hvis tilgængeligheden skal have et løft, kræver det imidlertid, at tilgængelighedsforbedringerne skal tænkes ind i projektet fra start særligt i forbindelse med ombygningen af de fire stationer på strækningen. Målet må være at sikre, at flest muligt kan komme frem til stationen, benytte stationernes faciliteter og stige om bord på toget med mindst mulig behov for assistance fra personalet. Det kræver bl.a. at niveauforskelle mellem perron og togets indgang udlignes, hvilket i dag er en barriere for personer med nedsat mobilitet og kørestolsbrugere. Yderligere er det vigtigt, at der i forbindelse med projektet etableres tilgængelige passager under banelegemet for passagerer og fodgængere.

I forhold til selve anlægsfasen vil der være udfordringer forbundet med midlertidige adgangsvveje, tilgange til perroner mv. Dette må ikke afskære mennesker med handicap fra at benytte stationen uden der tilbydes alternative transportformer. Ligeledes er det nødvendigt, at de busser, der sættes ind i de perioder, hvor det ikke er muligt at benytte tog, skal kunne medtage personer med handicap/nedsat mobilitet.

Afslutningsvis vil vi minde om, at Danmark ved at ratificere FN's Konvention om rettigheder for personer med handicap, har forpligtet sig til at sikre tilgængelighed for personer med handicap. Det fremgår af artikel 9, at deltagerlandene skal træffe passende foranstaltninger til at sikre, at personer med handicap på lige fod med andre har adgang til de fysiske omgivelser og transportmuligheder, den information og kommunikation, herunder informations- og kommunikationsteknologi, og de øvrige faciliteter og tilbud, der er åben for eller gives offentligheden.

Eventuelle spørgsmål kan stilles til DH's konsulent på tilgængelighedsområdet, Jesper Fønss, e-mail jef@handicap.dk eller direkte tlf.nr. 3638 8553.

Med venlig hilsen



Stig Langvad
Formand



Trafikstyrelsen,
Gammel Mønt 4,
1117 København K

Hørings svar til udkast til lov om anlæg af en udbygning af Nordvestbanen mellem Lejre og Vipperød.

Dato: 7. oktober 2009
Sagsnummer: 1-15-1-87-0018-09
Alléen 15
4180 Sorø
Tlf.: 70 15 50 00
ReneLo@regionsjælland.dk
www.regionsjælland.dk

Region Sjælland har modtaget udkast til forslag om lov om anlæg af en udbygning af Nordvestbanen.

Baggrunden for lovforslaget er et led i udmøntningen af aftalen af 29. januar 2009 mellem regeringen, Socialdemokratiet, Dansk Folkeparti, Socialistisk Folkeparti, Det Radikale Venstre og Liberal Alliance om en grøn transportpolitik.

Lovforslaget muliggør anlæg af et ekstra jernbanespor på en 20 km. strækning på Nordvestbanen mellem Lejre og Vipperød.

Region Sjælland har tidligere tilkendegivet ønsket om en bedre fremkommelighed i trafikkorridorerne mod København. En udbygning af Nordvestbanen til to spor på hele strækningen mellem Roskilde og Holbæk vil muliggøre en togdrift med højere hastighed og gennem den forøgede kapacitet medvirke til at kunne trafikere strækningen med hyppigere afgang.

Det fremgår af bemærkningerne til lovforslaget at udbygningen af jernbanestrækningen kan forventes ibrugtaget i 2017, men at det undersøges om anlægget kan tages i brug tidligere.

Det er Region Sjællands opfattelse at udbygning af jernbanestrækningen mellem Lejre og Vipperød bør ske så hurtigt som muligt af hensyn til regionens pendlere og andre togrejsende.

Med venlig hilsen

Per Bennetsen
koncerndirektør

Trafikstyrelsen
Adelgade 13
1304 København K

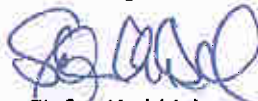
21-09-2009
J.nr. 90-03-9-09
Kontaktperson Stefan Krehbiel
E-mail sk@sydtrafik.dk

**Udkast til lov om anlæg af en udbygning af Nordvestbanen mellem Lejre og Vipperød
Deres j.nr. T102-000007**

Tak for Deres høringsskrivelse af 18. september 2009.

Sydtrafik kan efter samråd med Vestbanen A/S meddele, at høringmaterialet ikke giver anledning til bemærkninger fra vores side.

Med venlig hilsen



Stefan Krehbiel

TS Morten Haagensen

Fra: Claus Møller Frederiksen [cmf@djf.dk]
Sendt: 23. september 2009 12:07
Til: TS Info
Cc: TS Morten Haagensen; Per Petersen
Emne: Vedr.: Vs: Høring - lov om anlæg af en udbygning af Nordvestbanen mellem Lejre og Vipperød
Vedhæftede filer: Udkast til lovforslag 090911rev.doc; Høringsbrev 090915.doc; Høringsliste 090918.doc
docId: http://147.29.149.96/trmkoncp/DOK909037
SJ: -1

Dansk Jernbaneforbund ser med tilfredshed på at der sker en tiltrængt udbygning af Nordvestbanen; men for at tilgodese sikkerheden på strækningen er det vores holdning at samtlige overkørsler skal nedlægges i forbindelse med projektet.

Med venlig hilsen

Claus Møller Frederiksen
 Sekretariatschef

Fra:
 Til:
 Dato:
 Emne:

"TS Morten Haagensen"
 <mmh@trafikstyrelsen.dk>

18-09-2009 10:56

Til <samfund@advokatsamfundet.dk>, <info@arriva.dk>, <hhj@hhj.dk>, <bane@bane.dk>, <dir-sek@bane.dk>, <post@BAT.dk>, <sekretariatet@cfl-cargo.dk>, <dn@dn.dk>, <hoeringsssager@danskerhverv.dk>, <dh@handicap.dk>, <dhf@dhf-net.dk>, <dj@djf.dk>, <dkf@hts.dk>, <info@dasp.dk>, <railion@railion.dk>, <transport@di.dk>, <dsbpost@dsb.dk>, <dsbfirst@dsb.dk>, <awknudsen@s-tog.dsb.dk>, <s-tog@s-tog.dsb.dk>, <vestsjaelland@fredningsnaevn.dk>, <fr@friluftstraadet.dk>, "Post HCLJ Havarikommissionen" <PostHCLJHavarikommissionen@TRM.dk>, <info@hectorrail.com>, <trafik-jernbane@hk.dk>, <hl-post@hl-as.dk>, <hts@hts.dk>, <vljt@lemvigbanen.dk>, <post@lokalbanen.dk>, <gsf@m.dk>, <info@metroservice.dk>, <mjba@mjba.dk>, <midtrafik@midtrafik.dk>, <movia@moviatrafik.dk>, <info@neg-niebuell.de>, <noahtrafik@noah.dk>, <post@nord-ostsee-bahn.de>, <br@njba.dk>, <info@njba.dk>, <info@ntmail.dk>, <lollandsbanen@regionstog.dk>, <fcvl@regionstog.dk>, <haarlev@regionstog.dk>, <info@sbf.dk>, <post@sydtrafik.dk>, <info@teknologisk.dk>, <di@di.dk>, <railway@oresundsbron.com>, <dcf@dcf.dk>

cc "TS Carsten Falk Hansen" <cfl@trafikstyrelsen.dk>, "TS Martin Munk Hansen" <mmh@trafikstyrelsen.dk>, "TS Anne Niebuhr" <ane@trafikstyrelsen.dk>, "TS Annette Thorup" <at@trafikstyrelsen.dk>, TS Susan Galsøe <sga@trafikstyrelsen.dk>, "TRM Berit Gohr Kaptain" <BGK@TRM.dk>, "TS Klaus V. Larsen" <kvl@trafikstyrelsen.dk>

Emne Høring - lov om anlæg af en udbygning af Nordvestbanen mellem Lejre og Vipperød

Vedhæftet følger:

- Udkast til lovforslag
- Høringsbrev
- Høringsliste

Høringssvar bedes sendt til Trafikstyrelsen **senest fredag den 9. oktober 2009** på mail til info@trafikstyrelsen.dk med kopi til mnh@trafikstyrelsen.dk.

<<Udkast til lovforslag 090911rev.doc>> <<Høringsbrev 090915.doc>> <<Høringsliste 090918.doc>>

Morten Haagensen, Specialkonsulent, cand. jur.

Trafikstyrelsen

Public Transport Authority

Gammel Mønt 4

DK-1117 København K

Tlf.: +45 7226 7166

Fax: +45 3338 1439

e-mail: mnh@trafikstyrelsen.dk

www.trafikstyrelsen.dk

TS Morten Haagensen

Fra: TS Info
Sendt: 24. september 2009 14:09
Til: TS Morten Haagensen
Emne: VS: Høring - lov om anlæg af en udbygning af Nordvestbanen mellem Lejre og Vipperød
Vedhæftede filer: Udkast til lovforslag 090911rev.doc; Høringsbrev 090915.doc; Høringsliste 090918.doc
docId: http://147.29.149.96/trmkoncp/DOK909042
SJ: -1

Fra: Claus Henrik Brix Clausen [mailto:chbc@railion.dk] **På vegne af** Railion Sikkerhed
Sendt: 24. september 2009 13:22
Til: TS Info
Cc: TS Morten Haagensen
Emne: Høring - lov om anlæg af en udbygning af Nordvestbanen mellem Lejre og Vipperød

DB Schenker Rail Scandinavia har ingen kommentarer til lovforslaget.

Med venlig hilsen/Best regards



Claus H B Clausen
Safety Coordinator

Spotorno Allé 12
DK 2630 Taastrup

Phone: 0045 88 300 947
Mobil: 0045 21 605 765

chbc@railion.dk

-----Oprindelig meddelelse-----

Fra: TS Morten Haagensen [mailto:mnh@trafikstyrelsen.dk]
Sendt: 18. september 2009 10:56
Til: samfund@advokatsamfundet.dk; info@arriva.dk; hhj@hhj.dk; bane@bane.dk; dir-sek@bane.dk; post@BAT.dk; sekretariatet@cfl-cargo.dk; dn@dn.dk; hoeringssager@danskerhverv.dk; dh@handicap.dk; dhf@dhf-net.dk; dj@djf.dk; dkt@hts.dk; info@dasp.dk; Railion; transport@di.dk; dsbpost@dsb.dk; dsbfirst@dsb.dk; awknudsen@s-tog.dsb.dk; s-tog@s-tog.dsb.dk; vestsjaelland@fredningsnaevn.dk; fr@friluftsraadet.dk; Post HCLJ Havarikommissionen; info@hectorrail.com; trafik-jernbane@hk.dk; hl-post@hl-as.dk; hts@hts.dk; vltj@lemvigbanen.dk; post@lokalbanen.dk; gsf@m.dk; info@metroservice.dk; mjba@mjba.dk; midttrafik@midttrafik.dk; movia@moviatrafik.dk; info@neg-niebuell.de; noahtrafik@noah.dk; post@nord-ostsee-bahn.de; br@njba.dk; info@njba.dk; info@ntmail.dk; lollandsbanen@regionstog.dk; fcvl@regionstog.dk; haarlev@regionstog.dk; info@sbfdk; post@sydtrafik.dk; info@teknologisk.dk; di@di.dk; railway@oresundsbron.com; dcf@dcf.dk
Cc: TS Carsten Falk Hansen; TS Martin Munk Hansen; TS Anne Niebuhr; TS Annette Thorup; TS Susan Galsøe; TRM Berit Gohr Kaptain; TS Klaus V. Larsen
Emne: Høring - lov om anlæg af en udbygning af Nordvestbanen mellem Lejre og Vipperød

26-10-2009

Vedhæftet følger:

- Udkast til lovforslag
- Høringsbrev
- Høringsliste

Høringssvar bedes sendt til Trafikstyrelsen **senest fredag den 9. oktober 2009** på mail til info@trafikstyrelsen.dk med kopi til mnh@trafikstyrelsen.dk.

<<Udkast til lovforslag 090911 rev.doc>> <<Høringsbrev 090915.doc>> <<Høringsliste 090918.doc>>

Morten Haagensen, Specialkonsulent, cand. jur.

Trafikstyrelsen

Public Transport Authority

Gammel Mønt 4

DK-1117 København K

Tlf.: +45 7226 7166

Fax: +45 3338 1439

e-mail: mnh@trafikstyrelsen.dk

www.trafikstyrelsen.dk

Denne mail er blevet scannet af <http://www.comendo.dk> og indeholder ikke virus!

Denne mail er blevet scannet af <http://www.comendo.dk> og indeholder ikke virus!

TS Morten Haagensen**Fra:** Helle Bundgaard [HBU@DI.DK]**Sendt:** 5. oktober 2009 14:44**Til:** TS Info**Cc:** TS Morten Haagensen**Emne:** RE: Høring - lov om anlæg af en udbygning af Nordvestbanen mellem Lejre og Vipperød**docId:** <http://147.29.149.96/trmkoncp/DOK913039>**SJ:** -1

Til Trafikstyrelsen
Att. Specialkonsulent Morten Haagensen

Vedr.: Lov om anlæg af en udbygning af Nordvestbanen mellem Lejre og Vipperød

DI har den 18. september 2009 modtaget udkast til forslag til lov om anlæg af en udbygning af Nordvestbanen mellem Lejre og Vipperød i høring med svarfrist 9. oktober 2009.

Generelt ser DI positivt på planerne om udbygning af Nordvestbanen, som der klart er behov for. Det vil naturligvis være en fordel for erhvervslivet, at udbygningen muliggør en hastighedsforøgelse fra 120 km til 160 km i timen. Men hvorfor ikke tage skridtet fuldt ud og anlægge dobbeltsporet, så farten vil kunne nå op på 200km i timen? Det ville give en større fordel for kunderne, og en sådan fremtidssikring af banestrækningen vil, kombineret med elektrificering af strækningen, være ønskelig.

Med venlig hilsen

Helle Bundgaard
Chefkonsulent

(+45) 3377 3065
(+45) 2949 4637 (Mobile)
hbu@di.dk
di.dk



Organisation for erhvervslivet

From: TS Morten Haagensen [mailto:mnh@trafikstyrelsen.dk]**Sent:** 18. september 2009 10:56**To:** samfund@advokatsamfundet.dk; info@arriva.dk; hhj@hhj.dk; bane@bane.dk; dir-sek@bane.dk; post@BAT.dk; sekretariatet@cfl-cargo.dk; dn@dn.dk; hoeringssager@danskerhverv.dk; dh@handicap.dk; dhf@dhf-net.dk; dj@djf.dk; dkt@hts.dk; info@dasp.dk; railion@railion.dk; transport; dsbpost@dsb.dk; dsbfirst@dsb.dk; awknudsen@s-tog.dsb.dk; s-tog@s-tog.dsb.dk; vestsjaelland@fredningsnaevn.dk; fr@friluftsraadet.dk; Post HCLJ Havarikommissionen; info@hectorrail.com; trafik-jernbane@hk.dk; hl-post@hl-as.dk; hts@hts.dk; vltj@lemvigbanen.dk; post@lokalbanen.dk; gsf@m.dk; info@metroservice.dk; mjba@mjba.dk; midttrafik@midttrafik.dk; movia@moviatrafik.dk; info@neg-niebuell.de; noahtrafik@noah.dk; post@nord-ostsee-bahn.de; br@njba.dk; info@njba.dk; info@ntmail.dk; lollandsbanen@regionstog.dk; fcvl@regionstog.dk; haarlev@regionstog.dk; info@sbfdk; post@sydtrafik.dk; info@teknologisk.dk; DANSKINDUSTRI; railway@oresundsbron.com; dcf@dcf.dk**Cc:** TS Carsten Falk Hansen; TS Martin Munk Hansen; TS Anne Niebuhr; TS Annette Thorup; TS Susan Galsøe; TRM Berit Gohr Kaptajn; TS Klaus V. Larsen**Subject:** Høring - lov om anlæg af en udbygning af Nordvestbanen mellem Lejre og Vipperød

Vedhæftet følger:

26-10-2009

- Udkast til lovforslag
- Høringsbrev
- Høringsliste

Høringssvar bedes sendt til Trafikstyrelsen **senest fredag den 9. oktober 2009** på mail til info@trafikstyrelsen.dk med kopi til mnh@trafikstyrelsen.dk.

<<Udkast til lovforslag 090911rev.doc>> <<Høringsbrev 090915.doc>> <<Høringsliste 090918.doc>>

Morten Haagensen, Specialkonsulent, cand. jur.

Trafikstyrelsen

Public Transport Authority

Gammel Mønt 4

DK-1117 København K

Tlf.: +45 7226 7166

Fax: +45 3338 1439

e-mail: mnh@trafikstyrelsen.dk

www.trafikstyrelsen.dk

TS Morten Haagensen

Fra: Ole Iskov [oiskov@gmail.com]
Sendt: 6. oktober 2009 13:31
Til: TS Info
Cc: TS Morten Haagensen; Kjeld A. Larsen; Ivan Lund Pedersen; Leif Kajberg
Emne: Høringssvar. Lov om anlæg af en udbygning af Nordvestbanen mellem Lejre og Vipperød

docId: <http://147.29.149.96/trmkoncp/DOK913042>
SJ: -1

Rådet for Bæredygtig Trafik

6. oktober 2009

Nørrebrogade 39, 1.
2200 København N

Trafikstyrelsen
Gammel Mønt 4
1117 København K

Rådet for Bæredygtig Trafik hilser med stor tilfredshed, at anlægget af det manglende dobbeltspor på den østlige del af Nordvestbanen endelig bliver til virkelighed, og at samtlige tilbageværende overkørsler mellem Lejre og Vipperød nedlægges - ikke mindst set i lyset af den tragiske ulykke ved Soderup for nylig.

Vi vil dog anføre følgende til lovforslaget og bemærkningerne dertil:

Også regionalbanerne bør fremtidssikres, hvorfor det foreslås, at hastigheden på strækningen Tølløse-Vipperød (og Vipperød-Holbæk) øges til 200 km/t. i stedet for 160. Den foreslåede rejsetidsbesparelse på 6 hhv. 2 minutter forekommer ikke imponerende.

Det gør de 7 år til gennemførelse af udbygningen heller ikke, og vi tillader os at gå ud fra, at arbejdet med de hjælpemidler, der findes i dag, kan udføres væsentligt hurtigere.

Vi går ligeledes ud fra, at der i Tølløse etableres direkte sporforbindelse fra Regionstog (Tølløsebanen) til begge hovedspor mod Holbæk, idet vi tillige gør opmærksom på, at det formentlig bliver aktuelt med halvtimesdrift på lokalbanen i hvert fald en del af driftsdøgnet.

Det foreslås undersøgt, om der i stedet for en ny gangbro i Tølløse kan etableres en gangtunnel eventuelt på den måde, at den foreslåede nye gangtunnel ved den nuværende overkørsel forsynes med direkte forbindelse til perronerne. Det må herved erindres, at de fleste tog til/fra Tølløsebanen bliver gennemkørende, således at omstigning i Tølløse undgås.

En tilsvarende "kombiløsning" kunne overvejes i Vipperød, således at der kun bliver én tunnel (som naturligvis skal kunne benyttes af handicappede).

Ud over at forberede broerne til eldrift foreslås strækningens elektrificering forberedt yderligere med f.eks. støbning af fundamenter og opsætning af køreledningsmaster.

De anslåede gennemsnitsomkostninger til vedligeholdelse af 20 km nyt enkeltspor forekommer at være i overkant. Der er vel ikke regnet med begge spor?

Vi takker for muligheden for at komme til orde i forbindelse med

udkastet til lovforslaget.

Med venlig hilsen

Ole Iskov
Medlem af Rådet for Bæredygtig Trafik



7. oktober 2009

Trafikstyrelsen

Vedr.: Høringssvar til lov om anlæg af en udbygning af Nordvestbanen mellem Lejre og Vipperød

Kalundborg Kommune har læst forslaget og imødeser vedtagelsen af dette.

Det forventes at anlægsarbejdet udføres med mindst mulig gene for passagererne på Nordvestbanen.

Med venlig hilsen

Johnny Madsen
Udviklingskonsulent/projektleder
Kalundborg Kommune

Advokatrådet

ADVOKAT 
SAMFUNDET

Trafikstyrelsen
Gammel Mønt 4
1117 København K

KRONPRINSESSEGADE 28
1306 KØBENHAVN K
TLF. 33 96 97 98
FAX 33 36 97 50

DATO: 7. oktober 2009
J.NR.: 04-014102-09-1233
REF.: rmm-hfc

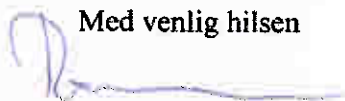
info@trafikstyrelsen.dk, mnh@trafikstyrelsen.dk

Høring over udkast til lov om anlæg af en udbygning af Nordvestbanen mellem Lejre og Vipperød

Ved e-mail af 18. september 2009 har Trafikstyrelsen anmodet om Advokatrådets bemærkninger til ovennævnte udkast.

Advokatrådet har ingen bemærkninger til udkastet.

Med venlig hilsen



Rasmus Møller Madsen



FBE | Forsvarets Bygnings- og
Etablisementstjeneste



FBE-FD

U

08.02.05

2009/007661 - 75198

09-10-2009

(Bødes anført ved henvendelser)

Trafikstyrelsen mnh@trafikstyrelsen.dk
Gammel Mønt 4
1117 København K

Eft.:
Forsvarsministeriet

Emne:
Høring - lovforslag om anlæg af en udbygning af Nordvestbanen mellem Lejre og Vipperød.

Forsvarets Bygnings- og Etablisementstjeneste (FBE) har modtaget udkast til lovforslag om anlæg af en udbygning af Nordvestbanen mellem Lejre og Vipperød.

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 høring af øvrige myndigheder skal FBE herved meddele, at FBE ikke har bemærkninger til udkast til lovforslag om anlæg af en udbygning af Nordvestbanen mellem Lejre og Vipperød.

E.b.

Karen Saksager
kontorfuldmægtig

Postadresse:
Arsenalvej 55
9800 Hjørring

CVR: 16 28 71 80

EAN: 5798000201286

Telefon
+45 99 24 11 11

Telefax
33 32 10 29

E-mail
fbe@mil.dk

Internet
www.forsvaret.dk/fbe