

# Forslag

til

## Lov om ændring af lov om anlæg af en jernbanestrækning København-Ringsted over Køge

(Bemyndigelse til etablering af niveaufri udflætning ved Ny Ellebjerg med dertil hørende anlæg)

### § 1

I lov nr. 527 af 26. maj 2010 om anlæg af en jernbanestrækning København-Ringsted over Køge foretages følgende ændringer:

1. I § 1 indsættes efter *stk. 1* som nyt stykke:

»*Stk. 2.* Transportministeren bemyndiges til at etablere en niveaufri udflætning ved Ny Ellebjerg med dertilhørende anlæg «

Stk. 2 bliver herefter stk. 3.

2. I § 1 indsættes som 2. pkt. i *stk. 3*:

»Kort over ændringerne vedr. niveaufri udflætning ved Ny Ellebjerg fremgår af bilag 1 a.«

3. I § 2, 2. *pkt.* ændres »bilag 2 og 3« til: »bilag 2-5«.

4. Som *bilag 1 a*, 4 og 5 indsættes bilag 1, 2 og 3 til denne lov.

### § 2

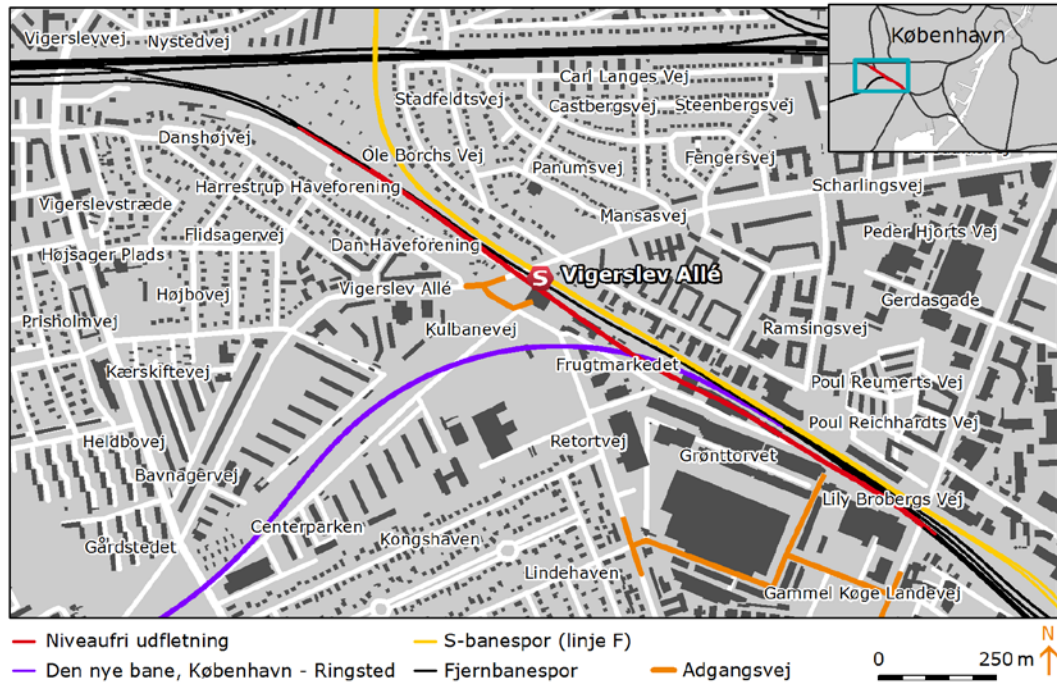
Loven træder i kraft dagen efter bekendtgørelsen i Lovtidende.

---

# Bilag 1

»Bilag 1 a

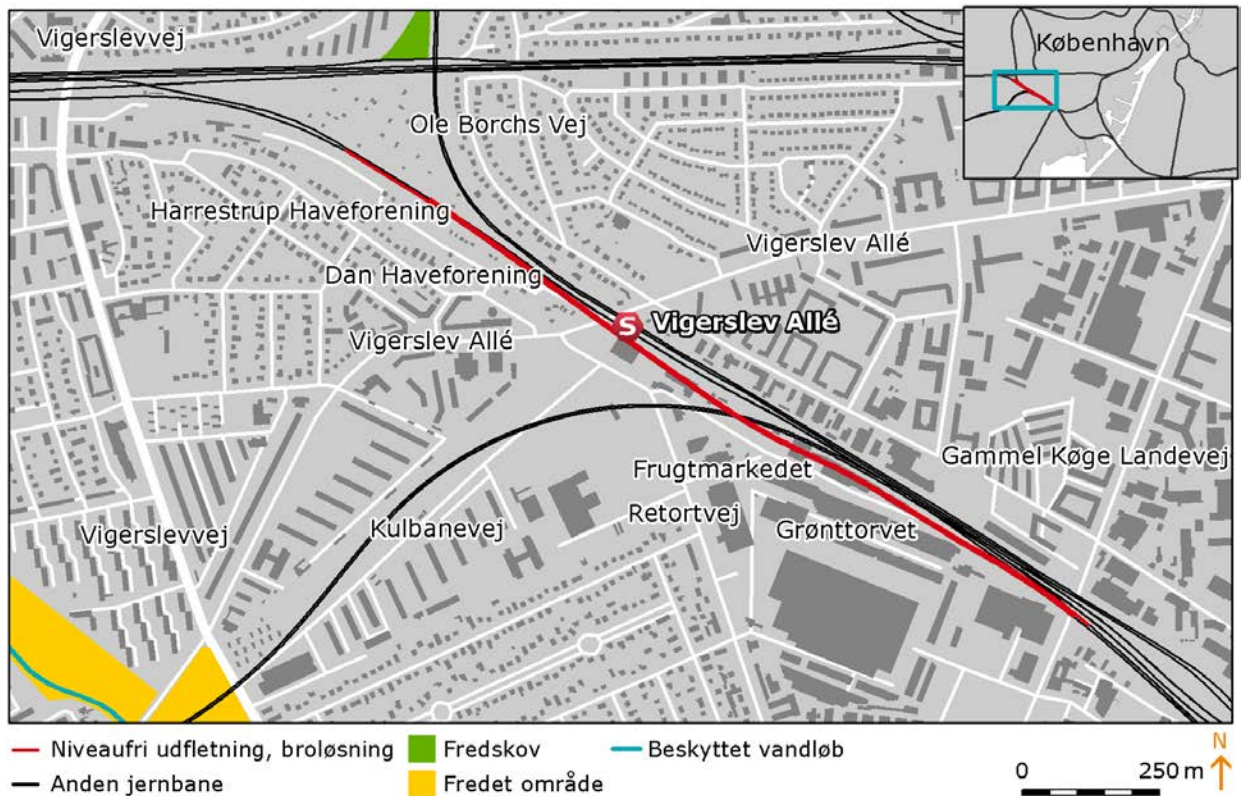
## Niveaufri udfletning ved Ny Ellebjerg med dertil hørende anlæg



## Bilag 2

»Bilag 4

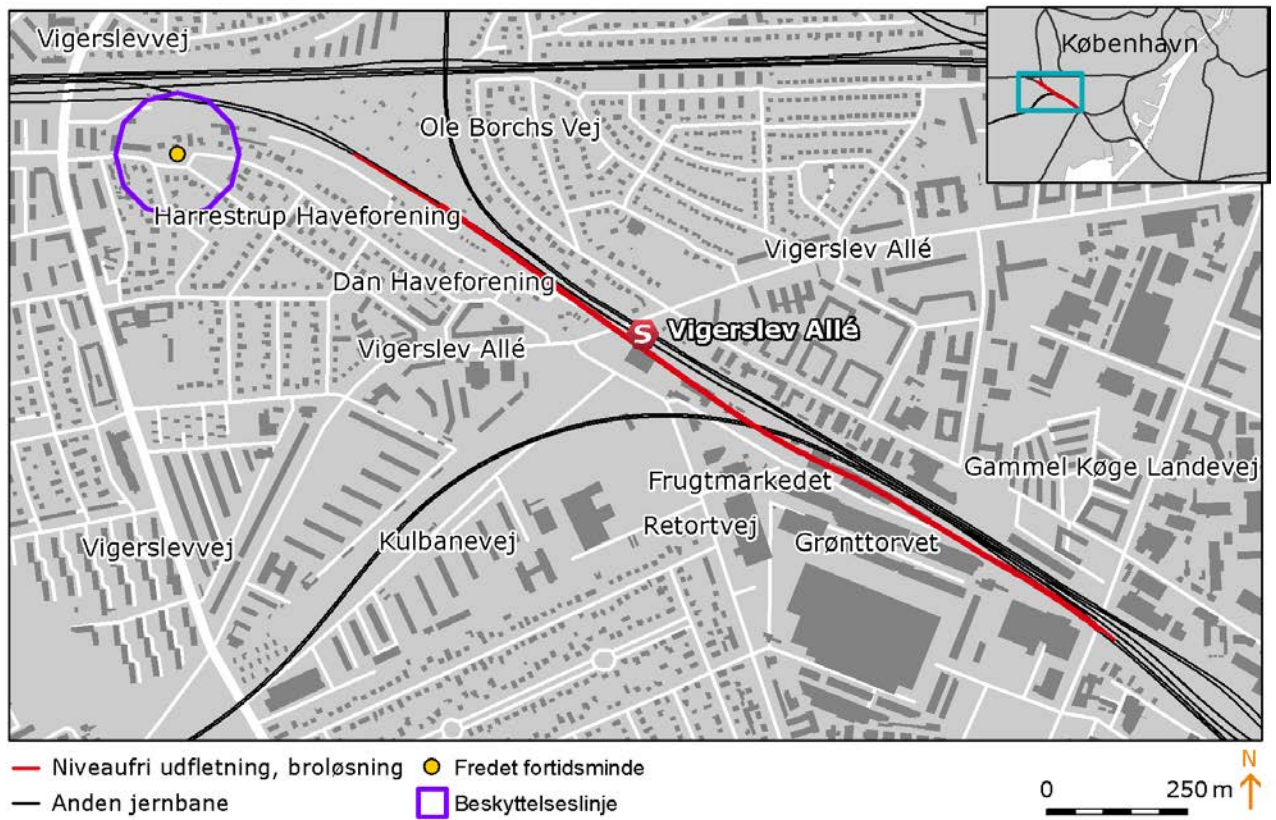
### Naturlokaliteter



«

## Bilag 3

## Kulturhistoriske forhold



# Bemærkninger til lovforslaget

## Almindelige bemærkninger

### Indholdsfortegnelse

1. Indledning
2. Baggrund
3. Transportministeriets overvejelser
  - 3.1. Trafikale forbedringer og muligheder
  - 3.2. Tidsplan
  - 3.3. Anlæggets udformning og linjeføring
  - 3.4. Trafikale forhold i anlægsfasen
4. Ekspropriationer
5. Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige
6. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet
7. Administrative konsekvenser for borgerne
8. Miljømæssige konsekvenser
  - 8.1. Miljømæssige konsekvenser i driftsfasen
    - 8.1.1. Visuelle forhold og arkitektur
    - 8.1.2. Støj og vibrationer
    - 8.1.3. Grundvand og drikkevand
    - 8.1.4. Natur og overfladevand
    - 8.1.5. Affald og ressourcer
    - 8.1.6. Jordforurening og jordhåndtering
    - 8.1.7. Kulturhistoriske forhold
    - 8.1.8. Rekreative interesser
  - 8.2. Miljømæssige konsekvenser i anlægsfasen
    - 8.2.1. Visuelle forhold og arkitektur
    - 8.2.2. Støj og Vibrationer
    - 8.2.3. Grundvand og drikkevand
    - 8.2.4. Natur og overfladevand
    - 8.2.5. Affald og ressourcer
    - 8.2.6. Jordforurening og jordhåndtering
    - 8.2.7. Kulturhistoriske forhold
    - 8.2.8. Rekreative interesser
9. Forholdet til EU-retten
10. Høring
11. Sammenfattende skema

## 1. Indledning

Det foreslås, at transportministeren bemyndiges til at etablere en niveaufri udfletning ved Ny Ellebjerg med dertilhørende anlæg.

Anlægsloven for Den nye bane København-Ringsted omfatter en simpel tilslutning med sporskifter i Vigerslev. Da denne løsning i fremtiden ikke vil være tilstrækkelig til at opfylde den trafikale ambition om Ring Syd og samtidig sikre en konfliktfri krydsning af Øresundsbanen med Den nye bane København-Ringsted, er forslaget om en niveaufri udfletning ved Ny Ellebjerg i stedet blevet udarbejdet. Den niveaufrie udfletning bygges som jernbanebro med en spuns ved krydsningen af Den nye bane København-Ringsted, hvilket reducerer muligheden for trafikale konflikter. Løsningen skaber endvidere muligheder for bedre regularitet og mere fleksible køreplaner.

Kort over en niveaufri udfletning ved Ny Ellebjerg med dertilhørende anlæg, herunder forløb af spor og placering af ny jernbanebro med spuns fremgår af bilag 1 a til loven.

## 2. Baggrund

Ved lov nr. 527 af 26. maj 2010 blev transportministeren bemyndiget til at anlægge en ny jernbanestrækning mellem København og Ringsted over Køge med dertilhørende anlæg. Anlægget af jernbanen, der har fået betegnelsen »Den nye bane København-Ringsted«, er en del af transportaftalen af 22. oktober 2009 »En moderne jernbane« og aftalen af 29. januar 2009 om »En grøn transportpolitik« mellem den daværende regering (Venstre og Det Konservative Folkeparti), Socialdemokraterne, Dansk Folkeparti, Socialistisk Folkeparti, Det Radikale Venstre og Liberal Alliance. Anlægsarbejdet er under udførelse af Banedanmark efter delegation fra transportministeren.

Den nye bane København-Ringsted grener af mod Ringsted umiddelbart inden Vigerslev Allé Station. For at reducere trafikale konflikter ved krydsning af Øresundsbanen med Den nye bane København-Ringsted, foreslås, at der bygges en jernbanebro med etablering af spunsvæg mellem jernbanebroen og kolonihaveområdet således, at Øresundsbanen kører over Den nye bane København-Ringsted - også kaldet en niveaufri udfletning. Udfletningen vil også være et element i etableringen af Ny Ellebjerg som et nyt knudepunkt i fjern- og regionaltrafikken og i særdeleshed ved etablering af togbetjening mellem Roskilde og Kastrup – kaldet Ring Syd. Ved at etablere anlægget nu og koordinere det med etableringen af Den nye bane København-Ringsted vil gener i anlægsfasen kunne reduceres, og der kan undgås udgifter til etableringen af en midlertidig tilslutning af Den nye bane København-Ringsted. Anlægsarbejdet forventes udført af Banedanmark efter delegation fra transportministeren.

Beslutningen om at etablere en niveaufri udfletning ved Ny Ellebjerg med dertilhørende anlæg blev truffet med den politiske aftale »En moderne jernbane – udmøntningen af Togfonden DK« den 14. januar 2014 mellem den daværende regering (Socialdemokraterne, Socialistisk Folkeparti og det Radikale Venstre), Dansk Folkeparti og Enhedslisten.

Den niveaufri udfletning har i 2014 gennemgået en omfattende VVM-analyse. Herigennem er der foretaget undersøgelser og vurderinger af anlæggets konsekvenser for miljøet og omgivelserne i øvrigt. Forslaget til den niveaufri udfletning var i første offentlige høring - den såkaldte idéfasehøring - fra 15. maj til 26. juli 2014 og i anden offentlige høring med miljøredegørelsen den 15. oktober til 19. november 2014.

Idéfasehøringen og høringen af miljøredegørelsen indeholdt tre mulige løsningsmuligheder, herunder den valgte broløsning med en spuns, en tunnelløsning og en broløsning på en dæmning.

Varianten af broløsningen med en spunsvæg langs kolonihaverne vil medføre, at det helt kan undgås at ekspropriere kolonihaver både i anlægs- og i driftsfasen. Anlægget af en spunsvæg

medfører dog meromkostninger på 7 mio. kr. i forhold til broløsningen på en dæmning, og det samlede anlægsoverslag anslås til 357 mio. kr.

Broløsningen på en dæmning kan anlægges for 350 mio. kr. Ved anlæg af broløsning på dæmning berøres 12 kolonihaver af permanente ekspropriationer og 7 erhvervsbygninger forventes nedrevet. Generne i anlægsfasen vil være mindre og strække sig over kortere tid end for tunnellsningen.

Tunnellsningen vil kunne anlægges for 1.155 mio. kr., hvilket er mere end tre gange dyrere end broløsningen på en dæmning. Dertil kommer, at 34 kolonihaver bliver berørt af permanente ekspropriationer, og 8 erhvervsbygninger forventes nedrevet. Generne i anlægsfasen vil være mere omfattende og strække sig over en længere periode end for broløsningerne.

På baggrund af indkomne høringssvar og en samlet vurdering af løsningsmodellernes økonomiske og miljømæssige omkostninger er det valgt at gå videre med en bro med etablering af spunsvæg mellem jernbanebroen og kolonihaveområdet. Tunnellsningen og broløsningen med en dæmning er dermed fravalgt.

Høringsnotatet, der blev udarbejdet på grundlag af de afgivne høringssvar, blev udgivet i den 10. december 2014.

Det bemærkes, at de gældende regler i 'lov om anlæg af en jernbanestrækning København-Ringsted over Køge', vedr. beskyttelsesmæssige hensyn efter naturbeskyttelsesloven, bevaringsmæssige hensyn efter museumsloven, støj samt ekspropriation, også finder anvendelse i forbindelse med etableringen af en niveaufri udfletning ved Ny Ellebjerg med dertilhørende anlæg

### *3. Transportministeriets overvejelser*

#### *3.1. Trafikale forbedringer og muligheder*

##### *Ny Ellebjerg som nyt knudepunkt for passagertrafik*

Den niveaufri udfletning vil betyde, at forbindelsen Kastrup – Roskilde krydser Den nye bane København-Ringsted ude af niveau på en jernbanebro med en spuns. Det vil reducere trafikale konflikter mellem disse to forbindelser. Den niveaufri udfletning er samtidig en forudsætning for etablering af Ring Syd, der omfatter passagertogsbetjening mellem Roskilde og Kastrup med størrelsesordenen tre tog i timen. Uden udfletningsanlægget vil det ikke være muligt at afvikle en konfliktfri køreplan med et Ring Syd-system. Ring Syd-projektet omfatter etablering af en ny hurtig togforbindelse for fjern- og regionaltog til Københavns Lufthavn via Ny Ellebjerg Station. I tillæg til den niveaufri udfletning kræver en realisering af Ring-Syd projektet desuden en række øvrige kapacitetstiltag, herunder på Glostrup, Ny Ellebjerg og Ørestad stationer. Undersøgelserne af den niveaufri udfletning ved Ny Ellebjerg gennemføres uafhængigt af de øvrige projekter, der ikke er en del af denne anlægslov.

Den fulde nytte af den niveaufri udfletning opnås således først, når de øvrige elementer til Ring Syd er etableret. Når det alligevel er hensigtsmæssigt at etablere den niveaufri udfletning på nuværende tidspunkt, skyldes det, at når anlægsarbejderne udføres i sammenhæng med Den nye bane København-Ringsted, undgår man de anlægsmæssige og trafikale gener som bygning af broen vil medføre.

Den niveaufri udfletning etableres ved, at Øresundsbanen føres på en jernbanebro over Den nye bane København-Ringsted og Vigerslev Allé vest for Ny Ellebjerg Station. En niveaufri udfletning ved Ny Ellebjerg vil også være et første element i etableringen af Ny Ellebjerg som et nyt knudepunkt i fjern- og regionaltrafikken. Det giver større fleksibilitet i tilrettelæggelsen af køreplaner, og gør det samtidigt lettere at overholde køreplanerne. Udfletningsanlægget vil også betyde, at godstog mellem Kastrup og Roskilde konfliktfrit kan krydse Den nye bane København-Ringsted. Det er hensigten, at en af de tre forventede godstogskanaler reserveres til forbindelsen mellem Kastrup og Roskilde.

Hastigheden for forbindelsen fra Ny Ellebjerg Station til Den nye bane København–Ringsted fastholdes på 120 km/t. For øvrige forbindelser er hastigheden 100 km/t. Dog vil hastigheden i enkelte sporskifter være lavere. Endvidere vil den maksimale stigning maksimalt være 15,3 promille, hvilket er indenfor gældende nationale og europæiske krav.

### 3.2. Tidsplan

Selve anlægsaktiviteterne forventes gennemført i 2017-2018, så anlægget står klar, når den nye bane København – Ringsted åbner i slutningen af 2018. Det niveaufri udfletning ibrugtages dog først i forbindelse med Signalprogrammet udrulning i 2019. Det forventes at selve projekteringen starter i 2015, og de indledende arbejder vedrørende arkæologiske forundersøgelser og ledningsomlægninger påbegyndes i 2016.

Den niveaufri udfletning tilsluttes ved Ny Ellebjerg Station, hvor der i et tidligere udført projekt er gjort plads til etablering af passagerperroner på Øresundssporene. Etableringen af disse perroner er ikke med i dette projekt.

Det forventes, at de banetekniske arbejder i sporskiftezonerne primært gennemføres som weekend- og natarbejder, hvorimod selve anlægsarbejderne med tilkørsel af jord til dæmningerne og bygning af broerne vil foregå som dagarbejde.

### 3.3. Anlæggets udformning og linjeføring

Den niveaufri udfletning forventes etableret mellem Ny Ellebjerg Station og Vigerslev Allé Station i Valby i form af et dæmningsanlæg med skråninger og 2 jernbanebroer over henholdsvis den nye bane København – Ringsted og Vigerslev Allé.

Anlægget vil på sit højeste sted ved jernbanebroen over den nye bane København – Ringsted løfte sig ca. 7,5 m over terræn. Dog sænkes sporene under broen, så jernbanebroen kun bliver ca. 5 m over nuværende spor på Vigerslev station.

Mellem broen over Vigerslev Allé og langs H/F Danshøj erstattes dæmningsanlægget med en skråning med en spunsløsning. Spunsen får en længde på ca. 220 meter og en varierende højde på op til 2 meter afhængig af de faktiske forhold. Såfremt det i anlægsfasen viser sig, at der er behov for etablering af jordankre i spunsen, vil der blive behov for midlertidig adgang til enkelte parceller, således at disse kan udføres. Støjskærmen der demonteres vil efterfølgende blive genopsat i forbindelse med spunsen.

Vendesportsanlægget ved Vigerslev Gods afkortes med ca. 250 m, men adgangen til Vigerslev Gods bevares.

#### *Arbejdspladser, arbejdsveje, jorddepoter m.v.*

Der er behov for arbejdspladser til anlægsarbejde ved broer og dæmningsanlæg og de banetekniske arbejder. Endvidere er der behov for midlertidig arealanvendelse til mellemdeponering af indbygningsegnet overskudsjord, oplagring af materialer, opstilling af skurvogne mv. og midlertidige adgangsveje. Langs banen påtænkes generelt anlagt en arbejdsvej med en bredde på ca. 10 m. Vejadgang til byggepladserne vil blive drøftet med Københavns Kommune.

Det forventes, at arbejdspladser placeres dels øst for Vigerslev Allé på DSBs arealer ved Grønttorvet og Frugtmarkedet.

### 3.4. Trafikale forhold i anlægsfasen

Etableringen af den niveaufri udfletning ved Vigerslev vil blive tilrettelagt således, at den skaber mindst mulig gene for vejtrafikken. Der vil dog ikke kunne undgås perioder med spærringer af lokale veje, og der må forventes en mærkbar stigning i antallet af lastbiler på Vigerslev Allé i anlægsperioden 2017-2018.

Omlægning af spor m.v. udføres primært fra banen og planlægges udført på tidspunkter, der minimerer påvirkning af togtrafikken. I 2017 - 2018 forventes en del sporarbejder, der kræver sporspærringer, hovedsageligt som weekend- og natarbejder. S-togstrafikken påvirkes ikke af anlægsarbejderne.

Trafikken på veje og stier, der krydser og ligger nær jernbanen, forventes kun påvirket i begrænset omfang i anlægsfasen. Størsteparten af generne sker som følge af kørsel med entreprenørmaskiner og lastbiler med materiale til og fra arbejdspladserne.

Jernbanebroen med spuns skal etableres over Vigerslev Allé. I den forbindelse bliver det nødvendigt at afspærre Vigerslev Allé i en periode på omkring 2 dage, hvor biler, busser, cykler og fodgængere må køre en anden rute. Arbejdet forventes udført i en weekend for at minimere generne for trafikken. Bilister mv. må derfor køre en omkørsel fra Vigerslev Allé ad Retortvej. Busserne skal ligeledes af omkørslen ad Retortvej og for at opretholde A-bussens betjening af Vigerslev Allé Station, skal der placeres midlertidige busstoppesteder i Retortvej ved Vigerslev Allé.

Omlægningerne betyder, at der vil blive et stort pres på Retortvej, og for at afvikle trafikken tilfredsstillende, skal der ændres i signalprogrammet for krydset Vigerslev Allé/Retortvej. Kapaciteten kan øges ved at tillade både højresving til Retortvej og venstresving til Vigerslev Allé i samme fase. Fodgængere på tværs af Vigerslev Allé får en kort fase, mens fodgængere og cyklister på tværs af Retortvej kan afvikles i en tredje fase. I de to anlægsperioder vil Frugtmarkedet blive anvendt til byggeplads, samt adgangsvej til de øvrige banetekniske installationer i området. Vejen vil være afspærret for offentlig trafik.

### 4. Ekspropriationer

I den gældende lov om anlæg af en jernbanestrækning København-Ringsted over Køge, er der i overensstemmelse med grundlovens § 73 en hjemmel til at erhverve de fornødne arealer til anlægget. Denne hjemmel vil med vedtagelsen af nærværende lovforslag også gælde for etableringen af den niveaufri udfletning Ny Ellebjerg.

I forbindelse med etableringen af den niveaufri udfletning Ny Ellebjerg vil det eksisterende baneareal blive udvidet, og der vil være behov for arealer til arbejdspladser, adgangsveje og midlertidige lagerpladser til materialer og til mellemdeponering af indbygningsegnet overskudsjord, oplag af materialer, opstilling af skurvogne m.v.

En stor del af anlægsaktiviteterne vil ligge inden for Banedanmarks egne arealer og DSBs. Det vil dog være nødvendigt at foretage såvel permanent som midlertidig ekspropriation af arealer og ejendomme til både privat- og erhvervsformål. Der påregnes eksproprieret 2 private boliger og 7 erhvervsbygninger permanent. Enkelte erhvervsejendomme vil blive nedrevet. Når anlægsarbejderne er færdige, reetableres de midlertidigt eksproprierede arealer så vidt muligt og leveres tilbage til den oprindelige ejer.

Da der bygges en jernbanebro med spuns undgås både midlertidig og permanent inddragelse af kolonihaver. Adgangsvejen til kolonihaverne i Danshøj vil dog stadig blive inddraget og flyttet til et andet sted. Placeringen af en ny adgangsvej vil foregå i tæt dialog med kolonihaverne.

#### *Servitutter*

Der vil i forbindelse med etableringen af jernbanebroen med spuns blive pålagt adgangs- og eldriftsservitutter på de arealer, der ligger langs jernbanen. Eldriftsservituten har til formål at sikre,

at der ikke er beplantning, genstande og bygninger, som kommer for tæt på kørestrømsanlægget. Adgangsservitutten har til formål at sikre Banedanmark ret til eftersyn af spunsvæggen.

Såfremt det i det i anlægsfasen viser sig, at der er behov for etablering af jordankre i spunsen vil der blive lyst en servitut om jordankre. Servitutens bestemmelser vil sikre spunsen og dennes jordankre, således at jordoplæg/udgravning, byggeri m.m. ikke går ind og underminerer spunsen.

Erstatninger som følge af ekspropriation af de for anlæggets nødvendige arealer og pålæg af servitutter vil finde sted i overensstemmelse med lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom. Mindre ændringer i det anslåede behov for eksproprierede arealer kan forekomme i forbindelse med detailprojekteringen.

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

Merudgifterne til etableringen af en niveaufri udfletning Ny Ellebjerg er vurderet til 357 mio.kr.

Forslaget indebærer udgifter for staten til anlæg af den nye udfletning som jernbanebro og til ekspropriation af de for anlægget nødvendige arealer og pålæg af servitutter. Erstatning som følge af ekspropriation vil finde sted i overensstemmelse med lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom.

Anlægsoverslag er udarbejdet efter Ny Anlægsbudgettering som beskrevet i aktstykke 16 af 24. oktober 2006. Resultatet er, at anlægsomkostningerne inkl. reserver udgør 357 mio. kr. i 2014-priser.

De samlede udgifter forventes at fordele sig som følger:

År:	Udgifter i mio. kr. (2014-priser)
2015:	18,7
2016:	56,2
2017:	130,1
2018	104,5
2019	47,5

Hvis en kommune i tilknytning til statens projekt vælger at foretage ændringer, der ikke er indeholdt i statens projekt, afholder den pågældende kommune, selv hele udgiften hertil og sørger for det eventuelt fornødne plangrundlag. Hvis en kommune ønsker sådanne forslag gennemført i en koordineret proces med statens projekt, er det en forudsætning, at dette tidsmæssigt kan gennemføres, og ikke medfører forsinkelse af statens projekt. Banedanmark afgør, om det tidsmæssigt vil være muligt at koordinere kommunens forslag med statens projekt. Hvis kommunens forslag medfører øgede udgifter for statens projekt, er det desuden et krav, at kommunen afholder udgiften hertil.

Lovforslaget har ingen administrative konsekvenser for det offentlige.

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

Det påtænkte anlæg vil øge mobiliteten på et bæredygtigt grundlag. Forbedring af togbetjeningen på strækningen kan øge mobiliteten for person- og godstrafikken til gavn for erhvervslivet.

Forslaget betyder, at eksisterende ledninger, der ligger på gæsteprincip, vil skulle omlægges for ledningsejernes regning, og det vurderes, at dette kan beløbe sig til 14,70 mio. kr. Gæsteprincippet er betegnelsen for en udfyldende regel, der finder anvendelse, hvor der uden vederlag er givet tilladelse til at anbringe en ledning på en ejendom, der ikke tilhører ledningsejeren. Reglen indebærer, at ledningsejeren som »gæst« skal bekoste ledningsarbejder, der er nødvendiggjort af arealejerens ændrede benyttelse af det areal, hvor ledningen er anbragt. Det betyder fx, at en ledningsejer, som ejer en ledning, hvor en flytning af ledningen er nødvendiggjort af anlæggelse af den niveaufri udfletning ved Ny Ellebjerg, selv skal betale for flytningen af ledningen. Dette gælder dog kun, hvis ledningen ligger som »gæst«.

Generelt forventes 2 stk. afløbsledninger mellem Høffdingsvej og Frugtmarked at skulle omlægges i forbindelse med bygning af dæmningsanlægget. Yderligere forventes en fjernvarmeledning ved Vigerslev Allé, at skulle omlægges i forbindelse med bygningen af den kommende bro over Vigerslev Allé. Arbejdet skal betales af de private ledningsejere og vurderes at kunne beløbe sig til 14,70 mio. kr.

Lovforslaget medfører herudover ingen økonomiske eller administrative konsekvenser for erhvervslivet.

#### *7. Administrative konsekvenser for borgerne*

Lovforslaget medfører ingen administrative konsekvenser for borgerne.

#### *8. Miljømæssige konsekvenser*

Etableringen af en niveaufri udfletning Ny Ellebjerg har gennemgået en omfattende VVM-analyse. Herigennem er der foretaget undersøgelser og vurderinger af anlæggets konsekvenser for miljøet og omgivelserne i øvrigt.

De miljømæssige konsekvenser, som er blevet klarlagt med VVM-redegørelsen, beskrives nedenfor i det væsentlige i afsnit 8.1. (for driftsfasen) og i afsnit 8.2. (for anlægsfasen). Herudover henvises til VVM-redegørelsen og høringsnotatet, der er offentliggjort på <http://www.bane.dk/>

##### *8.1. Miljømæssige konsekvenser i driftsfasen*

I driftsfasen forventes miljømæssige konsekvenser i form af visuelt forandrede omgivelser, rekreative interesser (kolonihaver), støj og vibrationer samt klimatilpasning, som der vil blive taget passende afværgeforanstaltninger overfor.

Der forventes ingen ændret påvirkning af natur- og overfladevand, jord- og jordforurening, affald og ressourcer, trafikale forhold, emissioner, elektromagnetisme, kulturhistoriske interesser og friluftsområder.

##### *8.1.1. Visuelle forhold og arkitektur*

Jernbanebroen med spuns over Den nye bane København-Ringsted vil have en linjeføring, der ligger meget tæt på den nuværende jernbane. Men da det nye anlæg vil ligge højere end idag, vil den være mere synlig, og vil derfor medføre en væsentlig visuel påvirkning, når den er bygget og sat i drift. I kraft af sin højde vil jernbanebroen til en vis grad ændre strukturen i byrummet tættest på banen, hvor den visuelle barriereeffekt vil være stor. Fra bebyggelsen nord for jernbanen vil udsigten over Grønttorvsområdet blive markant ændret. Også set fra Grønttorvsområdet syd for jernbanen vil udsigten blive domineret af det nye anlæg. De arkitektoniske og landskabelige afværgeforanstaltninger vil have fokus på støttevægge, broer og støjskærme tilpasses byrummet

mest muligt, og at der genetableres beplantning. Når sporanlæg ligger højt i byrummet, bliver tog på jernbanen og togenes frontlys mere eksponerede og synlige.

For at mindske anlæggets visuelle påvirkning ved kolonihaverne vil et bælte med beplantning op mod området så vidt muligt blive bevaret. Derudover vil området blive afskærmet i anlægsfasen.

De arkitektoniske og landskabelige afværgeforanstaltninger vil have fokus på, at udformning af jernbanebroen tilpasses byrummet mest muligt, og at der genetableres beplantning.

### *8.1.2. Støj og vibrationer*

De støjæssige konsekvenser for jernbanebroen med spuns i driftsfasen er beskrevet dels ved beregning af støjens udbredelse langs jernbanen, og dels ved opgørelser over antallet af støjbelastede boliger. Antallet af støjbelastede boliger er opgjort efter opsætning og retablering af støjskærme.

Der opsættes en 250 m lang og 2 meter høj støjskærm på nordsiden af broen og dæmningen, hvor jernbanen føres over Den nye bane København-Ringsted, samt en 140 meter lang og 2 meter høj støjskærm mellem Den nye bane København-Ringsted og det nordlige fjerntogsspor mellem Vigerslev og Ny Ellebjerg. Den eksisterende skærm langs Høffdingsvej vil ikke blive ændret.

I VVM- fasen er der også blevet undersøgt en løsning, hvor de støjskærme, som i dag findes langs Høffdingsvej øst for Vigerslev Allé Station blive forhøjet fra 2 til 4 meter over skinnekant og forlænget med 50 meter. Denne løsning er på grund af høringssvarene fra VVM-processen blevet fravalgt, da den vil virke dominerende blandt andet i forhold til de skoler der ligger på sydsiden af Høffdingsvej.

I forbindelse med etablering af jernbanebroen med spuns bliver det nødvendigt at fjerne ca. 230 meter af den støjskærm, der i dag er placeret langs kolonihaveforeningerne Danshøj og Dan på Danshøjvej. Denne støjskærm genetableres med en skærmhøjde som i dag.

På den baggrund viser støjberegningerne, at det samlede antal støjbelastede boliger i undersøgelsesområdet vil være 32. Til sammenligning er der i dag 48 støjbelastede boliger.

De 32 støjbelastede boliger forefindes i et området kaldet Valby Have og ligger på et areal der er omfattet af lokalplan nr. 391 "F.L. Smidth II". Området er i lokalplanen opdelt i tre områder og for området, hvor de 32 boliger er beliggende har Københavns Kommune beskrevet at der skal etableres en ca. 8. m høj støjskærm, mod jernbanens terræn syd for lokalområdet. Skærmen, der kan indgå i et parkeringsanlæg, skal godkendes af Bygge- og teknikforvaltningen. Det anlagte parkeringshus er kun opført i lokalplanens område I langs med Paul Reichardsvej og løber ikke ind i lokalplanens område III, der ligger mellem parkeringshuset og den eksisterende støjskærm. Dette betyder at støjen derved kan få adgang til de berørte boliger. Det foreslåede anlæg forøger ikke jernbanestøjen, og der opføres derfor ikke yderligere støjbegrænsende tiltag. Der er således ingen boliger, der pga. jernbanebroen får et støjniveau, der overstiger 64 dB.

Udover de 32 boliger vil også Salix Skole, Kildeskolen og Byens Skole på Høffdingsvej samt 52 kolonihaver i dag opleve en støjbelastning over 64 dB. Dette tal reduceres efter etableringen af broen, hvor det kun vil være Kildeskolen og Salix Skole samt 25 kolonihaver der vil opleve en støjbelastning over 64 dB. Der er ikke praksis for at lave støjdæmpende foranstaltninger på skoler og ved kolonihaver.

### *Kortlægning af vibrationer*

Vibrationer fra jernbaner opstår, når et tog i bevægelse fremkalder svingninger i skinner og underlag. Vibrationer breder sig gennem jorden til nærliggende bygninger.

For mærkbare vibrationer anvendes en vejledende grænseværdi for boliger i boligområder og blandede bolig- og erhvervsområder (kl. 18-07) samt for børneinstitutioner og lignende på  $L_{wA} = 75$  dB. Grænseværdien er en vægtet værdi baseret på middelværdien af niveauet fra den togtype, som giver de højeste niveauer. Føletærsklen for netop mærkbare vibrationer ligger på 71-72 dB, hvilket betyder, at man normalt kan mærke vibrationer selv om grænseværdien overholdes. Beregning af vibrationer er forbundet med stor usikkerhed. Lokale geologiske forhold samt den enkelte bygningskonstruktion vil i høj grad påvirke resultatet.

Der eksisterer ingen standardiseret metode for beregning af vibrationsudbredelse fra jernbaner. Banedanmark er ved at færdiggøre en beregningsmodel, som skal anvendes ved fremtidige jernbaneprojekter. Beregningsmodellen vil blive anvendt i forbindelse med detailprojekteringen for opgørelse af antal vibrationsbelastede boliger samt som grundlag for vurdering af mulig afværgeforanstaltning.

Den indledende kortlægning af vibrationsbelastning viser, at ca. 50 kolonihavehuse vil blive påvirket af vibrationer. Det skyldes, at de nye jernbanespor vil ligge tættere på haveforeningerne end de nuværende spor gør. Det er ikke praksis for, at der gennemføres afværgeforanstaltninger i forhold til kolonihaver.

#### *8.1.4 Grundvand og drikkevand*

I driftsfasen er der ikke behov for grundvandssenkning. Projektet påvirker derfor ikke drikkevandsforsyningerne.

#### *8.1.5 Natur og overfladevand*

Projektet vil ikke medføre væsentlige ændringer af arternes mulighed for spredning i området. Det skyldes, at barrierevirkningen af anlægget ikke vil blive væsentligt ændret i forhold til den nuværende situation, og at der ikke er væsentlige levesteder for disse arter i området.

#### *8.1.6 Affald og ressourcer*

I forbindelse med det almindelige vedligehold af jernbanebroen med spuns i Vigerslev vil der blive frembragt affald, når bl.a. spor, sveller og andre tekniske installationer renoveres eller udskiftes. Endvidere skal der i forbindelse med det almindelige vedligehold anvendes diverse råstoffer og materialer, som eksempelvis granitskærver. Det vurderes, at affaldsproduktionen og ressourceforbruget ikke vil have væsentlig betydning for miljøet i driftsfasen.

#### *8.1.7 Jordforurening og jordhåndtering*

Risikoen for jordforurening med pesticider brugt til ukrudtsbekæmpelse, med olie- og tjærestoffer fra køretøjer og faste installationer samt med metaller fra slidtage fra skinner, hjul og køreledninger er blevet undersøgt i VVM-fasen. Vurderingen er, at risikoen er på niveau med eller mindre end hvis der kun blev etableret en simpel indfletning af de to nye spor mellem København-Ringsted og det eksisterende spornet, som der først var forudsat i projektet Den nye bane København-Ringsted. Det vurderes således, at der ikke er behov for specifikke afværgeforanstaltninger, udover hvad der er standard.

#### *8.1.8 Kulturhistoriske forhold*

Der er ingen påvirkning af de kulturhistoriske interesser, når bane er bygget.

#### *8.1.9. Rekreative interesser*

Ved etablering af jernbanebroen med spuns undgås en påvirkning af de rekreative interesser i driftsfasen. Det skyldes, at der ikke skal inddrages kolonihaver langs jernbanen i haveforeningerne Danshøj og Dan.

Adgangsvejen, der løber langs jernbanen i Haveforeningen Danshøj, vil dog blive inddraget permanent. Arealinddragelsen sker allerede i projektets anlægsfase, og der skal efter endt anlægsarbejde etableres en ny adgangsvej. Placeringen og udformningen af adgangsvejen vil ske i samarbejde med kolonihaveforeningerne og de relevante myndigheder.

Med hensyn til erstatning og retablering henvises til lovens afsnit 4 om ekspropriationer.

## *8.2. Miljømæssige konsekvenser i anlægsfasen*

### *8.2.1. Visuelle forhold og arkitektur*

I anlægsfasen vil byrummet midlertidigt blive visuelt påvirket i arbejdsområder omkring byggepladser, adgangsveje og jorddepoter samt brugen af store anlægsmaskiner og den deraf kommende tunge trafik. Desuden vil de hegn, som af sikkerhedsmæssige årsager sættes op omkring arbejdsområderne, indebære en visuel påvirkning.

Etableringen af jernbanebroen over Den nye bane København-Ringsted og Harrestrup omformerstation samt det tilhørende dæmningsanlæg vil ændre terrænet i både bredde og højde. En del af arbejdet vil foregå i kolonihaveområdet, der grænser lige op til banen. Ombygning af det eksisterende broanlæg for henholdsvis Gammel Køge Landevej og over Vigerslev Allé vil ligeledes præge bybilledet bl.a. på grund af midlertidige understøtninger og byggekraner.

Endnu en midlertidig påvirkning skyldes, at beplantninger skal ryddes for at give plads til anlægsarbejdet. Dette får især betydning i kolonihaveområdet vest for Vigerslev Allé samt for området ved Vigerslev Station. For at mindske anlægsarbejdets visuelle påvirkning ved kolonihaverne vil et bælte med beplantning op mod området så vidt muligt blive bevaret. Derudover vil området blive afskærmet i anlægsfasen.

### *8.2.2. Støj og vibrationer*

Der vil blive udført anlægsaktiviteter på baneområdet for hele projektstrækningen. Øst for Retortvej rives bygninger ned. Derudover bygges en ny bro over Den nye bane København-Ringsted og Harrestrup omformerstation, ligesom der bygges en ny bro over Vigerslev Allé. Mellem de to nye broer vil der blive udført dæmningsarbejder, og øst for broen over Den nye bane København-Ringsted etableres spurs og støttevægge. Langs hele projektstrækningen etableres nye spor og køreledningsmaster.

Etablering af broen over Den nye bane København-Ringsted og Harrestrup omformerstation medfører, at nogle få boliger udsættes for et relativt lavt støjniveau på 45-50 dB. Etablering af broen over Vigerslev Alle medfører, at enkelte boliger og kolonihaver bliver udsat for et støjniveau på 50-55 dB. Dæmningsarbejde mellem de to broer vil medføre, at enkelte boliger langs Ole Borchsvej og Vigerslev Allé bliver udsat for støjniveauer over 55 dB, mens kolonihaver langs jernbanen nord for Vigerslev Allé bliver udsat for støjniveauer over 60 dB. Dæmningsarbejde nord for Vigerslev Allé vil medføre, at kolonihaver i Haveforeningen Danshøj bliver udsat for støjniveauer mellem 60-65 dB.

Etablering af spurs og støttevægge er blandt de mest støjende anlægsarbejder. I den forbindelse vil boliger langs Høffdingsvej blive udsat for støjniveauer på 60-65 dB. Støjbelastningen vil imidlertid flytte sig i takt med, at arbejdet udføres. Etablering af nye spor vil generelt medføre, at enkelte boliger ud for anlægsarbejdet vil blive udsat for støjniveauer på 65- 70 dB. For enkelte kolonihaver langs Danshøjvej vil der være støjniveauer over 70 dB.

Ramning af nye fundamenter til køreledningsmaster vil medføre, at enkelte boliger og kolonihaver langs hele projektstrækningen vil blive udsat for støjniveauer på 60-65 dB, mens

arbejdet står på. Støjgenen vil dog på kort tid være overstået for den enkelte ejendom, da aktiviteten hurtigt rykker frem langs banen. De steder, hvor støjen forventes at genere mange naboer, bliver det vurderet, om anlægsarbejdet kan tilrettelægges, så det støjer mindre. Det kan blandt andet ske ved at benytte arbejdsmetoder, der støjer mindre – eksempelvis ved at støjdampe maskiner og ved at sætte midlertidige støjskærme op. I praksis er det vanskeligt at dæmpe støjen ved et større anlægsarbejde, fordi der kun er få muligheder for at anvende mindre støjende arbejdsprocesser, og fordi arbejdet nødvendigvis må udføres tæt på boligområder.

For at forberede naboerne på tidspunkt og varighed af støjgener, informerer Banedanmark løbende om anlægsarbejdet. I særlige tilfælde kan naboer få tilbud om at opholde sig på en anden adresse, mens det støjende arbejde står på.

I den nærliggende bebyggelse forventes anlægsarbejdet at give anledning til vibrationsgener, som ligger over Miljøstyrelsens vejledende grænseværdi. Grænseværdien for mærkbare vibrationer er 75 dB hele døgnet for boliger i boligområder, børneinstitutioner og lignende. For boliger i blandede bolig og erhvervsområder er grænseværdien 80 dB i dagperioden og 75 dB i natperioden. Desuden er der i enkelte tilfælde en risiko for, at anlægsarbejdet forårsager bygningsskader. Det vurderes, at de mest kritiske processer i forhold til risiko for vibrationsgener og vibrationsskader på nabobygninger er ramning og vibrering af spuns i forbindelse med etablering af støttevægge til rampe- og dæmningsanlæg fra Gammel Køge Landevej til Den nye bane København-Ringsted. Det samme gør sig gældende for brokonstruktionen over Den nye bane København- Ringsted, Harrestrup omformerstation og til fundamentet for den eksisterende bro over Vigerslev Allé. Ramning i forbindelse med etablering af fundamenter til køreledningsmaster kan ligeledes give anledning til vibrationsgener. Dette arbejde er dog relativt hurtigt overstået i forhold til den enkelte nabobygning.

Når der rammes fundamentspæle for køreledningsmaster, er der en risiko for, at kolonihavehuse kan blive berørt af bygningsskadelige vibrationer. Samme risiko er til stede ved Harrestrup omformerstation. Vibrationsbelastningen kan begrænses med hensigtsmæssige valg af arbejdsmetoder og maskinel. Derfor vil der i udbudsmaterialet til entreprenøren blive stillet krav om, at arbejdet skal tilrettelægges, så vibrationspåvirkningen begrænses mest muligt. For anlægsarbejdet starter, bør bygninger, som ligger helt tæt på byggeområderne, blive fotoregistreret. I særlige tilfælde kan der også blive tale om løbende overvågning af udvalgte bygninger, mens anlægsarbejdet står på. Det sikrer, at man kan kontrollere og forebygge skader under anlægsarbejdet og i fornødent omfang stoppe arbejdet midlertidigt.

### 8.2.3. Grundvand og drikkevand

Spunsvarianten vurderes ikke at have betydning for grundvandsressourcen. Dog kan mere spunsning gennem de sekundære magasiner medføre en lille risiko for permanent øget udvaskning fra de øvre til de nedre magasiner, da den naturlige beskyttelse gennembrydes. Skulle dette være tilfælde vil de rette afværgeforanstaltninger blive taget. Afværgeforanstaltningen vil være midlertidige lokale grundvandssænkninger omkring spunsningsområdet, hvilket vil fjerne faren for grundvandsforurening.

### 8.2.4. Natur og overfladevand

Banedanmark har foretaget undersøgelser i en korridor langs projektstrækningen for at kortlægge beskyttede naturområder og arter, der kunne blive berørt af projektet. I anlægsfasen inddrages en mindre del af kolonihaverne langs banen. Ved midlertidig inddragelse af arealer vil træer, buske og anden beplantning på arealet blive ryddet. Rydningen vil medføre en midlertidig reduktion i levesteder for områdets dyreliv. Der vil dog stadig være haver med ældre, varieret beplantning, som ikke bliver berørt i området. Området rummer ingen særlige eller beskyttelseskrævende arter, som påvirkes, og består primært af almindeligt forekommende plante- og dyrearter.

Samlet vurderes det derfor, at afværgeforanstaltninger ikke er nødvendige. Hverken beskyttet natur eller fredskov påvirkes som følge af anlægsarbejdet. Efter endt anlægsarbejde kan arealet atter beplantes, og dyrelivet vil herefter genindvandre til området fra de omkringliggende koloni- og villahaver. Indgrebet i arealerne vil blive søgt begrænset mest muligt.

En større del af området langs banen vil blive midlertidigt inddraget. Områderne indeholder spredt beplantning med primært almindeligt forekommende plantearter. Voksestedet for plantearten smalstråle vil forsvinde som følge af projektet. Planten er i den danske flora angivet at være temmelig sjælden. Arten er dog ikke rødlistet eller nyder en anden særlig beskyttelse. Da arten er enårig, vindspredt og afhængig af en forstyrret jordbund, vurderes det, at der findes andre nærliggende voksesteder, som arten kan sprede sig til, og der kan også opstå nye potentielle biotoper under anlægsfasen.

Der er ingen nærliggende vandløb, søer eller andre recipienter, som kan blive påvirket af direkte afløb af overfladevand fra byggepladser i anlægsfasen. På byggepladser ledes nedbør til det eksisterende kloaksystem. Under anlægsarbejdet kan der være en risiko for, at der sker erosion eller bortskylning af materialer fra de omkringliggende arealer. Risikoen for spild af olieprodukter o.l. vil blive håndteret i entreprenørernes beredskabsplan. Der henvises til nedenstående afsnit 8.2.5.

#### *8.2.5. Affald og ressourcer*

I anlægsfasen vil projektet bidrage med forskellige affaldstyper i form af bygge- og anlægsaffald fra selve anlægsarbejdet og affald fra skurbyer og lignende. Derudover vil der blive frembragt en del bygge- og anlægsaffald i forbindelse med nedrivning af bro og bygninger samt rydning af vegetation. Projektet vil generelt kun medføre, at der bliver frembragt begrænsede mængder affald udover nedrivningsaffaldet. Alt affald, der kan genanvendes, vil – såfremt det ikke genanvendes internt i projektet – blive transporteret til et godkendt modtageanlæg med henblik på genanvendelse. Forbrændingseget affald skal bortskaffes til et godkendt forbrændingsanlæg, mens affald, der hverken kan genanvendes eller forbrændes, skal bortskaffes til godkendt deponi eller specialbehandling. Eftersom gældende regler for affaldshåndtering overholdes, herunder PCB-screening, anmeldelse af farligt affald og Københavns Kommunes erhvervsaffaldsregulativ, vurderes det, at konsekvenserne for miljøet i forbindelse med håndtering og bortskaffelse af affald i projektet vil være meget små. Det vurderes derfor, at det ikke er nødvendigt at iværksætte afværgeforanstaltninger i anlægsfasen.

Etableringen af en jernbanebro med en spuns afstedkommer et forbrug af ressourcer til selve bane- og broanlægget. Forbruget af materialer, ressourcer og råstoffer vil primært være i form af grus, beton, stål og granitskærver samt metaller som kobber og aluminium. Samlet set vurderes det forventede ressourceforbrug ikke at have alvorlige miljømæssige konsekvenser.

#### *8.2.6. Jordforurening og jordhåndtering*

Projektet gennemføres i et område, som er områdeklassificeret for forurening, hvorfor muld og fyld herfra må påregnes at være lettere forurenede. Endvidere har der været jernbaneforbindelse i form af Københavns godsbane og Kulbanen til gasværket siden starten af 1900-tallet. Gennem tiden har banearealerne og de omkringliggende områder været benyttet til en lang række aktiviteter, som kan have eller som har medført forurening af jord og grundvand. Anlægsarbejder på disse arealer kan medføre, at der kan blive gravet i forurenede jord.

Anlægsarbejdet vil berøre to lokaliteter, som er registreret i Banedanmarks forureningsarkiv. På den ene lokalitet er der registreret en olieforurening. En del af matriklen eksproprieres til arbejdspladsareal, mens en anden del vil blive permanent inddraget og benyttet til adgangsvej til banearealet. På den anden lokalitet er der for år tilbage registreret en forurening med flygtige tjærekomponenter. Området vil dels blive berørt af gravearbejder i forbindelse med etablering af bro og dæmning, dels vil det blive brugt midlertidigt til arbejdsvej på byggepladsen. Derudover berøres en lokalitet, som er V2-kortlagt. Det vil sige, at der er dokumentation for forurening på

grunden, hvor der har ligget en gokartbane. Anlægsaktiviteterne betyder, at en del af grunden eksproprieres permanent til jernbaneareal. Den resterende del af grunden eksproprieres midlertidigt til arbejdsplads med mulighed for oplag af jord.

I forbindelse med håndtering af jorden vil Den nye bane København-Ringsteds strategi for undersøgelser og håndtering af jord som udgangspunkt blive fulgt. På baggrund af undersøgelserne udarbejdes en samlet jordhåndteringsplan for det besluttede projekt, som efterfølgende skal godkendes af Københavns Kommune. I tillæg til jordhåndteringsplanen vil der blive indhentet de nødvendige tilladelser til mellemdeponering, deponering eller genanvendelse (nyttiggørelse) af lettere forurenet og forurenet jord efter de gældende regler.

Det forventes, at hovedparten af jordunderskuddet vil kunne dækkes af jord, som hentes fra Den nye bane København-Ringsted. I forbindelse med de senere faser i projektet tilstræbes det derfor, at muligheden for at udveksle jord og muld med Den nye bane København-Ringsted undersøges nærmere.

Der er risiko for, at der kan forekomme spild bl.a. i forbindelse med håndtering og oplagring af olieprodukter. Beredskabsplanen for projektet samt krav til entreprenørens håndtering og oplagring af brændstof og kemikalier vil betyde, at miljøbelastningen som følge af anlægsfasen vurderes at være begrænset.

Forurening som følge af den fremtidige jernbanedrift forventes at være begrænset, og den fremtidige miljøbelastning vurderes at være på niveau med den nuværende situation.

#### *8.2.7. Kulturhistoriske forhold*

Generelt vurderes jernbanebroen med spuns ikke at påvirke de kulturhistoriske interesser i området væsentligt i anlægsfasen. Det skyldes dels, at meget af anlægsarbejdet foretages inden for det eksisterende jernbaneterræn, og dels at der kun findes enkelte kulturhistoriske elementer inden for undersøgelseskorridoren. For så vidt muligt at undgå u hensigtsmæssige standsninger under anlægsarbejdet, bliver der forud for anlægsarbejderne gennemført arkæologiske forundersøgelser som anbefalet af Københavns Museum. Banedanmark aftaler den praktiske gennemførelse nærmere med museet.

Hvis der, trods forundersøgelserne, findes væsentlige fortidsminder under anlægsarbejderne, vil arbejdet blive standset og fundet bliver anmeldt til Kulturministeren. Anlægslovens § 2 om varetagelse af museumslovens hensyn vil gælde i denne situation.

Kort over kulturhistoriske forhold med angivelse af fredede fortidsminder, og bygge- og beskyttelseslinjer fremgår af bilag 5.

#### *8.2.8. Rekreative interesser*

##### *Stier*

Mens den nye bro over Vigerslev Allé bygges, vil bilister, cyklister og fodgængere midlertidigt ikke kunne krydse banen på dette sted. Med skilte vil det blive forklaret, hvilke alternative muligheder der er for at krydse banen. Cykelstativerne ved Vigerslev Station vil blive midlertidigt fjernet i forbindelse med anlægsarbejdet. Når broen er anlagt, vil der blive opsat nye cykelstativer ved stationen.

##### *Kolonihaver*

Haveforeningen Danshøj og Haveforeningen Dan vil blive påvirket af støj, vibrationer og støv samt tung trafik, mens anlægsarbejdet står på. Det samme gælder muligvis også Haveforeningen Harrestrup og Haveforeningen Brohaven.

I Haveforeningen Danshøj og Haveforeningen Dan vil der midlertidigt blive inddraget arealer til arbejdsplads og adgangsvej.

Med hensyn til erstatning og reetablering henvises til lovens afsnit 4 om ekspropriationer.

#### 9. Forholdet til EU-retten

VVM-undersøgelsen opfylder kravene i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2011/92/EU af 13. december 2011 om vurdering af visse offentlige og private projekters indvirkning på miljøet (kodifikation) (EF-Tidende 2012, nr. L 26, side 1).

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) og Rådets direktiv 2009/147/EF af 30. november 2009 om beskyttelse af vilde fugle (fuglebeskyttelsesdirektivet) (EU-Tidende 2009, nr. L 20, side 7).

Ingen fuglebeskyttelses- eller habitatområder i henhold til Rådets direktiver skønnes at blive påvirket negativt af etableringen af den niveaufrie udfletning.

#### 10. Høring

Et udkast til lovforslag har i perioden fra 10. december 2014 til 13. januar 2015 været i høring hos følgende myndigheder og organisationer m.v.:

Advokatsamfundet ,A/B Vilhelm, Ankenævnet for Bus, Tog og Metro, Arbejderbevægelsens Erhvervsråd, Arriva Danmark A/S, Arriva Tog A/S, BAT-Kartellet, Brancheforeningen Dansk Kollektiv Trafik, CFL cargo Danmark ApS, Danmarks Naturfredningsforening, Dansk Byggeri, Dansk Cyklistforbund, Dansk Energi, Dansk Erhverv, Dansk Handicap Forbund, Dansk Industri , Dansk Jernbaneforbund, Dansk Ledningsejerforum, Dansk Ornitologisk Forening, Dansk Transport og Logistik, Dansk Vand- og Spildevandsforening, Danske Handicaporganisationer, Danske Regioner, DB Schenker Rail Scandinavia A/S, Den Ledende Landsinspektør- MØLBAK LANDINSPEKTØRER, Det Centrale Handicapråd, Det Økologiske Råd, DONG Energy, DSB, DSB S-tog A/S, DSB Øresund A/S, Energinet.dk, FDM, Fredningsnævnet for København, Friluftsrådet, G/F Ankeret, Havarikommissionen for Civil Luftfart og Jernbane, Hector Rail AB, HF Danshøj, HF Dan, HF Harrestrup, HMN Naturgas I/S, Hvidovre Kommune, Kolonihaveforbundet i Danmark, Kommissarius ved Statens Ekspropriationer på Øerne, Kommunernes Landsforening, Københavns kommune, Københavns Museum, LO, Metroselskabet I/S, Movia, NEG Niebüll GmbH, NOAH-Trafik, Region Sjælland, Rådet for Bæredygtig Trafik, SEAS, Valby Lokaludvalg.

#### 11. Sammenfattende skema

##### Samlet vurdering af lovforslagets konsekvenser

	Positive konsekvenser/ Mindre udgifter	Negative konsekvenser/ merudgifter
Økonomiske konsekvenser for stat.	Ingen	Anlægsudgifterne anslås til 357 mio. kr. (2014-priser) i 2015-2019.

kommuner og regioner		Udgiften hertil forventes afholdt inden for det samlede budget for Den nye bane København-Ringsted.
Administrative konsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen	Ingen
Økonomiske konsekvenser for Erhvervslivet	Anlægget øger mobiliteten på et bæredygtigt grundlag. Forbedring af togbetjeningen på strækningen kan øge mobiliteten for persontrafikken til gavn for erhvervslivet.	Merudgifter i begrænset omfang for ledningsejere, der ligger på gæsteprincip på ca. til 14,70 mio.kr.
Administrative konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	Ingen
Miljømæssige konsekvenser	Mindre lastbilkørsel med jord, end hvis der anlægges en dæmning, da en del af anlægsarbejderne og jordtransporterne skal afvikles fra selve banen  Endvidere er der et mindre arealbehov end ved de alternative løsninger, hvorfor ekspropriation af kolonihaverne undgås.	Mens anlægsarbejdet står på, vil kolonihaverne blive generet af støj og vibrationer fra blandt andet nedramning af spuns.  Der ikke findes arter, der skal beskyttes efter habitatdirektivets bilag IV. Der findes heller ikke Natura 2000 områder på strækningen.
Administrative konsekvenser for borgerne	Ingen	Ingen
Forholdet til EU-retten	VVM-undersøgelsen opfylder kravene i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2011/92/EU af 13. december 2011 om vurdering af visse offentlige og private projekters indvirkning på miljøet (kodifikation) (EF-Tidende 2012, nr. L 26, side 1). 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) og Rådets direktiv 2009/147/EF af 30. november 2009 om beskyttelse af vilde fugle (fuglebeskyttelsesdirektivet) (EU-Tidende 2009, nr. L 20, side 7).  Ingen fuglebeskyttelses- eller habitatområder i henhold til Rådets direktiver skønnes at blive påvirket negativt af etableringen af en niveaufri udflætning ved Ny Ellebjerg.	

*Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser*

*Til § 1*

Til nr. 1

Den foreslåede bestemmelse bemyndiger transportministeren til at etablere en niveaufri udfletning ved Ny Ellebjerg med dertil hørende anlæg. Det påtænkes således, at udfletningen i form af en jernbanebro med spuns forventes etableret mellem Ny Ellebjerg Station og Vigerslev Allé Station i Valby.

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

Til nr. 2

Det foreslås, at der som bilag 1 a til loven indsættes et kort, der viser den foreslåede placering af den niveaufri udfletning som en jernbanebro med spuns.

Til nr. 3

Det foreslås, at henvisningen til bilagene i lovens § 2, 2. pkt., ændres til bilag 2-5. Den foreslåede ændring er en konsekvens af, at der indsættes to nye bilag, lovforslagets bilag 2 og 3, der viser henholdsvis naturlokaliteter og kulturhistoriske forhold i forbindelse med etableringen af en niveaufri udfletning ved Ny Ellebjerg.

Til nr. 4

Den foreslåede ændring medfører, at lovforslagets bilag 1, 2 og 3, der viser kort over henholdsvis placering af jernbanebroen samt naturlokaliteter og kulturhistoriske forhold i forbindelse hermed, optages som henholdsvis bilag 1 a, 4 og 5 til loven.

*Til § 2*

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 fremdriften af det påtænkte anlæg og koordineringen med anlægsarbejderne vedr. jernbanestrækningen København-Ringsted (lov nr. 527 af 26. maj 2010). Design- og udbudsfasen for anlægget forventes at kunne gennemføres på 1½ år og vil skulle påbegyndes medio 2015 for at kunne overholde tidsplanen, således at anlægget kan forventes klar til brug i 2018 samtidig med, at den nye bane København-Ringsted planlægges åbnet. Den niveaufri udfletning forventes dog først taget i brug 2019 samtidig med udrulningen af Signalprogrammet. Ekspropriation af arealer forventes først foretaget i 2016.

---

## **Bilag 1**

### **Lovforslaget sammenholdt med gældende lov**

*Gældende formulering*

*Lovforslaget*

#### **§ 1**

**§ 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.

I lov nr. 527 af 26. maj 2010 om anlæg jernbanestrækning København-Ringsted over foretages følgende ændringer:

**1.** I § 1 indsættes efter *stk. 1* som nyt stykke:

»*Stk. 2.* Transportministeren bemyndiges til at etablere niveaufri udfletning ved Ny Ellebjerg med dertil hørende anlæg.«

Stk. 2 bliver herefter stk. 3.

**2.** I § 1 indsættes som 2. pkt. i *stk. 3*:

»Kort over niveaufri udfletning ved Ny Ellebjerg med dertil hørende anlæg fremgår af bilag 1 a.«

**3.** I § 2, 2. *pkt.*, ændres »bilag 2 og 3« til: »bilag 2-5«.

**4.** Som *bilag 1 a*, 4 og 5 indsættes bilag 1, 2 og 3 til den lov.

## § 2

Loven træder i kraft dagen efter bekendtgørelsen i Lovtidende.