

Udskriftsdato: 16. december 2025

2009/1 LSF 134 (Gældende)

Forslag til Lov om anlæg af en jernbanestrækning København-Ringsted over Køge

Ministerium: Transportministeriet

Journalnummer: Transportmin.,
Trafikstyrelsen, j.nr. T102-000008

Forslag

til

Lov om anlæg af en jernbanestrækning København-Ringsted over Køge

§ 1. Transportministeren bemyndiges til at anlægge en ny dobbeltsporet jernbane mellem København og Ringsted over Køge med dertil hørende anlæg.

Stk. 2. Kort over jernbanens linjeføring og placering af en ny station ved Køge Nord fremgår af bilag 1.

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

§ 3. Transportministeren kan, i det omfang det er nødvendigt for at undgå en væsentlig forsinkelse eller fordyrelse af anlægget nævnt i § 1, bestemme, at krav, påbud eller forbud efter miljøbeskyttelsesloven vedrørende støj ikke finder anvendelse.

§ 4. Transportministeren bemyndiges til ved ekspropriation at erhverve de arealer og ejendomme m.v., der er nødvendige for gennemførelsen af anlægget nævnt i § 1.

Stk. 2. Transportministeren bemyndiges til ved ekspropriation at pålægge ejendomme langs anlægget nævnt i § 1 servitut om eldrift med deraf følgende rådighedsindskrænkninger.

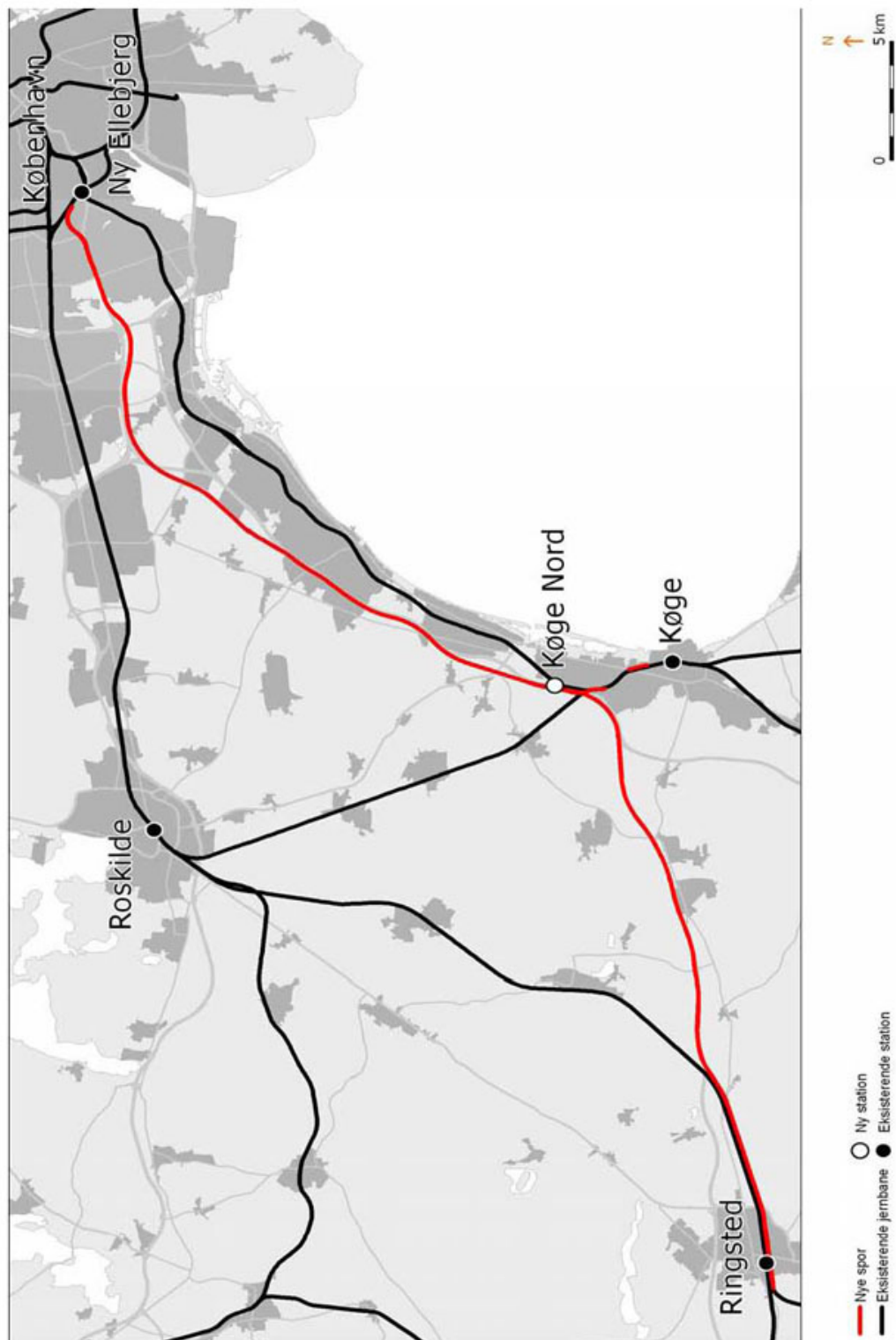
Stk. 3. Ekspropriation sker efter reglerne i lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom.

Stk. 4. Transportministeren kan, når der foreligger særlige personlige grunde og efter anmodning fra ejeren, ekspropriere en ejendom, der berøres særligt indgribende af projektet, før tidspunktet for de ordinære ekspropriationer.

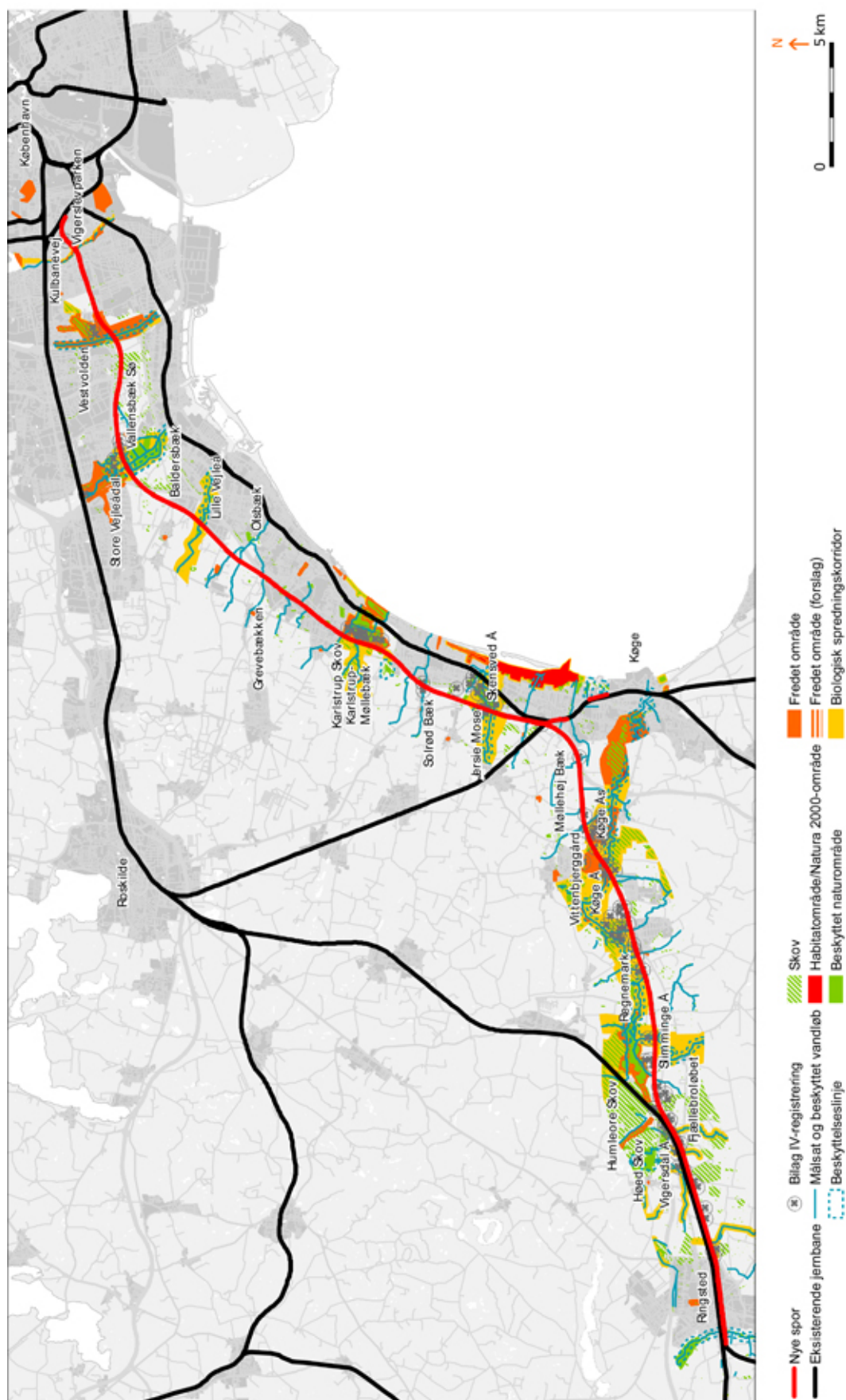
Stk. 5. Erstatningen fastsættes af ekspropriations- og taksationsmyndighederne i henhold til lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom.

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

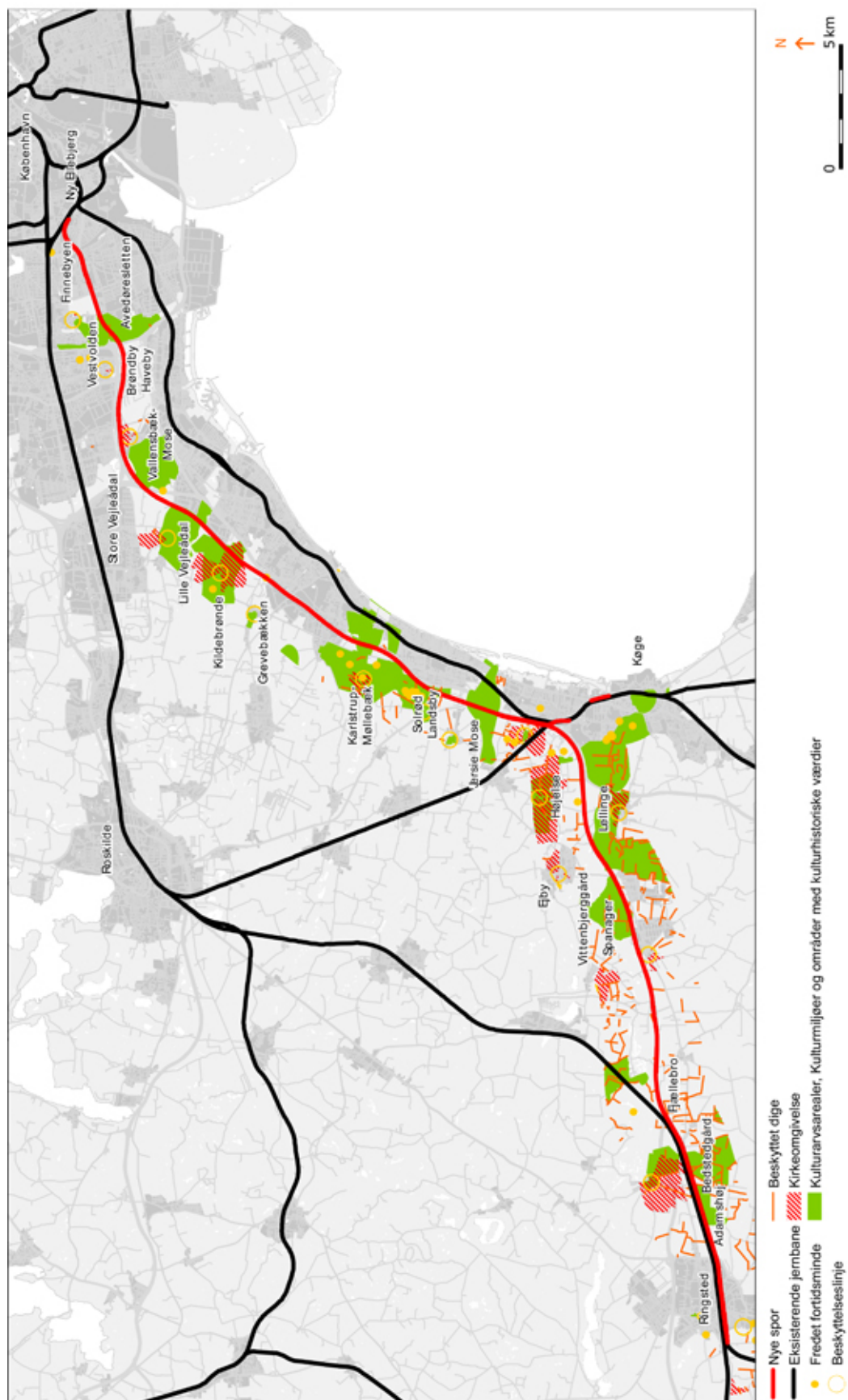
Jernbanens linjeføring og placeringen af stationen ved Køge Nord



Naturlokaliteter



Kulturhistoriske forhold



Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

Indholdsfortegnelse

1. *Baggrund og hovedindhold*
2. *Trafikale forbedringer og muligheder*
 - 2.1. *Udnyttelse af den fulde kapacitet*
 - 2.2. *Tidsplan*
3. *Anlæggets udformning og linjeføring*
 - 3.1. *Ny Ellebjerg-Ishøj*
 - 3.2. *Ishøj-Køge*
 - 3.3. *Køge-Ringsted*
 - 3.4. *Trafik i anlægsfasen*
4. *Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige*
5. *Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet*
6. *Ligestillingsmæssige konsekvenser*
7. *Administrative konsekvenser for borgerne*
8. *Miljømæssige konsekvenser*
 - 8.1. *Tidligere undersøgelser og miljøredegørelsen om VVM-analysen*
 - 8.2. *Miljømæssige konsekvenser i driftsfasen*
 - 8.2.1. *Reduceret udledning af CO₂*
 - 8.2.2. *Støj og vibrationer*
 - 8.2.3. *Naturforhold*
 - 8.2.3.1. *Kulbanevej*
 - 8.2.3.2. *Vigerslevparken*
 - 8.2.3.3. *Vestvolden*
 - 8.2.3.4. *Vallensbæk Sø*
 - 8.2.3.5. *Grevebækken og Olsbækken*
 - 8.2.3.6. *Karlstrup Skov*
 - 8.2.3.7. *Solrød Bæk*
 - 8.2.3.8. *Solrød-Kværkeby*
 - 8.2.3.9. *Jersie Mose*
 - 8.2.3.10. *Køge Ås*
 - 8.2.3.11. *Køge Å*
 - 8.2.3.12. *Slimminge Å-Ringsted*
 - 8.2.4. *Kulturhistoriske forhold*
 - 8.2.4.1. *Finnebyen*
 - 8.2.4.2. *Vestvolden*
 - 8.2.4.3. *Brøndby Haveby*
 - 8.2.4.4. *Vallensbæk Mose*
 - 8.2.4.5. *Karlstrup Møllebæk*
 - 8.2.4.6. *Grevebækken*
 - 8.2.4.7. *Solrød og Jersie*
 - 8.2.4.8. *Vittenbjerggård*

- 8.2.4.9. Lellinge og Spanager
- 8.2.4.10. Fjællebro-Ringsted
- 8.2.4.11. Ny Ellebjerg-Ringsted
- 8.3. Miljømæssige konsekvenser i anlægsfasen
 - 8.3.1. Støj og vibrationer
 - 8.3.2. Naturforhold
 - 8.3.3. Kulturhistoriske forhold
- 8.4. Kolonihaver
- 8.5. Ekspropriationer
- 9. *Forholdet til EU-retten*
- 10. *Høring*
- 11. *Sammenfattende skema*

1. Baggrund og hovedindhold

Ved lov nr. 244 af 21. marts 2007 blev transportministeren bemyndiget til at undersøge og projektere de nødvendige anlæg med henblik på udvidelse af jernbanekapaciteten København-Ringsted ved en ny jernbanestrækning mellem København og Ringsted over Køge med dertil hørende anlæg (Nybygningsløsningen) samt et ekstra jernbanespor mellem Hvidovre og Høje Taastrup med vendespor i Roskilde og ekstra spor på dele af strækningen Roskilde-Ringsted og dertil hørende anlæg (5. sporsløsningen) (Folketingssamling 2006-2007 Tillæg A 3904).

Dette arbejde er nu gennemført, og på denne baggrund foreslås det, at transportministeren bemyndiges til at anlægge en ny jernbanestrækning mellem København og Ringsted over Køge med dertil hørende anlæg.

Der henvises til Trafikstyrelsens miljøredegørelse, september 2009, som i detaljer beskriver anlægget og de gennemførte undersøgelser (Folketingssamling 2008- 09, TRU alm. del – bilag 607).

Projektet er en del af transportaftalen af 22. oktober 2009 »En moderne jernbane« og aftalen af 29. januar 2009 om »En grøn transportpolitik« mellem regeringen (Venstre og Det Konservative Folkeparti), Socialdemokraterne, Dansk Folkeparti, Socialistisk Folkeparti, Det Radikale Venstre og Liberal Alliance.

Jernbanen mellem København og Ringsted udgør en central del af det danske jernbanenet og benyttes af regionaltoget (pendlere), intercity- og lyntog (fjernrejser) og størstedelen af alle godstog. Kapaciteten på jernbanen er ved at være fuldt udnyttet, og det betyder, at der er få muligheder for at forbedre trafikken på den eksisterende jernbane.

Hvis jernbanen skal fremstå som en attraktiv valgmulighed og i højere grad være et alternativ til biltrafikken, er det nødvendigt at udbygge kapaciteten på strækningen, så det bliver muligt at tilbyde de rejsende flere togaftage, kortere rejsetider og færre forsinkelser.

Med en ny dobbeltsporet jernbanestrækning tilvejebringes en langsigtet kapacitetsforøgelse på strækningen, som muliggør attraktive togforbindelser og forbedrede tilbud til passagerer og godstransportkunder. Den nye jernbane er desuden en forudsætning for gennemførelse af »timemodellen«.

Målet med »timemodellen« er at sikre en rejsetid på 1 time på strækningerne København-Odense, Odense-Århus, Århus-Aalborg og på sigt Odense-Esbjerg samt Odense-Herning. »Timemodellen« vil hermed bidrage til at give hurtigere rejsetider for togrejsende i hele landet.

Den nye jernbane vil således øge mobiliteten på et bæredygtigt grundlag og understøtte målsætningen om, at den kollektive transport skal løfte det meste af fremtidens vækst i trafikken.

I beregningerne af den nye jernbanes klimapåvirkning er der taget udgangspunkt i den trafikmodel, der er anvendt i trafikberegningerne i miljøredegørelsen. Af denne fremgår, at overflytning af bilture til

jernbanen vil kunne reducere udledningen af CO₂ med mere end 10.000 tons årligt i henhold til den mest forsigtige prognose, idet den øgede kapacitet mellem København og Ringsted vil muliggøre langt større overflytning af bilture.

Ved Ny Ellebjerg Station vil den nye jernbane blive koblet til den eksisterende og opgraderede godsbane til København H (KØR-projektet). Jernbanen anlægges således med startpunkt ved Ny Ellebjerg Station, hvor der etableres en ny perron med omstigningsmulighed til S-togene på Ringbanen og Køge Bugt-banen. Linjeføringen følger motorvejene mod vest og sydvest til Køge og videre mod vest til Fjellebro, hvor den nye jernbane anlægges parallelt med den eksisterende jernbane. Ved Køge anlægges en ny station benævnt Køge Nord.

Kort over jernbanens linjeføring og placering af en ny station ved Køge Nord fremgår af bilag 1.

Anlægsarbejdet forventes at blive udført af Banedanmark efter delegation fra transportministeren. Det vurderes centralt for anlæggets succes, at der er en dedikeret organisation, der har fokus alene på dette projekt. Det er derfor forventningen, at Banedanmark vil organisere arbejdet med projektet i en selvstændig organisatorisk enhed under Banedanmark, på samme måde som det er sket med Signalprogrammet (Banedanmarks projekt for udskiftning af signalanlæg i Danmark). Projektorganisationen under Banedanmark vil have direkte reference til den administrerende direktør i Banedanmark og til bestyrelsen. Projektorganisationens økonomi vil blive holdt adskilt fra øvrige dele af Banedanmark og vil få egen hovedkonto på finansloven svarende til modellen for Signalprogrammet herunder i forhold til afløftning af indirekte produktionsomkostninger.

Banedanmark vil i forbindelse med den praktiske tilrettelæggelse af anlægsarbejdet samarbejde med relevante myndigheder. En tilgængelighedskonsulent vil endvidere blive inddraget i detailprojekteringen.

Anlægget planlægges ibrugtaget senest i 2018.

Projektet om kapacitetsudvidelse af jernbanestrækningen København-Ringsted har i perioden 2007-2009 gennemgået en omfattende VVM-analyse med tilhørende indledende projektering. Herigenem er alternative linjeføringer og udformninger af anlægget kortlagt og prissat, og der er foretaget undersøgelser og vurderinger af anlæggets konsekvenser for miljøet og omgivelserne i øvrigt. Projektet var i offentlig høring i efteråret 2008 forud for miljøredegørelsen, der blev udgivet i september 2009.

2. Trafikale forbedringer og muligheder

Med den foreslåede nye jernbane skabes der plads til yderligere 8-9 passagertog i timen i hver retning og dermed op mod en fordobling af kapaciteten hele vejen til Ringsted i forhold til den eksisterende strækning. Det giver mulighed for at forøge antallet af tog på Vestbanen (fra København mod Fyn og Jylland) og Sydbanen (fra Ringsted mod Sydsjælland, Lolland og Falster) og for at indsætte direkte regionaltog København-Køge-Næstved med store rejsetidsbesparelser til følge.

Med den nye Køge Nord station skabes der mulighed for etablering af et centralt beliggende parkér-og-rejs anlæg, som forventes at blive anvendt af mange bilister, idet rejsetiden fra stationen til København H forventes at være 20 minutter.

Med den nye Køge Nord station skabes der endvidere mulighed for omstigning mellem S-banestationerne i Køge Bugt området, tog mod Sydsjælland, Lolland og Falster og intercity- og lyntog mod Fyn og Jylland. Det betyder, at rejsende mod Sydsjælland, Fyn og Jylland, der med den eksisterende jernbane i dag rejser via Roskilde, Høje Taastrup eller København H, får kortere rejsetid ved i stedet at benytte Køge Nord station, når de skal videre mod Sydsjælland, Fyn og Jylland. Endvidere vil den eksisterende jernbane mellem København og Roskilde blive aflastet til gavn for de rejsende til og fra Roskilde og de rejsende på Nordvestbanen mellem Roskilde, Holbæk og Kalundborg.

Den nye jernbane er tillige en forudsætning for »timemodellen«, hvor København-Odense på 1 time kan realiseres i kombination med opgradering af strækningen Ringsted-Odense til 200 km/t.

Ved at overflytte godstog og nogle fjerntog fra den eksisterende jernbane København-Roskilde til den nye jernbane frigøres kapacitet på den eksisterende jernbane til flere regionaltog, der kan forbedre betjeningen på denne strækning samt til og fra Holbæk og Kalundborg. Det bliver derved muligt at forkorte rejsetiderne både for regionaltog og for tog mellem landsdelene.

Desuden styrkes mulighederne for gods på jernbane. Der planlægges således reserveret plads til tre godstog i timen i hver retning. To af disse tog forventes at imødekomme det forventede behov for international godstrafik efter åbning af den faste Femern Bælt forbindelse, og det 3. tog planlægges anvendt til reserve og til godstrafik via Storebælt.

2.1. Udnyttelse af den fulde kapacitet

Den nye jernbane indeholder en større kapacitet, end der i første omgang forudsættes anvendt til selve togtrafikken. Denne overskudskapacitet kan give en mere robust køreplan og forbedret regularitet. Ud over den ved åbningen planlagte trafik vil der være mulighed for at køre yderligere 1-3 tog pr. time udenom Københavns Hovedbanegård direkte til og fra Københavns Lufthavn, Kastrup.

Skal en større del af den nye jernbanes kapacitet udnyttes til yderligere udvidelser af persontrafikken, kræver det ekstra banegårdskapacitet i Københavnsområdet.

2.2. Tidsplan

Det forventede tidsforbrug til detailprojektering, udbud af entreprenørydelser og gennemførelse af ekspropriationer er 2-3 år, og selve anlægsperioden skønnes at vare ca. 6 år. Der vil således gå ca. 8 år fra vedtagelse af anlægsloven, til et færdigt anlæg vil kunne være klar til ibrugtagning i 2018.

3. Anlæggets udformning og linjeføring

Den foreslåede nye dobbeltsporede og elektrificerede jernbanestrækning på ca. 60 km åbnes til kørsel med passagertog med op til 200 km/t. Jernbanen forberedes til 250 km/t, idet linjeføringen udformes med kurveradier, der er dimensioneret til 250 km/t. Desuden anlægges jernbanen, så profilet for broer og kørestrømsanlægget forberedes til 250 km/t. Baneunderbygningen anlægges til et maksimalt akseltryk på 25 tons, der er et forøget krav i forhold til TSI'erne (Tekniske Specifikationer for Interoperabilitet), der foreskriver 22,5 tons akseltryk. 25 tons akseltryk er valgt, idet Øresundsforbindelsen er bygget i henhold hertil, ligesom Femernforbindelsen vil blive dimensioneret til 25 tons akseltryk.

Jernbanen placeres generelt tæt på de eksisterende motorveje og følger således i retning mod vest og syd så vidt muligt Holbækmotorvejen, Køge Bugt Motorvejen og Vestmotorvejen.

Fra Kværkeby til Ringsted vil der blive anlagt to nye spor langs den eksisterende jernbane på en strækning på ca. 8 km, og der vil skulle anlægges sporomlægninger i den vestlige ende af Ringsted Station over tilsammen ca. 1,4 km langs den eksisterende jernbane.

Jernbanens linjeføring fremgår af bilag 1.

3.1. Ny Ellebjerg-Ishøj

Ved Ny Ellebjerg Station vil den nye jernbane blive koblet til den eksisterende og opgraderede godsbane til København H (KØR-projektet). Den nye jernbane starter ved Ny Ellebjerg Station, hvorfra jernbanen anlægges på en dæmning mod nordvest til Vigerslev, hvor jernbanen drejer mod sydvest. Jernbanen anlægges gennem det grønne område og gennem Finnebyen nord for Kulbanevej. Det grønne område passeres i en overdækket konstruktion.

Jernbanen krydser under Vigerslevvej, som hæves. Jernbanen fortsætter gennem Vigerslevparken og

krydser Harrestrup Å, som fritlægges gennem parken. På strækningen langs Holbækmotorvejen placeres jernbanen i en gravet tunnel, og et stykke af Vigerslev Allé retableres oven på tunnelen.

Jernbanen fortsætter i tunnel under Hvidovrevej og ca. 300 m under Allingvej, hvorefter den anlægges nedgravet og i trug frem til Avedøre Havnevej, som jernbanen føres under. Jernbanen anlægges herfra i åben afgravning og passerer under Brøndbyøstervej, der omlægges og føres over motorvejen – og videre under Holbækmotorvejen. I en kurve fortsætter jernbanen mod vest og krydser Vestvolden over fæstningskanalen på en lav bro. For at mindske den visuelle påvirkning af Vestvolden begrænses krydsningen af volden ved at etablere lodrette afgrænsninger, så passagen bliver så smal som mulig. Herefter passerer jernbanen under Motorring 3 og tilslutningsanlægget.

Jernbanen anlægges herefter på sydsiden af Holbækmotorvejen og passerer igennem den nordlige ende af Brøndby Haveby. Jernbanen følger motorvejens sydside og krydser under Vejlegårdsvej, hvorefter den anlægges nord om Vallensbæk Ridecenter. Jernbanen fortsætter på en dæmning gennem den nordligste del af Vallensbæk Sø tæt op ad motorvejen. Efter søen drejer jernbanen mod syd og krydser Motorring 4 på en lang bro.

3.2. Ishøj-Køge

Når jernbanen har passeret Baldersbæk i Ishøj, anlægges den i terræn langs Vejleåvejs vestlige side. Jernbanen fortsætter således mod sydvest langs hele Vejleåvejs strækning og hen over Kildebrønde Mark vest for Hundige.

Jernbanen passerer under Greve Centervej lige vest for motorvejen og anlægges herefter tæt op ad Køge Bugt Motorvejens vestlige side.

Mod sydvest frem til Karlslunde Mosevej kiler jernbanen sig ind i den snævre korridor mellem motorvejen og erhvervsområderne vest for motorvejen. Hvor jernbanen passerer Karlslunde Rasteplads, fortsætter den i op til 150 meters afstand fra motorvejen gennem Karlslunde Skov og Firemileskoven. Gennem de to skove anlægges jernbanen nær terrænniveau, men i den sydlige del af Firemileskoven anlægges jernbanen på en dæmning for at kunne passere over Cementvej og Tåstrupvej. Frem mod Havbogårdsvej anlægges jernbanen igen i terræn.

Når jernbanen har passeret under Solrød Byvej, fortsætter den i sydlig retning på vestsiden af Køge Bugt Motorvejen. Fra Solrød Bæk lige syd for Solrød Byvej og frem til Jersie Mose anlægges jernbanen gennem det faldende terræn først i åben afgravning og herefter på en dæmning. På strækningen over Jersie Mose ligger dæmningen et par meter over terræn. Af hensyn til togenes høje hastighed er det nødvendigt at anlægge jernbanen med kurver, der på dette sted er noget større end motorvejens. Det betyder, at jernbanen placeres i en afstand på op til 400 m fra motorvejen ved Jersie.

3.3. Køge-Ringsted

Umiddelbart syd for Jersie Mose mellem Egedesvej og Ølsemaglevej i den nordlige del af Køge Kommune anlægges et nyt, regionalt trafikknudepunkt, Køge Nord station. Stationen bliver et markant trafiktilbud til togpassagerer, buspassagerer og bilister.

Stationen forbindes via en gangbro over motorvejen med Køge Bugt S-banen, hvor der også anlægges perroner. Der anlægges et tilslutningsspor ved Køge Nord til Roskilde-Køge-Næstved banen (Lille Syd) i retning mod Køge og Næstved, og der bygges et ekstra spor på Lille Syd-banen mellem Københavnsvej i Køge og Køge Station.

Der anlægges to hovedspor og to perronspor på ydersiden af hovedsporene. På stationen etableres 400 m lange sideperroner, og ved S-banen etableres 180 m lange sideperroner. Mellem de to sæt perroner etableres en ca. 250 m lang gangbro med trapper og elevatorer til alle perroner.

Stationen bliver også knudepunkt for trafik til og fra Køge Bugt Motorvejen og de nære områder, som

indgår i Køge Kommunes langsigtede udviklingsplaner, hvor der forventes 4.000-6.000 nye beboere og 11.000- 17.000 nye arbejdspladser.

Der er mulighed for at anlægge en busterminal, parkering til afsætning og afhentning af passagerer og Parker & Rejs-anlæg både vest for den nye jernbane og i området mellem S-banen og Køge Bugt Motorvejen, herunder tilslutningsveje til motorvejen. Der vil være plads til maksimalt 2700 parkeringspladser nær stationen. Busterminalen og parkeringsanlæggene, der ikke er omfattet af denne lov, vil kunne indgå i det kommunale planarbejde.

I transportaftalen af 2. december 2009 om Bedre veje mv. er det aftalt, at der afsættes 117 mio. kr. til tilslutningsanlæg med nord- og sydvendte motorvejsramper og ny bro til Parker & Rejs ved Køge Nord station med henblik på at styrke muligheden for at kombinere biltrafikken med kollektiv transport.

Jernbanen anlægges på en dæmning frem til Lyngvej, som den passerer på en bro. Tilslutningsanlæg, bro og rundkørsel i dette område ombygges. Fra Lyngvej anlægges jernbanen i en stor kurve mod vest, passerer nord om motorvejsudfletningen mellem Køge Bugt Motorvejen, Sydmotorvejen og Vestmotorvejen og fortsætter på Vestmotorvejens nordside.

Efter motorvejsudfletningen anlægges jernbanen i en afgravning, inden den efter 500 m omlægges på en dæmning, der går over Salbyvej sydøst for Ejby.

Jernbanen fortsætter mod vest i bløde kurver langs Vestmotorvejens nordside. På en dæmning passerer jernbanen gennem den eksisterende åbning i Køge Ås og fortsætter i delvis afgravning frem til Køge Å. Jernbanen passerer Køge Å på en bro og møder kort efter Bjæverskovvej, der i dag ligger tæt op ad motorvejen. Bjæverskovvej flyttes til nordsiden af jernbanen. Herved sikres adgang til ejendommene nord for Bjæverskovvej, uden at der skal etableres krydsninger af jernbanen.

Jernbanen fortsætter i delvis afgravning til omkring det sted, hvor Bjæverskovvej krydser under motorvejen. Herefter anlægges jernbanen på en dæmning frem mod Regnemark, hvor 300 m af Køge Å omlægges for at gøre plads til den nye jernbane. Åen føres delvis tilbage til sit oprindelige, slyngede forløb som led i et naturgenopretningsprojekt.

Efter Køge Å fortsætter jernbanen i delvis afgravning og passerer nord om Kongsted Huse i en stor kurve mod sydvest og derefter i en tunnel ind under motorvejen. Ved Kongsted Huse møder den nye jernbane den eksisterende jernbane. Den nye jernbane anlægges syd for og langs med den eksisterende jernbane til Ringsted.

På jernbanens videre vej mod Ringsted Station placeres de to nye spor syd for den eksisterende jernbane frem til Østre Ringvej i Ringsted. Det ene nye spor fortsætter ind til Ringsted Station. De andre spor forskydes en smule mod nord, hvor de kobles sammen med de nuværende spor. I Ringsted bliver der tilslutning til både Vestbanen mod Slagelse og Sydbanen mod Næstved. På Ringsted Station gennemføres en række sporændringer med henblik på at etablere flere kørselsmuligheder.

3.4. Trafik i anlægsfasen

Spærringer vil ske i tidsrum med kun få passagerer. Jernbanegodstrafikken vil blive kortvarigt påvirket på den eksisterende jernbane mellem Ny Ellebjerg Station og Vigerslev Allé Station i forbindelse med, at den nye jernbane tilsluttes de eksisterende anlæg.

Ved Køge Nord station vil togtrafikken blive påvirket på både Lille Syd-banen og Køge Bugt S-banen, hvor der forventes rejsetidsforlængelser på 1-2 minutter for såvel S-tog som regionaltog nord for Ølby Station.

Mellem Fjællebro og Ringsted vil anlægsarbejdet påvirke togtrafikken i form af hastighedsnedsættelser og periodevise sporspærringer. Det gælder især ved ombygning af sporene på Ringsted Station. Der vil i forbindelse hermed være mindre rejsetidsforlængelser til Sydbanen (mod Sydsjælland, Lolland og Falster), idet det i en periode vil blive nødvendigt at skifte tog i Ringsted.

Anlægsmyndigheden vil i samarbejde med togoperatørerne sørge for information af de berørte passagerer, så de i god tid forinden informeres om de gener for trafikken, der måtte være.

Vejtrafikken vil i anlægsfasen blive påvirket ved Vigerslevvej, Vigerslev Allé, Allingvej, Brøndbyøstervej, Brøndbyvester Boulevard, Motorring 3, Holbækmotorvejen, Greve Centervej, Solrød Byvej, Ølsemaglevej, Lyngvej, Ejbyvej og Vestmotorvejen. Lastbiltrafikken ved Skandinavisk Transport Center vil også blive påvirket af ombygninger.

Ved størstedelen af de veje, der påvirkes af anlægsaktiviteter, vil trafikken kunne opretholdes. Vejtrafikken vil imidlertid blive påvirket i form af nedsættelse af hastigheden og indsnævring af vejen. Visse steder ved krydsende eller skærende veje og ved f.eks. broarbejde vil det være nødvendigt helt at lukke vejen i en kortere periode.

4. Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige

Forslaget indebærer udgifter for staten til anlæg af den nye jernbane, anlæg af en ny station og til ekspropriation af de for projektet nødvendige arealer. Erstatning som følge af ekspropriation vil finde sted i overensstemmelse med lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom.

Udgiften til omlægning af ledninger, der ligger på gæsteprincip, skønnes at være 195 mio. kr. Udgiften forudsættes i vid udstrækning betalt af ledningsejerne i overensstemmelse med Højesterets dom af 22. september 2009 (sag 280/2008).

Gæsteprincippet er betegnelsen for en udfyldende regel, der finder anvendelse i tilfælde, hvor der uden vederlag er givet tilladelse til at anbringe en ledning på en ejendom. Reglen indebærer, at ledningsejeren som ”gæst” skal bekoste ledningsarbejder, der er nødvendiggjort af arealejerens ændrede benyttelse af det areal, hvor ledningen er anbragt. Højesteret fastslog ved dommen, at ledninger, der oprindeligt var anbragt på private arealer, også efter en ekspropriation er omfattet af gæsteprincippet.

Ledningsomlægninger, der ikke ligger på gæsteprincip, betales af staten som et led i den samlede udgift til anlægget. Anlægsmyndigheden vil under alle omstændigheder bestræbe sig på at reducere omkostningerne generelt vedrørende ledningsomlægninger, dvs. uanset om der er tale om ledninger, der hviler på gæsteprincippet, eller ledninger, der ikke hviler på gæsteprincippet.

Projektets anlægsoverslag er udarbejdet efter Ny Anlægsbudgettering som beskrevet i aktstykke 16 af 24. oktober 2006. Resultatet er, at anlægsmkostningerne inkl. reserver udgør 10,35 mia. kr. i 2009-priser.

De samlede udgifter forventes at fordele sig som følger:

År:	Udgifter i mio. kr. (2009-priser)
2010:	100
2011:	500
2012:	1100
2013:	1600
2014:	2000
2015:	2350
2016:	1500
2017:	1000
2018:	200

Det vurderes, at de gennemsnitlige vedligeholdelsesomkostninger i levetiden andrager i størrelsesordenen 100 mio. kr. årligt i 2009-priser. Når anlægget på et tidspunkt vil skulle udskiftes, vil der være omkostninger til fornyelse.

5. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet

Projektet øger mobiliteten på et bæredygtigt grundlag. Forbedring af togbetjeningen på strækningen kan øge mobiliteten for persontrafikken til gavn for erhvervslivet, ligesom mulighederne for gods på jernbane styrkes til gavn for godsfragtkunder og godsoperatørselskaber. Lovforslaget medfører herudover ingen økonomiske eller administrative konsekvenser for erhvervslivet.

6. Ligestillingsmæssige konsekvenser

Undersøgelser af transportvaner viser, at kvinder i højere grad end mænd rejser med kollektiv trafik. Der er dog en tendens til, at mænd, når de vælger kollektiv trafik, i højere grad benytter de kollektive transportmidler ved lidt længere rejser. Det er forventningen, at den nye jernbane med flere tog pr. time og færre stop og dermed højere rejsehastighed vil kunne tiltrække nye passagerer af begge køn. Det er således forventningen, at den nye jernbane vil kunne være med til at øge både kvinders og mænds samlede benyttelse af kollektiv transport og dermed være ligestillingsmæssigt afbalanceret.

7. Administrative konsekvenser for borgerne

Lovforslaget medfører ingen administrative konsekvenser for borgerne.

8. Miljømæssige konsekvenser

Miljømæssige konsekvenser beskrives nedenfor i afsnit 8.2. (driftsfasen) og afsnit 8.3 (anlægsfasen).

Overordnet set vil den nye jernbane forbedre det offentlige transportsystem, øge mobiliteten på et bæredygtigt grundlag og bidrage til at gøre jernbanen til et attraktivt alternativ til personbilen. Den nye jernbane vil endvidere bidrage til at styrke mulighederne for gods på jernbane.

Som beskrevet nedenfor viser den gennemførte VVM-analyse generelt, at den nye jernbane med en række afhjælpende foranstaltninger kan anlægges uden væsentligt at påvirke naturområder og levesteder for dyr og planter. Det sikres endvidere, at der kan opretholdes en sammenhængende økologisk funktionalitet for yngle- og rasteområder på samme niveau som hidtil.

Samtidig forventes den nye jernbane at kunne reducere udledningen af CO₂ væsentligt som følge af overflytning af passagerer fra bil til tog og overflytning af gods fra vej til jernbane.

8.1. Tidligere undersøgelser og miljøreddegørelsen om VVM-analysen

Der har siden 1997 været gennemført en række undersøgelser af forskellige modeller for udvidelse af banekapaciteten mellem København og Ringsted. I henhold til projekteringslov nr. 343 af 20. maj 1997 blev der i 1998 gennemført en idéfase samt en supplerende, offentlig høring om linjeføringer for tre hovedforslag og deres påvirkninger af omgivelserne. Undersøgelserne blev afsluttet i 1999 og førte ikke til igangsættelse af anlæg.

Ved trafikforliget af 5. november 2003 blev det besluttet at udarbejde en strategianalyse for jernbanestrækningen mellem København og Ringsted, der skulle danne baggrund for beslutninger om en langsigtet strategi for løsning af kapacitetsproblemet på strækningen.

I Strategianalysen fra oktober 2005 blev der fremlagt fire hovedforslag til forbedring af kapaciteten på strækningen. Analysen blev baseret på både eksisterende materiale og nye undersøgelser og indeholdt analyser af de trafikale, økonomiske og miljømæssige hovedemner.

I en politisk aftale fra oktober 2006 blev det besluttet at gøre to af de fire fremlagte hovedløsninger til genstand for en indledende projektering og tilhørende VVM-analyse, nemlig 5. sporsløsningen og Nybygningsløsningen. Beslutningen blev udmøntet i projekteringsloven fra marts 2007.

I efteråret 2008 gennemførte Trafikstyrelsen en offentlig høring om de to løsninger på baggrund af fornyede linjeføringsundersøgelser og dertil hørende analyser af anlæggenes påvirkninger af omgivelserne. Undersøgelserne blev dokumenteret i en miljøredegørelse samlet i 11 hæfter.

Efter høringen blev projektet justeret på en række punkter, og den endelige miljøredegørelse samlet i nu 6 hæfter blev offentliggjort i september 2009 (Folketingssamling 2008-09, TRU alm. del – bilag 607).

VVM-analysen har vist, at de miljømæssige konsekvenser for omgivelserne ved den nye jernbane er relateret til støj, natur og fredninger.

I det følgende er nærmere redegjort herfor.

8.2. Miljømæssige konsekvenser i driftsfasen

Med den nye jernbane forventes en reduceret udledning af CO₂.

I driftsfasen forventes miljømæssige konsekvenser i form af støj og vibrationer, påvirkning af naturområder og levesteder for dyr og planter, kulturmiljøer, særlige kulturminder m.v., som der vil blive foretaget passende foranstaltninger overfor.

8.2.1. Reduceret udledning af CO₂

I beregningerne af den nye jernbanes klimapåvirkning er der taget udgangspunkt i den trafikmodel, der er anvendt i trafikberegningerne i miljøredegørelsen. Af denne fremgår, at overflytning af bilture til jernbanen vil kunne reducere udledningen af CO₂ med mere end 10.000 tons årligt i henhold til den mest forsigtige prognose.

8.2.2. Støj og vibrationer

Ved støjberegningerne er anvendt den fællesnordiske metode Nord 2000, der kendetegnes ved stor sikkerhed og nøjagtighed samt høj detaljeringsgrad. I beregningerne indgår bl.a. trafikmængde, trafiksamensætning, toghastighed, lokale terrænforhold, meteorologiske forhold samt eksisterende støjafskærmning.

På baggrund af beregningerne udføres der støjdæmpning i forhold til Miljøstyrelsens vejledende grænseværdi på 64 dB på den nye jernbane. På strækningen København H - Ny Ellebjerg Station og på strækningen langs den eksisterende jernbane mellem Fjællebro og Ringsted anvendes en grænseværdi på 66 dB svarende til beskyttelsesniveauet langs eksisterende jernbaner.

Støjdæmpning udføres på grundlag af en døgngennemsnitlig beregnet værdi, idet denne værdi udløser støjdæmpning i større omfang end maksimalværdien. Boliger, der udsættes for en støjbelastning over grænseværdien for maksimalstøjen fra den enkelte togpassage, vil dermed også få udført støjdæmpning.

Støjdæmpningen udføres ved opsætning af støjskærme på strækninger med stor boligthed suppleret med facadeisolering af boliger langs skærmstrækninger, hvor støjbelastningen fortsat overskrider grænseværdien samt facadeisolering af boliger langs øvrige dele af strækningen.

I øvrigt er der på europæisk plan krav om nye bremsetyper på nye godsvogne, og der forventes i de kommende år at ske en udskiftning af bremserne på øvrige godsvogne. Udskiftningen betyder, at hjulene

bevarer deres glatte overflade, hvorved der kan opnås en reduktion af støjbelastningen på ca. 10 dB i forhold til godsvogne med det nuværende bremsesystem. Udskiftning af bremsesystem indgår ikke som en del af anlægsprojektet. Konsekvenserne af udskiftning af bremsesystem er derfor ikke indregnet i de støjeregninger, der danner grundlag for gennemførelsen af støjbedæpende foranstaltninger i anlægsprojektet.

Modsat vil en forøgelse af hastigheden for nogle af persontogene i fremtiden medføre en forøgelse af støjbelastningen. Beregninger foretaget for et driftsscenario med hurtigere tog og godstog med nye bremsesystem viser, at den samlede støjbelastning ikke overstiger det niveau, som ligger til grund for støjbedæmpningen.

På den nye jernbane udføres vibrationsbedæmpning i forhold til Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier for henholdsvis komfortbelastning og strukturlyd. Vibrationsbedæmpningen udføres ved montering af vibrationsbedæpende befæstelse og udlægning af ballastmåtter. På en kort strækning i Hvidovre, hvor jernbanen passerer en andelsboligforening, monteres et vibrationsabsorberende fjedersystem under skinnerne ud for de seks nærmest liggende boligblokke. Herved begrænses generne for ejendommene.

8.2.3. Naturforhold

Trafikstyrelsen har gennemført undersøgelser af naturområder og vurderet de mulige påvirkninger af naturområder og beskyttede dyre- og plantearter ved anlæg af den nye jernbane.

Den nye jernbane følger i stor udstrækning enten den eksisterende jernbane eller motorveje (bilag 1). Linjeføringen for den nye jernbane følger således ved startpunktet ved Ny Ellebjerg Station den eksisterende jernbane på en ca. 300 m lang strækning.

Ved Køge Nord station vil et nyt spor, der føres ind til Ølby Station, ligge ca. 100 m op ad S-banen og jernbanen mellem Roskilde, Køge og Næstved (Lille Syd). Inde i Køge vil der blive etableret et ca. 600 m nyt spor langs med den eksisterende jernbane (Lille Syd).

Fra Kværkeby til Ringsted vil der blive anlagt to nye spor langs den eksisterende jernbane på en strækning på ca. 8 km, og der vil skulle anlægges sporomlægninger i den vestlige ende af Ringsted Station over tilsammen ca. 1,4 km langs den eksisterende jernbane.

Endvidere følger linjeføringen for den nye jernbane i retning mod vest og syd så vidt muligt Holbæk-motorvejen, Køge Bugt Motorvejen og Vestmotorvejen.

Herved vil den nye jernbane kun i begrænset omfang påvirke barrierevirkningen for dyr og mennesker. Afhjælpende foranstaltninger er i et vist omfang nødvendige og er derfor indarbejdet i den projekterede løsning.

8.2.3.1. Kulbanevej

Ved Kulbanevej reetableres det grønne areal oven på jernbanen efter anlæg af jernbanen. De naturmæssige og rekreative værdier vil derfor kunne genskabes efter nogle år.

I VVM-redegørelsen blev det foreslået enten at anlægge jernbanen i åben grav eller i tunnel. Ved transportaftalen af 22. oktober 2009 blev det aftalt, at jernbanen overdækkes gennem det grønne område langs Kulbanevej. I den valgte løsning overdækkes banestrækningen i en tunnel med tunnelbunden over grundvandspotentialet. Grundvandet ligger i ca. 6 m under terræn, hvorfor tunnelens overside vil komme til at ligge ca. 2-3 m over det eksisterende terræn gennem den nordøstlige halvdel af området og nærme sig det eksisterende terræn mod sydvest for igen at stige ved krydsningen af Vigerslevparken. Stigningen her er nødvendig for at krydse de store kloakledninger i Vigerslevparken. Overdækningen vil bl.a. mindske barriereeffekterne og reducere støjgenerne i det tæt bebyggede kvarter. Samtidig vil fodboldbanerne i den østlige ende af Kulbanevej kunne reetableres. Overdækningen vil bidrage til at opretholde områdets rekreative værdi og udviklingsmæssige potentialer. Overdækningen medfører en udgift på 350 mio. kr. ud over det oprindeligt budgetterede.

Københavns Kommune beslutter i øvrigt den nærmere udformning af området, idet ekspropriationserstatningen vil dække værdien af de påvirkede anlæg som f.eks. fodboldbaner. Erstatningen vil således blive udbetalt til kommunen, og kommunen vil skulle sørge for det videre fornødne, herunder evt. at tilvejebringe det planlovmæssige grundlag for retablering af området.

8.2.3.2. Vigerslevparken

Vigerslevparken fungerer som spredningskorridor og flyvelinje for flagermusarter, som er omfattet af Habitatdirektivets bilag IV. Vejene i området udgør en barriere, som vil blive forstærket af jernbanen. Der etableres en ledende beplantning, så flagermus kan orientere sig og undgå kollision med tog. Desuden fritlægges Harrestrup Å på strækningen gennem Lerknolden.

Der er i 2006 rejst en fredningssag for Vigerslevparken. Fredningen er en del af en samlet fredningsplan, som bl.a. har til formål at genetablere Harrestrup Å's løb. Fredningsforslaget har medtaget, at der kan etableres en jernbane igennem Vigerslevparken inden for et trace på 40 meters bredde. Jernbaneanlægget indebærer, at der vil blive foretaget en omfattende terrænregulering, så parken får en jævnt faldende skråning fra den hævede Vigerslevvej og ned mod det sted, hvor Harrestrup Å krydser parken. Denne landskabsbearbejdning vil betyde, at bredden af det trace, der midlertidigt inddrages, ikke overstiger 40 m.

Der henvises herved til lovforslagets § 2, der giver mulighed for, at transportministeren kan varetage beskyttelsesmæssige hensyn efter naturbeskyttelsesloven. Ministeren får herved mulighed for at foretage en vurdering af de fredningsmæssige hensyn i relation til den konkrete udformning af baneanlægget ved Vigerslevparken.

8.2.3.3. Vestvolden

Jernbanen passerer gennem Vestvolden, der er spredningskorridor og flyvelinje for flagermus. I detailprojekteringsfasen vurderes det i hvilket omfang, der skal etableres en ledende beplantning for flagermus. Desuden etableres erstatningsvandhuller og passage for mindre dyr. Vestvolden og Avedøresletten er desuden omfattet af en arealfredning, jf. afsnit 8.2.4.2.

8.2.3.4. Vallensbæk Sø

I Store Vejleådal med Vallensbæk Sø vil jernbanen forøge barriereeffekten i spredningskorridoren. Jernbanen vil endvidere ligge tæt på Vallensbæk Mose, som er et beskyttet naturområde. Mosen er samtidig levested for råvildt og fugle og er et område, hvor flagermus søger føde. Jernbanen vil også berøre spredningskorridoren i Lille Vejleådal. For at kompensere for den øgede barriereeffekt på de ovennævnte lokaliteter etableres nye vandhuller, faunapassager og nye flyvelinjer for flagermus.

8.2.3.5. Grevebækken og Olsbækken

Ved krydsning af Grevebækken anlægges jernbanen i afgravning, og det er ikke muligt at føre vandløbet forbi som et åbent vandløb. I stedet for at rørlægge vandløbet under jernbanen omlægges vandløbet og føres sammen med Olsbækken i et snoet forløb, og der etableres erstatningsvandhuller. Spredningsmulighederne for vandlevende dyr og vandløbets funktion som ledelinje for landlevende dyr bevares ved at omlægge vandløbet.

8.2.3.6. Karlstrup Skov

Karlstrup Skov, som vil blive påvirket, er levested for flagermus og paddler. Skoven fungerer også som en spredningskorridor til Karlstrup Mose for bl.a. bilag IV-arten spidssnudet frø (jf. EU's habitatdi-

rektiv). Der etableres en række faunapassager og erstatningsvandhuller for at begrænse påvirkningen af rådyr, padder, flagermus og mindre pattedyr samt for at sikre opretholdelsen af en sammenhængende økologisk funktionalitet. Ved Karlstrup Møllebæk bygges en landskabsbro, så dyr og mennesker kan passere under jernbanen. Broen placeres i forbindelse med den bro, som ligger, hvor Køge Bugt Motorvejen krydser Karlstrup Møllebæk. For at imødegå påvirkning af en mose nord og syd for Karlstrup Møllebæk foretages der naturpleje i området, og efter en nærmere vurdering udlægges der en erstatningsmose i området. I Firemileskovens sydlige del etableres under dæmningen en stipassage, som også er egnet for flagermus.

8.2.3.7. Solrød Bæk

Området omkring Solrød Bæk er levested for markfirben og påvirkes af jernbanen. Karlstrup Kalkgrav er også levested for markfirben, men påvirkes ikke. For at sikre den økologiske funktionalitet for markfirbenene etableres der som minimum nye levesteder for markfirben på strækninger med banedæmning mellem Solrød Byvej og Karlstrup Kalkgrav. Ved Solrød Bæk etableres en faunapassage sammen med en stiforbindelse. Jernbanen inddrager en del af den beskyttede eng, og der udlægges erstatningseng i engens vandarealer mod syd.

8.2.3.8. Solrød-Kværkeby

På strækningen mellem Solrød og Kværkeby påvirkes levesteder for flere bilag IV-arter: spidssnudet frø, springfrø, stor vandsalamander, markfirben og flagermus. Her vil der blive oprettet erstatningsområder for arterne, og der vil blive etableret egnede faunapassager. Ved passagen af de mindre vandløb Snogebækken, Tranemose Bæk, Vindegårdsvandløbet, Bjæverskovvandløbet og Bøgedevandløbet etableres faunapassager. Ved passagen af Møllehøj Bæk og Bjørnholmløbet vil jernbanen ligge under terræn. De to tørlagte vandløb føres derfor under jernbanen i rør.

8.2.3.9. Jersie Mose

I Jersie Mose nedlægges eller reduceres nogle af de beskyttede områder, og yngle- og rasteområder for spidssnudet frø vil blive fragmenteret. Der etableres erstatningsnatur svarende til det dobbelte af det areal, der inddrages til den nye jernbane og afværgeforanstaltninger for padder og flagermus i et omfang, så den økologiske funktionalitet opretholdes. Erstatningsnatur kan placeres i lavbundsarealer inden for den biologiske spredningskorridor ved Jersie Mose. Arealerne kan udvikle sig til eng og mose og egnede levesteder for spidssnudet frø. Der etableres faunapassager ved Skensved Å og Gammelmosestreget for padder, flagermus og pattedyr.

8.2.3.10. Køge Ås

Ved Køge Ås vil jernbanen passere tæt på og i niveau med motorvejen. I området ved Køge Ås er der naturarealer og paddeforekomster på begge sider af Vestmotorvejen, og Køge Ås er et potentielt spredningsområde for bl.a. padder, flagermus og større dyr. Som kompensation for en generel forringelse af spredningsmulighederne som følge af etablering af jernbanen udbygges den eksisterende ledelinje fra skoven ved Køge Å mod nord til en ca. 10 m bred ledelinje. I en grusgrav ved Køge Ås etableres en lavvandet bredzone for at forbedre søens kvalitet som yngleområde for spidssnudet frø og lille vandsalamander.

8.2.3.11. Køge Å

Jernbanen krydser Natura 2000-området Køge Å på en landskabsbro ved motorvejen omtrent i niveau med den eksisterende motorvej. Konsekvensvurderinger viser, at forholdene for beskyttelsesområdets

arter og naturtyper ikke forringes. Ved Regnemark anlægges jernbanen på en dæmning gennem et nuværende forløb af Køge Å, hvorfor åen må forlægges mod nord. I overensstemmelse med bestemmelserne i Habitatdirektivet bliver forlægningen gennemført som en afværgeforanstaltning med slyngning af åen og forbedring af faldforholdene.

Foranstaltningen vil forbedre de fysiske forhold i og omkring åen, hvilket på længere sigt vil forbedre åen som levested for fisken pighedsmerling og som egnet habitat for de tre naturtyper, som området er udpeget til at beskytte. Den nye jernbane kan herved, hvor den slutter sig til den eksisterende jernbane, anlægges således, at der fortsat sikres en gunstig bevaringsstatus for den art og de naturtyper, området er udpeget for.

8.2.3.12. Slimminge Å-Ringsted

Der etableres faunapassager ved spredningskorridoren Slimminge Å. Ved Høed Skov og Humleore Skov vurderes det ikke at være muligt at etablere en anvendelig faunapassage. Derved begrænses spredningsmuligheder for pattedyr, padde og kronhjorte, dådyr og rådyr yderligere. Som kompensation etableres en forbedret faunapassage under både den nye og den eksisterende jernbane ved Fjællebroløbet sammen med en ny ledelinje frem mod faunapassagen.

Mellem Fjællebro og Ringsted, hvor den nye jernbane slutter sig til og forløber parallelt med den eksisterende jernbane, påvirkes flere spredningskorridorer og naturområder, og tre vandløb krydses. Der er forekomst af bilag IV-arterne spidssnudet frø, stor vandsalamander og flagermus. De to ekstra spor vil medføre en mindre forøgelse af barriereeffekten for faunaen. For at afhjælpe dette gennemføres forbedringer af den eksisterende faunapassage ved Vigersdal Å. Der etableres desuden en række erstatningsvandhuller for padde.

8.2.4. Kulturhistoriske forhold

Den nye jernbane passerer en række områder, hvor der findes forskellige kulturhistoriske forhold i form af fredede fortidsminder, beskyttede diger, kirkeomgivelser kulturområder og fredede områder, jf. bilag 3. Den nye jernbane vil i flere tilfælde få konsekvenser for fredninger, kulturmiljøer, særlige kulturminder mv. Der vil blive foretaget passende foranstaltninger i den anledning.

Endvidere foreslås, at der i henhold til lovforslagets § 2 gives mulighed for, at transportministeren kan varetage de bevaringsmæssige hensyn efter museumsloven. Ministeren får herved mulighed for at foretage en vurdering af de bevaringsmæssige hensyn efter museumsloven i forhold til den konkrete udformning af jernbaneanlægget.

8.2.4.1. Finnebyen

Den nye jernbane vil passere Finnebyen, der er et område bestående af 14 træhuse, som af Københavns Kommune er vurderet til at være bevaringsværdigt, og som repræsenterer et bevaringsværdigt kulturmiljø. Ved anlæg af jernbanen i en overdækket konstruktion gennem Kulbanevej skal der eksproprieres syv boliger, idet vibrationsbelastningen fra togdriften på jernbanen vil overstige de vejledende grænseværdier for vibrationer.

8.2.4.2. Vestvolden

Vestvolden er fredet som fortidsminde og er sammen med dele af Avedøresletten omfattet af en arealfredning i henhold til naturbeskyttelsesloven. Formålet med fredningsbestemmelserne er at bevare fæstningsanlægget som kulturhistorisk monument, bevare landskabet omkring fæstningsanlægget, sikre fæstningsanlægget passende omgivelser og sikre offentlighedens ret til at færdes i området. Etableringen af jernbanen vil ikke harmonere med gældende fredningsbestemmelser.

Der vil blive lavet en mindre skæring i Vestvolden til jernbanen umiddelbart syd for udfløtningsanlægget mellem Holbækmotorvejen og Motorring 3. For at mindske den visuelle påvirkning af Vestvolden anlægges jernbanen i terræn og passerer fæstningskanalen i relativt lav højde. Ved jernbanens krydsning af volden etableres lodrette afgrænsninger, så bredden af passagen minimeres i forhold til den nødvendige bredde af sporanlægget på 12,5 m.

Det foreslås på denne baggrund, at transportministeren i lovforslagets § 2 udover de beskyttelsesmæssige hensyn efter naturbeskyttelsesloven også kan varetage de bevaringsmæssige hensyn efter museumsloven. Ministeren får herved mulighed for at foretage en vurdering af de beskyttelsesmæssige hensyn i relation til den konkrete udformning af baneanlægget ved Vestvolden.

8.2.4.3. Brøndby Haveby

Den nye jernbane passerer gennem den nordlige del af Brøndby Haveby, som er et område af en vis kulturhistorisk interesse på grund af havernes særlige cirkelformede udformning. I Brøndby Haveby skal tre af de nordlige cirkler nedlægges. Cirklerne planlægges genopført på et areal i sydenden af fredskoven, der ligger sydøst for haveforeningen.

8.2.4.4. Vallensbæk Mose

Vallensbæk Mose er udpeget som kulturarvsareal og område med kulturhistoriske forhold. Jernbanen vil forløbe gennem den nordlige del af arealet. Jernbanen vil forløbe uden for kirkegårdsarealet men inden for Vallensbæk Kirkes beskyttelseslinje og inden for udpegede kirkeomgivelser. Påvirkningen vurderes at være begrænset, da jernbanen anlægges i afgravning og derfor kun påvirker udsynet til kirken i mindre grad. Jernbanen vil forløbe uden for kirkegårdsarealet men inden for kirkeomgivelseszonen ved Kildebrønde Kirke. Jernbanen sænkes mest muligt men kan mindske udsynet til kirken fra motorvejen.

8.2.4.5. Karlstrup Møllebæk

Området omkring Karlstrup Møllebæk, der er kulturarvsareal med kulturhistoriske værdier og kulturmiljø, gennemskæres af jernbanen. Jernbanen passerer ådalen på en bro, der tillader passage og udsyn langs ådalen.

8.2.4.6. Grevebækken

Jernbanen anlægges inden for 100 m-beskyttelseszone omkring en stenkistebro over Grevebækken. Denne bro er fredet som fortidsminde. Med etablering af jernbanen vil fortidsmindet være placeret mellem motorvej og jernbane, og der etableres derfor en stiadgang til området.

8.2.4.7. Solrød og Jersie

Landskabet omkring Solrød er udpeget som område med kulturhistoriske værdier, bl.a. på grund af otte gravhøje fra bronzealderen. Områdets kulturhistoriske værdi bevares, da jernbanen forløber i udkanten af området 250 m fra den nærmeste gravhøj. Jernbanen berører kulturmiljøer ved Solrød Landsby og ved Jersie Mose, hvor jernbanen går på tværs af markskel. Påvirkningen af områderne er begrænset, da der gennem projektet sikres adgang til de arealer, der afskæres mellem jernbanen og Køge Bugt Motorvejen.

8.2.4.8. Vittenbjerggård

En mindre del af det fredede areal ved Vittenbjerggård inddrages. Den nye jernbane lægges tæt op ad Vestmotorvejen, så den så vidt muligt følger motorvejens forløb igennem landskabet og begrænser arealinddragelsen mest muligt. Terrænændringen harmonerer ikke med fredningsbestemmelserne.

Det foreslås på den baggrund, at transportministeren i lovforslagets § 2 vil kunne vurdere såvel de beskyttelsesmæssige hensyn efter naturbeskyttelsesloven som de bevaringsmæssige hensyn efter museumsloven i forhold til den konkrete udformning af baneanlægget.

8.2.4.9. Lellinge og Spanager

Området omkring Lellinge og Gammel Lellingegård samt området omkring husmandsbrugene ved Spanager er udpeget som kulturhistoriske interesseområder og kulturmiljøer. Jernbanen vil i begge tilfælde berøre en mindre del af kulturmiljøerne og derfor kun have en begrænset påvirkning af disse.

8.2.4.10. Fjællebro-Ringsted

Jernbanen vil på strækningen mellem Fjællebro og Ringsted medføre, at der skal fjernes op mod 20 m af en nedlagt jernbanedæmning. Påvirkningen vurderes at være begrænset, idet den nedlagte jernbanes forløb i landskabet syd for den nye jernbane stadig vil være intakt og synligt.

Der vil være en påvirkning af kulturmiljøerne ved Bedstedgård og Adamshøj i form af en arealinddragelse langs jernbanen. Påvirkningen vurderes dog at være begrænset, da jernbaneudvidelsen sker i udkanten af de områder, der er udpeget som kulturmiljøer. De bærende kulturhistoriske elementer i udpegningerne påvirkes ikke. To bevaringsværdige bygninger mellem Fjællebro og Ringsted må nedrives.

8.2.4.11. Ny Ellebjerg-Ringsted

Herudover vil en række jord- og stendiger blive påvirket i større eller mindre grad langs strækningen Ny Ellebjerg Station-Ringsted.

Der henvises til lovforslagets § 2, der giver mulighed for, at transportministeren kan varetage bevaringsmæssige hensyn efter museumsloven. Ministeren får herved mulighed for at foretage en vurdering af de bevaringsmæssige hensyn i relation til den konkrete udformning af baneanlægget og jord- og stendigerne på strækningen langs Ny Ellebjerg Station og Ringsted.

Der er udpeget kulturarvsarealer og gjort arkæologiske fund flere steder på strækningen. Hvor de lokale museer finder det relevant, vil der på disse arealer og øvrige lokaliteter blive gennemført arkæologiske forundersøgelser, inden anlægsarbejdet sættes i gang.

8.3. Miljømæssige konsekvenser i anlægsfasen

Anlægsarbejdet vil typisk omfatte udgravning af jord, etablering af sporkasser, sporbygning og installation af køreledningsanlæg og tilhørende kørestrømsanlæg samt i forbindelse hermed støj og vibrationer. Desuden vil der ved anlæg af den nye jernbane blive etableret bro- og tunnelanlæg og rejst radiosignalmaster.

Trafikstyrelsens undersøgelser viser, at anlægsfasen kan gennemføres, så den økologiske funktionalitet for bilag IV-arter kan opretholdes, og desuden vil et anlæg af jernbanen ikke være i strid med bevaringsmålsætninger for Natura 2000-områder.

8.3.1. Støj og vibrationer

Arbejdet gennemføres så vidt muligt i dagtimerne. Det begrænser generne for naboerne og giver samtidig både den billigste løsning og den korteste, samlede anlægsperiode.

Imidlertid betyder hensynet til opretholdelse af togtrafikken, at der også skal arbejdes i aften- og nattetimer. Sent arbejde vil primært forekomme, hvor den nye jernbane skal tilsluttes den eksisterende jernbane ved Ny Ellebjerg, Ølsemagle, Fjællebro-Ringsted, og hvor større broer over veje skal ombygges.

Støjkonsekvenserne i anlægsperioden vurderes med udgangspunkt i et støjniveau i dagtimerne på 70

dB. Anlægsarbejder, som må udføres om aftenen og natten, vurderes med udgangspunkt i 40 dB. Disse to støjniveauer anvendes som indsatsgrænser.

På steder i nærheden af bebyggelse, hvor støjen måtte komme til at overskride projektets indsatsgrænser på henholdsvis 70 og 40 dB, vil anlægsarbejdet blive tilrettelagt således, at det ikke medfører unødige støjgener. Det kan være ved anvendelse af alternative arbejdsmetoder, lyddæmpning af maskiner eller midlertidige støjskærme m.v. Anlægsarbejdets karakter taget i betragtning vil det dog ikke – medmindre anlægsarbejdet væsentligt forsinkes eller fordyres – helt kunne undgås, at indsatsgrænserne for støj periodevis vil blive overskredet.

Ifølge miljøbeskyttelseslovens § 42, stk. 1, kan kommunerne i forbindelse med offentlige bygge- og anlægsarbejder meddele påbud om, at forureningen skal nedbringes, herunder påbud om gennemførelse af bestemte foranstaltninger. Det fremgår af § 68, at kommunerne skal foranledige et ulovligt forhold lovliggjort, medmindre forholdet har underordnet betydning. Ifølge § 69 kan kommunerne påbyde den ansvarlige at genoprette den hidtidige tilstand.

Indsatsgrænserne for støj tager udgangspunkt i de grænseværdier, der anvendes af kommunale myndigheder. Der er forskellig praksis for, hvilke krav der stilles, og nogle kommuner har fastlagt grænseværdier for bygge- og anlægsarbejder. Eksempler på anvendte støjgrænser er 60-70 dB på hverdage mellem kl. 07 og 18, 40 dB mellem kl. 18 og 07, 60-70 dB på lørdage mellem kl. 07 og 14, 40-60 dB på søn- og helligdage. For alle dage gælder en maksimalværdi af støjniveauet på 55 dB i tidsrummet 22-07.

I praksis er det imidlertid vanskeligt at holde støjen under indsatsgrænserne ved et større anlægsarbejde, fordi der er så få muligheder for at bruge mindre støjende arbejdsprocesser, og fordi arbejdet nødvendigvis må udføres tæt på boligområder.

For at forberede naboerne på anlægsarbejdet vil anlægsmyndigheden løbende informere om anlægsarbejdets art, perioder og særskilt varsle om støjende arbejde.

Hvor anlægsarbejderne gennemføres i nærheden af beboelse, varsles der særskilt om støjende arbejde. I særlige tilfælde kan berørte naboer tilbydes midlertidigt ophold uden for egen adresse, f.eks. naboer til byggepladser, hvor soveværelset vender ud til byggepladsen og som derfor ikke kan få tilstrækkeligt natetero, naboer der har aften/natarbejde og som skal sove om dagen, eller naboer som har arbejdsplads hjemme og generes af støj og/eller vibrationer.

Særligt støjende arbejde vil forekomme, når der eksempelvis visse steder foretages ramning af spuns-vægge med rambuk. Disse gener vil normalt kun forekomme i begrænsede perioder for den enkelte nabo, idet arbejdsstedet løbende flyttes.

Det vurderes, at der nogle få steder på strækningen vil forekomme vibrationsgener, der vil ligge over Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier (jf. Orientering fra Miljøstyrelsen nr. 9, 1997 »Lavfrekvent støj, infralyd og vibrationer i eksternt miljø«), men anlægsarbejdet forventes ikke at give anledning til vibrationer af en styrke, der kan medføre bygningsskader.

Der vil, før anlægsarbejdet starter, blive foretaget fotoregistrering af de bygninger, som ligger helt tæt på byggeområderne. Endvidere kan der i særlige tilfælde etableres en løbende overvågning af de mest udsatte bygninger, mens anlægsarbejdet står på. Det sikrer, at man kan kontrollere og forebygge skader under anlægsarbejdet og i fornødent omfang stoppe arbejdet midlertidigt.

Det foreslås på den baggrund, at transportministeren i det omfang, det er nødvendigt for at undgå en væsentlig forsinkelse eller fordyrelse af anlægget skal kunne bestemme, at krav, påbud eller forbud vedrørende støj efter miljøbeskyttelsesloven ikke finder anvendelse. Med hensyn til det nærmere indhold af forslaget § 3 henvises til bemærkningerne til bestemmelsen.

8.3.2. Naturforhold

I anlægsperioden er der en påvirkning af spredningskorridorerne ved bl.a. Vigerslevparken, Vestvolden, Store Vejleådal, Lille Vejleådal og Karlstrup Skov.

Påvirkningen i anlægsfasen vil være stor i Vigerslevparken. Det forsøges at bibeholde mindre områder med passagemulighed i anlægsfasen.

Med hensyn til videreførelse af fritidsaktiviteter i Kulbaneområdet under anlægsperioden vil Københavns Kommune i samarbejde med Valby Lokalforsamling inden for en beløbsramme af 10 mio. kr. finde egnede arealer til at etablere midlertidige fodboldbaner til erstatning for de baner, der nedlægges i området under anlægsarbejdet. Beløbet til etablering og drift af banerne gives som et engangsbeløb til kommunen, der herefter forestår etablering og drift.

Ved Vestvolden, Store Vejleådal og Lille Vejleådal etableres arbejdsområder med størst mulig hensyntagen til naturinteresserne, og det tilstræbes at opretholde passagemulighed under jernbanen i hele anlægsfasen.

I Karlstrup Skov vil der ske fældning af et antal træer for at give plads til arbejdsområder. Arealerne vil blive genplantet efter anlægsperioden. Der sikres faunapassage langs Karlstrup Møllebæk i videst mulige omfang i hele anlægsperioden.

Der vil ske forstyrrelser af naturområder og padden i Jersie Mose. For at minimere belastningen af naturområderne tilstræbes det, at de mest forstyrrende arbejdsprocesser udføres mellem den 15. august og den 1. marts.

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

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

Ved Køge Ås og Køge Å vil der ikke være arbejdsområder, arbejdskørsel, midlertidige jorddepoter eller terræændringer i ådalen uden for det område, hvor jernbanen anlægges.

Ved Køge Å ved Regnemark undgås påvirkning af piggsvin i anlægsfasen ved at forlægningen af Køge Å gennemføres uden for piggsvinens ynglesæson, fra maj til juni. Det nye åløb afgrænses fra vandløbets nuværende løb, inden jernbanen anlægges.

Der vil ske forstyrrelser af flagermus ved blandt andet fældning af træer, natarbejde og natbelysning. For at begrænse konsekvenserne reduceres træfældning ved anlægsarbejderne i videst muligt omfang. Der gøres en særlig indsats for at nedbringe risikoen for fjernelse af rasteområder i træer og for forstyrrelser af ledelinjer. Arbejdsarealer placeres så vidt muligt uden for bevoksninger, og belysning på arbejdspladsen mindskes så vidt muligt. På særlige lokaliteter plantes nye træer som erstatning for de træer, der fældes. I tilfælde, hvor der fældes flagermusegnede træer, opsættes flagermuskasser som kompensation. Desuden opsættes flagermusskjul i underføringer. Af hensyn til overvintrende flagermus og for at undgå påvirkning af flagermusunger vil fældning af flagermusegnede træer foregå i september og oktober, og i givet fald vil der blive opsat flagermuskasser.

Ved krydsende vandløb vil der ske en påvirkning af vandløbsnære naturområder og dyreliv, når der sker midlertidige rørlægninger af vandløbene eller anlæg af vandtætte byggegruber. I forbindelse med anlægsarbejdet beskyttes vandløb mod udvaskning af sand og jord til vandløb og søer. Dette sker gennem krav om udlægning af tekstil og etablering af midlertidige sandfang. Sandfang er en kort uddybet strækning af vandløbet, hvor sand og jord kan bundfælde.

8.3.3. Kulturhistoriske forhold

De kulturhistoriske forhold ved bl.a. Vigerslevparken, Avedøresletten, Vestvolden, de cirkelformede kolonihaver i Brøndby Haveby, Vallensbæk Mose og Jersie Mose vil blive påvirket i anlægsfasen. Anlægsarbejdet vil blive tilrettelagt, så områderne påvirkes mindst muligt. Langs jernbanen er det planlagt at bygge midlertidige arbejdsveje. Arbejdsvejene anlægges igennem en række beskyttede diger og afkorter andre beskyttede jorddiger. Når anlægsarbejdet er gennemført, vil dele af digerne blive retableret.

Der er registreret fund af fortidsminder flere steder inden for det område, der er omfattet af forundersøgelserne (undersøgelseskorridoren).

På baggrund af registrerede arkæologiske fund og fortidsminder gennemføres der prøvegravninger, inden anlægsarbejdet igangsættes. Herved begrænses sandsynligheden for, at der vil fremkomme hidtil ukendte arkæologiske lag i forbindelse med anlægsarbejdet.

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

8.4. Kolonihaver

I Brøndby Haveby på strækningen mellem Midlergårdsvej og Vallensbæk Torvevej i Brøndby berører linjeføringen arealer, hvor der ligger en del koloni- og nyttehaver, som derfor eksproprieres. Disse arealer tilhører Brøndby Kommune og staten ved Direktoratet for FødevareErhverv.

Trafikstyrelsen har i samarbejde med repræsentanter for havelejernes foreninger, Kolonihaveforbundet i Danmark og Brøndby Kommune og med inddragelse af Direktoratet for FødevareErhverv udarbejdet en plan for, hvorledes de areal- og bygningsmæssige forhold kan løses. Planen beskrives i en særlig kolonihaverapport, som Trafikstyrelsen udgav i september 2009 (Folketingssamling 2008-09, TRU alm. del – Bilag 634).

Den nye jernbanes arealbehov får konsekvenser for 49 kolonihaver, hvoraf de 35 er placeret i karakteristiske cirkler, og 93 nyttehaver. I alt 40 kolonihavehuse skal nedrives, og 13 kan flyttes. I alt 105 skure skal nedrives, og 32 kan flyttes.

Ifølge planen er det aftalt med Brøndby Kommune og Direktoratet for FødevareErhverv, at der findes erstatningsarealer til såvel kolonihaver som nyttehaver på nærliggende jorde, som kommunen og direktoratet ejer.

På arealerne kan der etableres byggemodning, nye haver, genopførelse af huse og skure samt fælleshus og marketenderi, adgangsveje, belysning m.v. Der vil ifølge planen på disse jorder også være mulighed for etablering af et yderligere antal haver ved kommunens foranstaltning, da dette ligger uden for baneprojektets rammer.

Omkostninger til erstatningshaver og huse er skønsvist udregnet til ca. 25 mio. kr., hvilket er indregnet i den samlede anlægssum for den nye jernbane.

8.5. Ekspropriationer

Langt størstedelen af det permanente arealbehov er landbrugsarealer.

Det samlede arealforbrug er opgjort til 290,3 hektar, som fordeler sig på følgende kategorier. Landbrug, skov og gartneri: 161,1 hektar, erhverv: 17,8 hektar, bolig: 9,2 hektar og 102,2 hektar til andet. »Andet« indeholder bl.a. veje, regnvandsbassiner, kolonihaver, nyttehaver, rekreative arealer m.v.

Antallet af ejendomme, hvor der skal gennemføres total ekspropriation, er opgjort til 194. Fordelingen er følgende. Landbrug, skov og gartneri: 6, erhverv: 13, bolig: 33, nytte- og kolonihaver: 142. I forbindel-

se med de påvirkede kolonihaver er der tale om huse, skure og andre bygninger med stor variation i kvaliteten, og en del af disse kan flyttes.

I henhold til projekteringsloven er der siden 2001 gennemført forlods overtagelse af 42 boliger og erhvervsejendomme, der ligger i projekteringszonerne. Ca. 20 af disse vil imidlertid ikke blive påvirket af den nu fastlagte linjeføring, og de vil derfor blive solgt på markeds-mæssige vilkår efter de almindelige regler herfor.

Indtægterne ved salg af de forlods overtagne ejendomme vil blive tilbageført til staten.

Langs med den nye jernbane vil alle jernbanens nabogrunde blive tinglyst med en eldriftservitut, der foreskriver begrænsninger i beplantning, bebyggelse og lignende på ejendomme af hensyn til køreledninger og højspænding. Erstatning herfor vil blive ydet efter gældende regler.

De arealer, som erhverves midlertidigt til brug i anlægsfasen, vil blive retableret og tilbageleveret til ejerne, når anlægget er færdigt.

9. Forholdet til EU-retten

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

Det undgås så vidt muligt at fælde større træer, der benyttes af flagermus. I givet fald vil der blive opsat flagermuskasser. Endvidere etableres erstatningsvandhuller for padder og flagermus. Herudover etableres nye levesteder for markfirben. Der etableres erstatningsområder og faunapassager for spidssnudet frø, springfrø, stor vandsalamander, markfirben og flagermus.

Anlægsarbejdet vil blive planlagt under hensyntagen til både padder, flagermus og markfirben, således at anlægsarbejdet placeres i bestemte perioder med henblik på at begrænse skadelige virkninger. Den samlede økologiske funktionalitet for yngle- og rasteplasser opretholdes.

10. Høring

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

Advokatsamfundet, Arriva Skandinavien, BAT, Brancheforeningen Dansk Kollektiv Trafik, Brøndby Kommune, CFL cargo Danmark ApS, Danmarks Naturfredningsforening, Dansk Byggeri, Dansk Cyklist Forbund, Dansk Erhverv, Danske Handicaporganisationer, Dansk Handicap Forbund, Dansk Jernbaneforbund, Dansk Ledningsejerforum, Danske Regioner, Dansk Skovforening, Danske Speditører, DB Schenker Rail Scandinavia A/S, DI – Organisation for Erhvervslivet, DONG Energy, DSB, DSBFirst, DSB S-tog A/S, Fredningsnævnet for Vestsjælland, Fredningsnævnet for Østsjælland, Friluftsrådet, Greve Kommune, Hector Rail AB, HK Trafik & Jernbane, Hovedstadens Lokalbaner A/S, Hvidovre Kommune, Høje-Taastrup Kommune, Ishøj Kommune, Jernbanernes Arbejdsgiverforening, Kolonihaveforbundet i Danmark, Kommunernes Landsforening, Københavns Kommune, Køge Kommune, Lemvigbanen, LO – Hovedorganisation for fagforeninger, Lokalbanen A/S, Metroselskabet, Metro Service A/S, Midtjyske Jernbaner, Midttrafik, Movia, NEG Niebüll GmbH, NOAH-trafik, NOB, Nordjyllands Trafikselskab, Nordjyske Jernbaner A/S, Regionstog, Region Sjælland, Ringsted Kommune, SEAS, Solrød Kommune, Sund & Bælt, Sydtrafik, Teknologisk Institut, Transport & Service Handel, Vestbanen A/S og Øresundsbro Konsortiet.

11. Sammenfattende skema

Samlet vurdering af lovforslagets konsekvenser

	Positive konsekvenser/ mindreudgifter	Negative konsekvenser/ merudgifter
Økonomiske konsekvenser for stat, kommuner og regioner	Projektet indgår som en del af transportaftalen af 29. januar 2009, »En grøn transportpolitik«, og transportaftalen af 22. oktober 2009, »En moderne jernbane« og fremmer mulighederne for øget mobilitet på et bæredygtigt grundlag.	Anlægsudgifterne anslås til 10,35 mia. kr. i 2010-2018. De gennemsnitlige vedligeholdelsesudgifter anslås til ca. 100 mio. kr. årligt.
Administrative konsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen	Ingen
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	Forbedringer af kapaciteten øger mobiliteten, hvilket forventes at være til gavn for erhvervslivet, herunder også godstransportkunder.	Ingen
Administrative konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	Ingen
Miljømæssige konsekvenser	Den nye jernbane muliggør overflytning af en del af bilerne til jernbanen og dermed en reduktion i udledning af CO ₂ på mindst 10.000 tons årligt.	Konsekvenser i forhold til naturområder og levesteder for dyr og planter er begrænsede, idet der i baneprojektet er indarbejdet alle nødvendige afværgeforanstaltninger. Områdernes økologiske funktionalitet for habitatdirektivets bilag IV-arter vil blive opretholdt, og udpegningsgrundlaget for Natura 2000-områder skades ikke. Afværgeforanstaltninger er f.eks. nye ledelinjer, erstatningsvandhuller, nye levesteder, flagermuskasser, åløbsregulering og faunapassager.
Administrative konsekvenser for borgerne	Ingen	Ingen
Forholdet til EU-retten	Den VVM-undersøgelse, der er gennemført, opfylder kravene i Rådets direktiv 85/337/ EØF af 27. juni 1985 om vurderinger af visse offentlige og private projekters indvirkning på miljøet (EF-tidende 1985 nr. L 175, side 40), som ændret ved Rådets direktiv	

97/11/EF af 3. marts 1997 (EF-Tidende 1997 nr. L 73, side 5). VVM-undersøgelsen opfylder endvidere kravene i habitatdirektiv, Rådets direktiv 92/43/EØF af 21. maj 1992 om bevaring af naturtyper samt vilde dyr og planter (EF-tidende 1992 nr. L 206 side 7-50). Ingen fuglebeskyttelses- eller habitatområder i henhold til Rådets direktiver skønnes at blive påvirket negativt af den nye jernbane. Det sikres således gennem afværgeforanstaltninger og kompenserende tiltag, at de arter, der er omfattet af habitatdirektivets bilag IV, ikke påvirkes negativt af jernbanen.

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

Til § 1

Bestemmelsen bemyndiger transportministeren til at anlægge en ny, dobbeltsporet jernbane fra nordvest for Ny Ellebjerg Station via Køge til Ringsted Station. Bemyndigelsen omfatter også anlæg af et ekstra jernbanespor i Køge mellem Københavnsvej og Køge Station langs det eksisterende regionalbanespor.

Forslaget indebærer endvidere anlæg af en ny station, Køge Nord, mellem Egedesvej og Ølseaglevej i Køge med dertil hørende sporforbindelse mod Køge på Lille Syd-banen.

Den samlede strækning omfatter ca. 60 km.

Anlægget følger i vid udstrækning transportkorridoren med Holbækmotorvejen, Køge Bugt Motorvejen og Vestmotorvejen indtil Fjællebro, hvorfra jernbanen anlægges syd for de eksisterende to jernbanespor til Ringsted.

Der henvises i øvrigt til de almindelige bemærkninger afsnit 1-3.

Til § 2

Den nye jernbane vil påvirke tre områder, der er omfattet af fredningsbestemmelser i henhold til naturbeskyttelsesloven. Der er i 2006 rejst en fredningssag for Vigerslevparken. Fredningen er en del af en samlet fredningsplan, som bl.a. har til formål at genetablere Harrestrup Å's løb. I forslaget til fredning indgår, at der kan etableres en jernbane igennem Vigerslevparken. I forbindelse med anlægget af jernbanen foretages en større bearbejdning af terrænet, så parken får en jævnt faldende skråning fra den hævdede Vigerslevvej og ned mod det sted, hvor Harrestrup Å krydser parken.

Vestvolden er sammen med dele af Avedøresletten omfattet af en arealfredning. Vestvolden er endvidere fredet som fortidsminde. Der skal laves en skæring i Vestvolden til jernbanen umiddelbart syd for udfletningsanlægget mellem Holbækmotorvejen og Motorring 3. For at mindske den visuelle påvirkning af Vestvolden anlægges jernbanen i terræn og passerer fæstningskanalen i relativ lav højde. Gennemskæringen af volden begrænses ved at etablere lodrette afgrænsninger.

En mindre del af det fredede areal ved Vittenbjerggård inddrages. Jernbanen lægges tæt op ad Vestmotorvejen, så den så vidt muligt følger motorvejens forløb igennem landskabet og begrænser arealinddragelsen mest muligt. Terrænændringen harmonerer ikke med fredningsbestemmelserne.

Projektet vil endvidere berøre en række sten- og jorddiger, som er omfattet af museumsloven under Kulturarvsstyrelsen.

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

Transportministeren vil i stedet for efter denne lov vurdere såvel de beskyttelsesmæssige hensyn efter

naturbeskyttelsesloven som bevaringsmæssige hensyn efter museumsloven i forhold til den konkrete udformning af baneanlægget.

Tilsvarende gælder også for arealer, der er nødvendige for anlægsarbejdet, og hvor der verserer sager, herunder også klagesager, efter naturbeskyttelsesloven eller museumsloven.

Transportministeren vil desuden tilsvarende have mulighed for at vurdere sager, hvor der allerede er sket fredninger efter naturbeskyttelsesloven eller truffet afgørelse i henhold til museumsloven for så vidt angår arealer, der er nødvendige for gennemførelse af anlægget nævnt i § 1. Dette gælder også tilfælde, hvor en eventuelt allerede meddelt dispensation fra fredningsbestemmelserne eller bestemmelserne i museumsloven eller vilkårene herfor medfører en væsentlig forsinkelse eller uforholdsmæssig økonomisk fordyrelse af anlægget.

Transportministeren vil således i medfør af den foreslåede § 2 blive bemyndiget til på naturbeskyttelsesområdet helt eller delvist at fravige beskyttelsen af eksisterende fredninger, ligesom transportministeren overtager kompetencen i forbindelse med verserende og fremtidige klagesager vedrørende anlægget nævnt i § 1. I det omfang f.eks. fortidsminder, der er beskyttet efter museumsloven, påvirkes af anlægget nævnt i § 1, vil transportministeren i medfør af den foreslåede § 2 tilsvarende have mulighed for helt eller delvist at fravige denne beskyttelse. Det bemærkes, at transportministeren under alle omstændigheder vil følge principperne i naturbeskyttelsesloven og museumsloven.

På baggrund af registrerede arkæologiske fund og fortidsminder gennemføres der prøvegravninger, inden anlægsarbejdet igangsættes. Herved begrænses sandsynligheden for, at der vil fremkomme hidtil ukendte arkæologiske lag i forbindelse med anlægsarbejdet.

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

Transportministeren vil i forbindelse med anvendelsen af den foreslåede bestemmelse inddrage de relevante instanser til belysning af sagerne.

Banedanmark vil i forbindelse med den praktiske tilrettelæggelse af anlægsarbejdet samarbejde med relevante myndigheder.

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

Der henvises i øvrigt til de almindelige bemærkninger, afsnit 8.2. og 8.3. samt bilag 2 og 3.

Til § 3

Som det fremgår af de almindelige bemærkninger, afsnit 8.3.1., vil anlægget af den foreslåede nye jernbane blive tilrettelagt, således at det ikke medfører unødige støjgener. I forbindelse med anlægget vil det imidlertid ikke kunne undgås, at der i perioder vil ske overskridelse af de normalt anvendte grænser for støj, som kommunerne anvender i forbindelse med vurdering af støjgener i forbindelse med anlægsarbejde. Det kan således ikke udelukkes, at en kommune vil finde grundlag for på baggrund af de normalt anvendte støjgrænser at fastsætte bindende støjkrav i form af f.eks. krav, påbud eller forbud i forbindelse med anlægsarbejdet. Dette vil kommunerne kunne gøre med hjemmel i miljøbeskyttelseslovens § 42 og §§ 68 og 69. Der henvises i øvrigt til de almindelige bemærkninger, afsnit 8.3.1.

Forslaget i § 3 indebærer, at transportministeren, i det omfang, det er nødvendigt for at undgå væsentlig forsinkelse eller fordyrelse af anlægsarbejdet, vil kunne bestemme, at krav, påbud eller forbud efter

miljøbeskyttelsesloven vedrørende støj ikke finder anvendelse. Transportministerens afgørelse herom vil ikke kunne påklages.

Baggrunden for forslaget er, at f.eks. et påbud om støjreduktion vil kunne medføre en meget betydelig fordyrelse eller forsinkelse af anlægget. Det vil bl.a. være tilfældet, hvis overholdelsen af et påbud måtte indebære, at anlægsarbejdet i en kortere eller længere periode kun må udføres i et begrænset tidsrum af døgnet. I sådanne tilfælde foreslås det, at anlægsarbejdet – hvis betingelserne herfor konkret er opfyldt – prioriteres højere end eksisterende grænser for støj.

Arbejdet vil så vidt muligt blive gennemført i dagtimerne. Det begrænser generne for naboerne og giver samtidig både den billigste løsning og den korteste, samlede anlægsperiode.

Imidlertid betyder hensynet til opretholdelse af vej- og togtrafikken, at det også vil være nødvendigt, at der arbejdes i aften- og nattetimer. Sent arbejde vil forekomme i kortere perioder, primært hvor den nye jernbane skal tilsluttes den eksisterende jernbane ved Ny Ellebjerg, Ølsemagle, Fjællebro-Ringsted, og hvor større broer over veje skal ombygges.

Det vil ifølge den foreslåede bestemmelse være en betingelse for at fravige bindende støjkrav, at en efterlevelse af støjkravet vil indebære en væsentlig fordyrelse eller forsinkelse af anlægget. Om betingelsen vil være opfyldt, må bero på en konkret vurdering i hvert enkelt tilfælde og afhænger f.eks. af anlægsfasen og karakteren af arbejdet m.v. Det er dog klart, at ikke enhver form for forsinkelse eller fordyrelse af anlægget vil være omfattet. Forsinkelsen eller fordyrelsen skal være væsentlig. Eksempelvis vil en mindre forsinkelse på f.eks. få dage således som altovervejende udgangspunkt ikke være tilstrækkeligt til at begrunde, at krav, påbud eller forbud ikke finder anvendelse.

Hvorvidt der er tale om en væsentlig fordyrelse af anlægget vil afhænge af en konkret vurdering, hvor det vil kunne indgå som et moment, at det samlede anlægsprojekt under normale omstændigheder fordyres med mindst 100 mio. kr., før en fordyrelse kan betragtes som væsentlig i bestemmelsens forstand. Det er en forudsætning, at den forventede fordyrelse fuldt ud kan tilskrives krav, påbud eller forbud efter miljøbeskyttelsesloven vedrørende støj.

Det er forudsat, at anlægsarbejdet gennemføres i henhold til en realistisk tidsplan, inklusive mulighed for eventuelle mindre forsinkelser. Ved vurderingen af, om en forsinkelse er væsentlig, bør der lægges vægt på, om en forsinkelse af et delprojekt også i sig selv medfører en forsinkelse af det samlede anlægsprojekt. Hvis det er muligt at tilpasse anlægsprojektets overordnede tidsplan, således at et forsinket delprojekt ikke har indflydelse på det samlede anlægsprojekts tidsplan, vil delprojektets forsinkelse ikke udgøre en væsentlig forsinkelse i bestemmelsens forstand. Hvorvidt en forsinkelse i øvrigt er væsentlig, vil afhænge af en konkret vurdering, hvor det vil kunne indgå som et moment, at det samlede anlægsprojekt forsinkes med enkelte måneder. Det er en forudsætning, at den forventede forsinkelse fuldt ud kan tilskrives krav, påbud eller forbud efter miljøbeskyttelsesloven vedrørende støj.

Der henvises i øvrigt til de almindelige bemærkninger, afsnit 8.3.1.

Til § 4

Den foreslåede bestemmelse i *stk. 1* indebærer, at transportministeren gives hjemmel til at ekspropriere de for anlægget nødvendige arealer og ejendomme.

Der er foretaget forlods overtagelse i henhold til den dagældende tekstanmærkning nr. 115 ad § 28.63.02 på finansloven for 2000 og i henhold til den dagældende lov nr. 497 af 7. juni 2001 om ændring af lov om projektering af baneanlæg mellem København og Ringsted, samt i henhold til den gældende lov nr. 244 af 21. marts 2007 om projektering af jernbaneanlæg København-Ringsted.

Det samlede antal forlods overtagne ejendomme udgør 42.

Der planlægges eksproprieret et yderligere antal ejendomme i forbindelse med jernbaneanlægget. Det drejer sig om 19 erhvervsvirksomheder og landbrugsejendomme og 33 boliger.

Bemyndigelsen giver ligeledes ministeren hjemmel til midlertidigt at ekspropriere arealer til brug for adgangsvej, arbejdsplads, materialedepot m.v. Dette forventes i et større omfang at blive nødvendigt i forbindelse med anlægsarbejdernes udførelse. Når anlægsarbejderne er færdige, reableres de midlertidigt eksproprierede arealer så vidt muligt og leveres tilbage til den oprindelige ejer.

Udover den egentlige arealerhvervelse til baneanlægget er det nødvendigt langs den nye jernbanestrækning med udgangspunkt i stærkstrømsreglementets bestemmelser at pålægge jernbanens naboejendomme servitutter svarende til den eldriftservitut, der pålægges langs øvrige elektrificerede strækninger. Servituten indebærer af sikkerhedsmæssige grunde begrænsninger på de ejendomme, der støder op til jernbanen med hensyn til beplantning, bebyggelse og lignende.

Forslaget til bestemmelsen i *stk. 2* giver transportministeren hjemmel til ved ekspropriation at pålægge ejendomme langs anlægget servitut om eldrift med deraf følgende rådighedsindskrænkninger.

Efter forslaget til *stk. 3* sker ekspropriation, jf. *stk. 1* og *2*, efter reglerne i lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom.

Den foreslåede bestemmelse i *stk. 4* indebærer, at transportministeren kan ekspropriere en ejendom, der berøres særligt indgribende af projektet, før tidspunktet for de ordinære ekspropriationer, og såfremt der foreligger særlige personlige grunde.

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

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

På baggrund af de gennemførte forundersøgelser planlægges 19 erhvervsvirksomheder og landbrugsejendomme og 33 boliger at skulle totaleksproprieres.

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

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

Den foreslåede bestemmelse i *stk. 4* giver derfor mulighed for, at transportministeren i særlige tilfælde kan ekspropriere en ejendom, der berøres særligt indgribende af jernbaneprojektet, før tidspunktet for de ordinære ekspropriationer.

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

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

Selv om kravet om, at ejendommen skal berøres særligt indgribende af projektet, er opfyldt, kan transportministeren kun i særlige tilfælde ekspropriere de pågældende ejendomme før linjebesigtigelsen. Det

vil således herudover være et krav, at ejeren har særlige personlige årsager til at ønske ejendommen overtaget før tidspunktet for den ordinære ekspropriation.

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

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

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

Det bemærkes, at ejere af ejendomme også hidtil har haft mulighed for i særlige tilfælde at få deres ejendom overtaget af staten på grundlag af den dagældende tekstanmærkning nr. 115 ad § 28.63.02 på finansloven for 2000 og i henhold til den dagældende lov 497 af 7. juni 2001 om ændring af lov om projektering af baneanlæg mellem København og Ringsted, samt i henhold til den gældende lov nr. 244 af 21. marts 2007 om projektering af jernbaneanlæg København-Ringsted. Efter bestemmelsen i den gældende § 6 i lov nr. 244 af 21. marts 2007 har transportministeren således forlods kunnet erhverve ejendomme, der berøres særligt indgribende af projekteringen af jernbaneanlæg København-Ringsted. På baggrund af projekteringsloven er der overtaget et antal ejendomme både på jernbanestrækningen, der er omfattet af dette lovforslag, og på strækningen mellem Hvidovre og Høje Taastrup. De ejendomme, der ikke vil være brug for som følge af dette lovforslag, vil blive afhændet efter de sædvanlige regler herfor.

Efter *stk. 5* fastsættes erstatningen af ekspropriations- og taksationsmyndighederne i henhold til lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom.

Til § 5

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