

NOTAT



MINISTEREN

Dato 9. december 2009
Dok.id
J. nr. 500-71
Deres ref.

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 33 92 33 55

Høringsnotat vedrørende forslag til lov om anlæg af en udbygning af Nordvestbanen mellem Lejre og Vipperød (L 86)

Et udkast til lovforslag har fra den 18. september til den 9. oktober 2009 været sendt i høring. Lovforslaget har også været offentliggjort på høringsportalen.

Projektet, der fremmer mulighederne for bæredygtig transport, indgår som en del af trafikaftalen af 29. januar 2009, 'En grøn transportpolitik', mellem regeringen (Venstre og De Konservative), Socialdemokraterne, Dansk Folkeparti, Socialistisk Folkeparti, Det Radikale Venstre og Liberal Alliance og det mellem disse partier indgåede jernbaneforlig af 22. oktober 2009, 'En moderne jernbane'.

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

1. Høringssvarene med bemærkninger

./ Trafikstyrelsen har modtaget 14 høringssvar. De modtagne høringssvar er vedlagt som bilag til høringsnotatet.

I det følgende gennemgås de væsentligste emner fra høringssvarene. Transportministeriets bemærkninger er anført i kursiv. Høringssvarene er gennemgået i hovedtræk, hvorfor ikke alle forhold i høringssvarene er kommenteret.

I afsnit 2 sammenfattes ændringerne i det fremsatte lovforslag i forhold til det lovudkast, som har været i høring.

Side 2/2

Høringssvarene har navnlig vedrørt følgende emner:

1.1. Generelle bemærkninger

Danske Handicaporganisationer (DH) påpeger, at det er vigtigt, at der i forbindelse med projektet etableres tilgængelige passager under banelegemet for passagerer og fodgængere. Endvidere påpeger DH, at flest muligt skal kunne komme frem til stationerne, benytte stationernes faciliteter og stige om bord på toget med mindst mulig behov for assistance fra personalet. Herudover påpeger DH, at midlertidige adgangsveje, tilgange til perroner mv. i forbindelse med selve anlægsfasen ikke må 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.

Bemærkninger:

Ved udformning af adgangsveje til perronerne er der taget hensyn til de krav, der stilles for, at handicappede og bevægelseshæmmede kan færdes på stationen. Blandt andet etableres elevatorer i forbindelse med gangtunneler og gangbroer.

Hensyn til handicappede i forbindelse med etablering af de midlertidige adgangsveje, erstatningstransport i forbindelse med totalspærring af banen og øvrige tiltag for handicappede og bevægelseshæmmede i anlægsfasen varetages af anlægsmyndigheden (Banedanmark) i forbindelse med detailprojekteringen af projektet.

Kalundborg Kommune imødeser vedtagelsen af lovforslaget og forventer, at anlægsarbejdet udføres med mindst mulig gene for passagererne på Nordvestbanen.

Bemærkninger:

I anlægsfasen forudsættes tre perioder med totalspærring af togtrafikken på op til tre måneder hver. Spærringerne søges placeret i sommermånederne, hvor pendlertrafikken er mindst, og i perioderne med totalspærring tilbydes erstatningstransport med bus. Der vil fortsat kunne køre tog mellem Kalundborg og Holbæk i anlægsfasen. Passagerer videre mod København vil i perioder med totalspærring blive transporteret i bus mellem Holbæk og Roskilde. Herudover vil der i byggeperioden i vid udstrækning skulle arbejdes med weekendspærringer, ligesom langsom kørsel under passage af byggearbejdspladser vil forstyrre den daglige toggang i de år, anlægsarbejdet står på. Ba-



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

Region Sjælland og Rådet for Bæredygtig Trafik påpeger, at en udbygning af strækningen bør ske så hurtigt som muligt af hensyn til regionens pendlere og andre togrejsende således, at strækningen kan tages i brug før 2017.

Bemærkninger:

Det er siden den eksterne høring over lovforslaget blevet afklaret, at det ekstra spor nu forventes at kunne tages i brug i 2015.

Regionstog og Rådet for Bæredygtig Trafik har påpeget, at Tølløse station i forbindelse med ombygningen bør indrettes, så der bliver direkte sporforbindelse fra Tølløsebanen til begge de gennemgående hovedspor. På denne måde bliver det muligt at køre mere end ét tog pr. time i hver retning mellem Tølløse og Holbæk. Regionstog antager, at den niveaufri passagemulighed, der vælges som erstatning for overkørslen Kvarmløsevej/Tølløsevej, ikke i sig selv influerer på stationens trafikafviklingskapacitet.

Regionstog er tildelt kapacitet og udfører togtrafik på delstrækningen Tølløse – Holbæk og har gennem en årrække ønsket omfanget af denne trafik udvidet med henblik på flere direkte forbindelser uden togskifte mellem Tølløsebanen og Holbæk. Regionstog overvejer endvidere at udføre gennemkørende togtrafik fra Tølløsebanen ad Nordvestbanen til Roskilde. Til understøttelse heraf vil Regionstog investere i GSM-R (radiosystem) og ECTS (togkontrol) til deres tog således, at det allerede i overgangsfasen til ERTMS (det nye signalprogram) vil være muligt at køre på strækningen med ATC-overvågning (det nuværende togkontrolsystem).

Bemærkninger:

Direkte sporforbindelser til Tølløsebanen fra begge hovedspor på Tølløse station indgår ikke i projektet.

Trafikstyrelsen har vurderet, at omkostninger til og konsekvenser af etableringen af en ny sporforbindelse vil være så omfattende, at de ikke vil kunne opvejes af de mulige gevinster herved.

Etablering af en direkte sporforbindelse, der kan passeres med højere hastighed, vanskeliggøres af kurveforhold på Tølløse station. Kurveforholdene betyder, at Tølløsebanen skal flyttes i forhold til dets nuværende trace, hvilket vil medføre nedlæggelse af privatbanens remise på Tølløse station. Tølløsebanens nye sporforløb vil endvidere betyde, at overkørslen ved Jernbanevej i Tølløse skal ombygges eller erstattes af en niveaufri skæring.

Sikringsteknisk kræver etableringen af den nye forbindelse mellem de to jernbaner, at privatbanens sikringsanlæg i Tølløse nedlægges, og at sporene indbygges i Banedanmarks sikringsanlæg. Dette vil først være teknisk og økonomisk realistisk at gennemføre i forbindelse med Banedanmarks signalprogram og dermed etablering af det nye signalsystem European Railway Traffic Management System (ERTMS) og udskiftningen af sikringsanlæggene på Nordvestbanen.

1.2. Naturforhold

Lejre Kommune har påpeget, at kommunen ser med stor alvor på udvidelsen af Nordvestbanen i relation til naturbeskyttelse og offentlighedens adgang.

Kommunen påpeger, at en ny cykel- og gangbro øst for Bøgebakken til erstatning for den eksisterende rekreative stibro mellem Lejre By og Ledreborg Gods ikke er omtalt i udkastet til lovforslag.

Bemærkninger:

Broen ved Bøgebakken berøres ikke af udbygningen, hvorfor den ikke er omtalt i miljøredegørelsen. Her gøres kun rede for de broer, der berøres af projektet. På baggrund af Lejre Kommunes henvendelse i 2008 vedr. broen ved Dellingevej har Trafikstyrelsen projekteret en stibro og indarbejdet denne i projektet som erstatning for nedrivningen af den eksisterende vejbro.

Der er med miljøredegørelsen gjort rede for de foranstaltninger, der er nødvendige for at begrænse konsekvenserne for naturområder og for at bevare den økologiske funktionalitet i forhold til bilag IV-arten, markfirben. Disse foranstaltninger er indarbejdet i projektet.

Kommunens forslag til etablering af yderligere stiforbindelser har ikke givet anledning til ændring af projektet, idet der på nuværende tidspunkt ikke er mulighed for at indarbejde yderligere udgiftskrævende forslag, da dette ikke kan rummes af anlægsbevillingen, der med projektets vedtagelse ligger fast.

1.3. Jernbaneoverkørsler og niveaufri passagemuligheder

Dansk Jernbaneforbund ser med tilfredshed på, at der sker en tiltrængt udbygning af Nordvestbanen, men for at tilgodese sikkerheden på strækningen, bør samtlige jernbaneoverkørsler nedlægges i forbindelse med projektet.

Bemærkninger:

Det fremgår af lovforslaget, at fire offentlige og en privat jernbaneoverkørsel nedlægges og erstattes med niveaufri passagemuligheder. Det betyder, at samtlige overkørsler mellem Roskilde og Holbæk nedlægges.

Holbæk Kommune indstiller, at der med hensyn til niveaufri passage i Tølløse by vælges Fakta-løsningen i stedet for Sofievejsløsningen, som Trafikstyrelsen i første omgang havde indstillet. Kommunen og borgerne i Tølløse er ikke interesserede i, at Sofievejsløsningen gennemføres, da den har for omfattende konsekvenser i forhold til antallet af ekspropriationer på Sofievej.

Bemærkninger:

Trafikstyrelsen tager Holbæk Kommunes valg af anlæg, der erstatter jernbaneoverkørslen i Tølløse, til efterretning, idet kommunen har oplyst, at kommunen afholder meromkostninger til anlægget udover de 63,6 mio. kr., der er afsat til Sofievejsløsningen.

Den ønskede udformning af anlægget tager udgangspunkt i Fakta-løsningen fra den i 2006 udsendte høringsudgave af VVM-redegørelsen for projektet. Der er dog efter ønske fra kommunen foretaget tilpasninger af løsningen bl.a. ved tilslutningen af vejunderføringen til Kvarmløsevej.

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

Rådet for Bæredygtig Trafik foreslår, at det undersøges, 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. Dette begrundes i, at de fleste tog til/fra Tølløsebanen bliver gennemkørende, således at omstigning i Tølløse undgås. En tilsvarende kombineret løsning kunne overvejes i Vipperød, således at der kun bliver én tunnel, som naturligtvis skal kunne benyttes af handicappede.

Bemærkninger:

En sådan løsning har været undersøgt, men det giver nogle meget lange ramper. Løsningsforslaget forudsætter gennemkørende Regionstog, hvilket ikke lader sig gøre. Derudover skal der tages højde for passagerflow ved uregelmæssig drift, og i den forbindelse vil det være uhensigtsmæssigt, at passagerer til Regionstog skal helt hen til en sådan tunnel og tilbage igen.

I Vipperød etableres både en handicapvenlig perrontunnel med adgang til Æblehaven og en stiunderføring i det tidligere overkørsels-tracé.

1.4. Øget strækningshastighed og elektrificering

DI – Organisation for erhvervslivet og Rådet for Bæredygtig Trafik foreslår, at strækningshastigheden øges til 200 km/t og ikke kun til 160 km/t som det fremgår af lovforslaget. Endvidere foreslås, at strækningen elektrificeres eller forberedes på eldrift.



Bemærkninger:

Side 6/6

Efter gennemførelsen af udbygningen vil hastigheden kunne øges fra de nuværende 120 km/t til 160 km/t. Hastigheden kan ikke uden betydelige omlægninger af det eksisterende spor øges til over 160 km/t grundet kurverne på strækningen mellem Roskilde og Holbæk, hvorfor projekteringsloven ikke foreskrev en undersøgelse af hastigheder over 160 km/t. Det ekstra spor placeres ved siden af det eksisterende spor og følger derfor linjeføringen på den eksisterende jernbane.

I anlægsfasen ombygges broerne mellem Lejre og Vipperød. De nye broer vil blive bygget efter en profil, der giver plads til en eventuel senere elektrificering af Nordvestbanen. Opsætning af køreledningsmaster i forbindelse med udbygningen ligger uden for projektets økonomiske rammer.

2. Ændringer i det fremsatte lovforslag i forhold til det lovudkast, som har været i høring

Transportministeriet har foretaget følgende ændringer i det fremsatte lovforslag i forhold til det lovudkast, som har været i høring:

Det fremgår af jernbaneforliget af 22. oktober 2009, 'En moderne jernbane', at udbygningen af Nordvestbanen forventes at kunne tages i brug i 2015. Bemærkningerne til lovforslaget er på denne baggrund justeret, så det ikke længe fremgår, at udbygningen forventes at kunne tages i brug i 2017.

I forhold til den niveaufri passage i Tølløse by, der erstatter jernbaneoverkørslen, etableres et erstatningsanlæg henover den grund, hvor Fakta supermarked er beliggende i dag. Der er tale om en tilpasning af den Fakta-løsning, som Trafikstyrelsen præsenterede i høringsudgaven af VVM-redegørelsen i 2006. Holbæk Kommune har oplyst, at meromkostninger til anlægget udover de 63,6 mio. kr., der var afsat til den oprindeligt foreslåede løsning (Sofievejssløsningen), afholdes af kommunen.

Lejre Kommune kan indtil den 1. februar 2010 afklare, hvorvidt kommunen vil etablere en stiforbindelse under jernbanen, hvor Elverdamsstien kan føres under. Eventuelle merudgifter til denne underføring afholdes af Lejre Kommune.

Projektet er – inden for lovforslagets rammer - blevet justeret, idet det med aftale af 2. december 2009 (tillæg til aftale af 22. oktober 2009 om Nye initiativer som led i udmøntning af puljer) er blevet besluttet, at der afsættes 3,5 mio. kr. til etablering af en gangtunnel ved Hvalsø station med henblik på at sikre tilstrækkelig P-plads kapacitet ved stationen. Finansieringen afsættes fra pulje til stationsmoderniseringer i transportaftalen om "En grøn transportpolitik" af 29. januar 2009.



Herudover er der foretaget enkelte uddybninger og præciseringer, herunder af lovteknisk karakter.