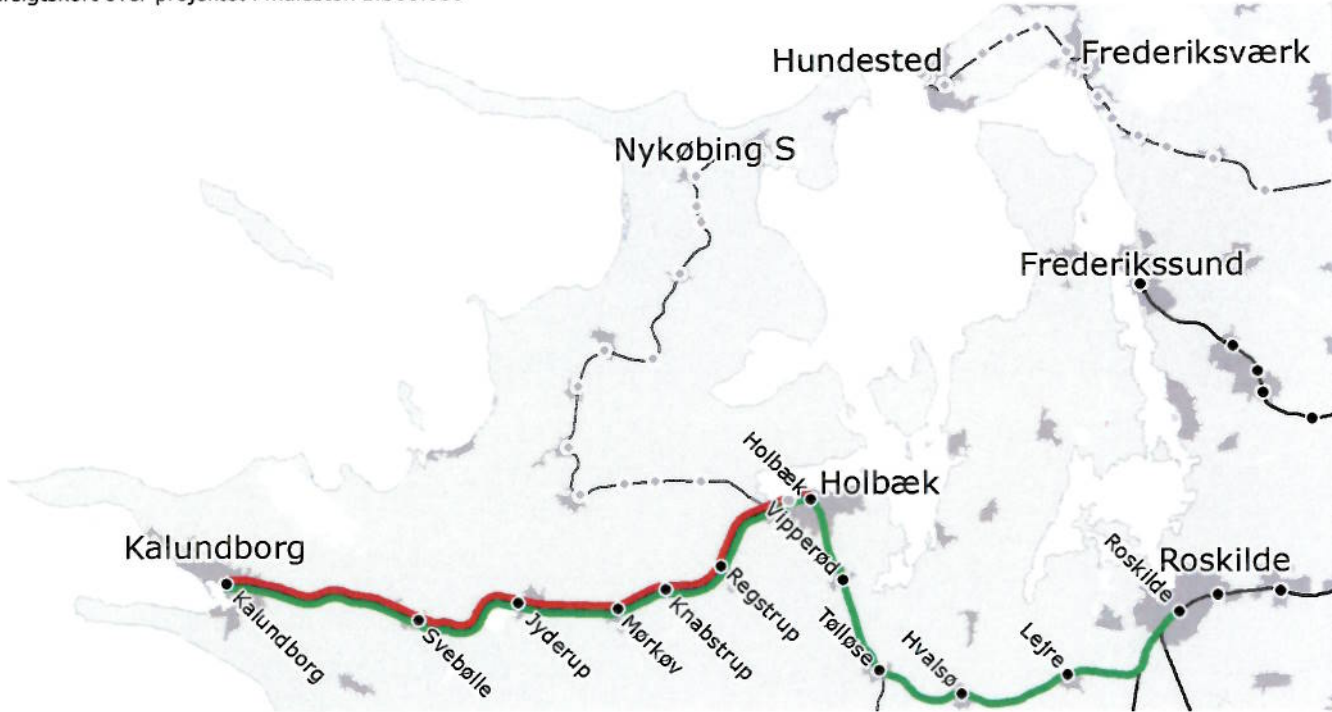


Anmeldeskema

Bekendtgørelse om vurdering af visse offentlige og private anlægs virkning på miljøet (VVM) i medfør af lov om planlægning nr. 1184 af 6. november 2014

Basisoplysninger	Tekst
Projektbeskrivelse (kan vedlægges)	<p>Elektrificering og hastighedsopgradering Roskilde - Kalundborg</p> <p>Projektbeskrivelse</p> <p><u>Elektrificering af jernbanen</u> Elektrificering af strækningen Roskilde - Kalundborg indebærer, at der skal opsættes køreledningsanlæg på hele den godt 79 km lange strækning. Køreledningsanlægget dimensioneres til hastigheder op til 160 km/t.</p> <p>Køreledningerne hænges over sporene spændt op i master, der placeres langs banen. Køreledningerne forsynes med strøm ved hjælp af et antal transformatorer, og som led i elektrificeringen skal der desuden etableres transformer- og fordelingsstationer langs banen.</p> <p><u>Udskiftning af lave broer</u> For at gøre plads til køreledningerne over sporene i forbindelse med elektrificeringen, er det nødvendigt at udskifte eller hæve en række af de broer, der leder vejtrafik hen over jernbanen. Broerne er bygget i en tid, før der var planer om elektrificering, og flere broer har derfor ikke den fornødne frihøjde mellem sporene og broen, som køreledningerne kræver. Det vurderes at 15-20 af broerne skal udskiftes som led i projektet.</p> <p>Udskiftning af en række broer langs strækningen medfører, at der midlertidigt må inddrages områder omkring banen som arbejdsarealer. Det kan også i mindre omfang blive nødvendigt med permanente ekspropriationer.</p> <p><u>Hastighedsopgradering af strækningen</u> Strækningen bliver udstyret med nye signaler i forbindelse med Banedanmarks Signalprogram, og med signaludskiftningen vil den nødvendige signalteknik til at øge hastigheden på strækningen være til stede. Hastigheden på strækningen mellem Holbæk og Kalundborg er i dag op til 120 km/t. I forbindelse med projektet vil det blive kortlagt, hvad der skal til for at gennemføre en hastighedsopgradering til 160 km/t.</p> <p>De anlægsarbejder der skal udføres i forbindelse med hastighedsopgraderingen, vil primært foregå indenfor banens eget areal, og være sammenlignelige med andre anlægsarbejder på banen, eksempelvis ved sporfornyelser og anden vedligeholdelse. Der skal foretages sporjustering af visse af banens kurver, for at tillade højere hastigheder. I langt de fleste tilfælde vil der være tale om mindre justeringer af sporet på maksimalt 20 cm. Der kan desuden blive tale om sporsænkninger ved enkelte broer.</p> <p>Når hastigheden på banen øges, vil der tilsvarende ske en mindre stigning af togenes påvirkning på banens dæmning og broer. Det forventes derfor at enkelte dæmninger og broer må forstærkes for at kunne klare den øgede påvirkning.</p> <p>Hvis det vælges at gennemføre en hastighedsopgradering på banen, så den maksimale hastighed sættes op fra 120 km/t til 160 km/t, får det betydning for nogle af overkørslerne på strækningen, der enten må erstattes eller sikres, så de kan godkendes til hastigheder op til 160 km/t.</p> <p>Som led i projektet undersøges det også, hvilke eventuelle øvrige anlægsarbejder der er nødvendige for at muliggøre hastighedsopgraderingen.</p>

	<p>Baggrund for projektet</p> <p>Elektrificeringen af strækningen er en del af et større elektrificeringsprogram for det danske jernbaneanet, som blev igangsat med den politiske aftale Elektrificering af jernbanen mv. af d. 7. februar 2012. Elektrificeringen er omfattet af Lov om elektrificering af jernbanen (LOV nr 609 af 12/06/2013), der blev vedtaget i juni 2013.</p> <p>Med elektrificering af strækningen Roskilde - Kalundborg opnås der et sammenhængende elektrificeret jernbaneanet mellem København og Kalundborg via Roskilde og Holbæk. Elektrificeringen vil give en række miljømæssige gevinster. Da det moderne eldrivne togmateriel har bedre accelerationsegenskaber end dieselmateriel, giver elektrificeringen samtidig mulighed for at opnå kortere rejsetid på strækningen.</p> <p>Med den politiske aftale En moderne jernbane - udmøntning af Togfonden DK af 14. januar 2014 mellem den daværende regering (S, SF og RV), Dansk Folkeparti og Enhedslisten blev en række baneprojekter vedtaget med henblik på at give kortere rejsetider til passagererne og gøre jernbanen mere moderne, stabil og miljøvenlig. Blandt andet blev det besluttet at elektrificere størstedelen af jernbanen i Danmark samt at hastighedsopgradere en lang række regionale baner. Hastighedsopgraderingen er omfattet af Lov om projektering af nyanlæg og hastighedsopgraderinger af en række jernbanestrækninger på hovedbanen og regionalbanerne (LOV nr 719 af 25/06/2014), som er vedtaget i juli 2014.</p> <p>Som led i denne aftale blev der afsat 1,3 mia. kr. til elektrificering af banestrækningen Roskilde – Kalundborg samt opgradering af hastigheden mellem Holbæk og Kalundborg fra de nuværende 120 km/t til 160 km/t.</p> <p>En opgradering af hastigheden til 160 km/t mellem Holbæk og Kalundborg vurderes at kunne give betydelige gevinster for de rejsende på strækningen.</p>
<p>Navn, adresse, telefonnr. og e-mail på bygherre</p>	<p>Banedanmark Amerika Plads 15 2100 København Ø</p>
<p>Navn, adresse, telefonnr. og e-mail på kontaktperson</p>	<p>René Clausen Amerika Plads 15 2100 København Ø E-mail: rcl@bane.dk Tlf: 61 96 33 22</p>
<p>Projektets adresse, matr. nr. og ejerlav</p>	<p>Da der er tale om en eksisterende bane vil projektet i udgangspunktet kun berøre matrikler, der er ejet af Banedanmark.</p> <p>I forbindelse med ombygning af broer, dæmningsudvidelser, kurveudretninger, anlæg af fordelerstationer, fældning og beskæring tæt på banen (op til 10 m fra nærmeste spormidte), anlæg af nye tilkørselsveje og evt. etablering af erstatningsnatur kan det blive nødvendigt at inddrage arealer midlertidigt og permanent. Strækningens udbredelse i forhold til matrikelgrænser kendes ikke på nuværende tidspunkt.</p>
<p>Projektet berører følgende kommune eller kommuner (omfatter såvel den eller de kommuner, som projektet er placeret i, som den eller</p>	<p>Projektet berører flg. kommuner:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Roskilde Kommune • Lejre Kommune

de kommuner, hvis miljø kan tænkes påvirket af projektet)	<ul style="list-style-type: none"> • Holbæk Kommune • Kalundborg Kommune 		
Oversigtskort i målestok 1:50.000	<p>Oversigtskort over projektet i målestok 1:500.000</p>  <p>— Hastighedsopgradering — Elektrificering</p>		
Kortbilag i målestok 1:10.000 eller 1:5.000 med indtegning af anlægget og projektet (vedlægges dog ikke for strækningsanlæg)	IKKE VEDLAGT		
Forholdet til VVM reglerne	Ja	Nej	
Er projektet opført på bilag 1 til denne bekendtgørelse		X	Hvis ja, er der obligatorisk VVM-pligtigt. Angiv punktet på bilag 1:
Er projektet opført på bilag 2 til denne bekendtgørelse	X		Hvis ja, angiv punktet på bilag 2 11) Infrastrukturanlæg a) anlægsarbejder i byzone

			b) anlæg af jernbaner og anlæg til kombineret transport og af intermodale terminaler.
--	--	--	---

Projektets karakteristika	Tekst
1. Hvis bygherren ikke er ejer af de arealer, som projektet omfatter angives navn og adresse på de eller den pågældende ejer, matr. nr og ejerlav	På nuværende tidspunkt kendes omfanget af arealer, der vil eller kan blive berørt af projektet og som ikke ejes af bygherren ikke. I forbindelse med anlægsarbejdet forventes det, at der vil være behov for arealer, der midlertidigt skal anvendes som arbejds- og køreveje, bygge- og arbejdspladser. Der kan ligeledes være behov for arealer, der permanent skal anvendes til anlægget.
2. Arealanvendelse efter projektets realisering Det fremtidige samlede bebyggede areal i m ² Det fremtidige samlede befæstede areal i m ²	Det præcise bebyggede areal er ikke kendt på nuværende tidspunkt. Det forventes, at der vil være behov for areal til eventuelle ombygninger eller udvidelser af broer, dæmningsudvidelser, og anlæg til fordelerstationer. Er på nuværende tidspunkt ikke kendt. Det forventes kun at være i meget begrænset omfang, da projektet primært berører banens arealer.
3. Projektets areal og volumenmæssige udformning Er der behov for grundvandssænkning i forbindelse med projektet og i givet fald hvor meget i m Projektets samlede grundareal angivet i ha eller m ² Projektets bebyggede areal i m ² Projektets nye befæstede areal i m ² Projektets samlede bygningsmasse i m ³ Projektets maksimale bygningshøjde i m	Det vides ikke på nuværende tidspunkt, men der kan være behov for grundvandsændringer ifm. projektet, hvis der fx skal foretages sporsænkninger. Det vides ikke på nuværende tidspunkt. Det vides ikke på nuværende tidspunkt. Det vides ikke på nuværende tidspunkt. Det vides ikke på nuværende tidspunkt. I forbindelse med elektrificeringen af strækningen fra Roskilde til Kalundborg skal der opsættes kørestrømsmaster. Masterne vil være ca. 7 m høje. For vej bærende broer, der skal ombygges for at sikre tilstrækkelig frihøjde til kørestrømsanlægget forventes hævet med op til 1 - 1½ m højere end i dag.
4. Projektets behov for råstoffer i anlægsperioden Råstofforbrug i anlægsperioden på type og mængde: Vand- mængde i anlægsperioden	Kendes ikke på nuværende tidspunkt. Kendes ikke på nuværende tidspunkt.

Affaldstype og mængder i anlægsperioden	Kendes ikke på nuværende tidspunkt.
Spildevand – mængde og type i anlægsperioden	Kendes ikke på nuværende tidspunkt.
Håndtering af regnvand i anlægsperioden	Kendes ikke på nuværende tidspunkt.
Anlægsperioden angivet som mm/åå – mm/åå	Det samlede anlægsarbejde forventes at foregå i perioden 2018 - 2021 og bliver i videst muligt omfang koordineret med Banedanmarks Signalprogram, da jernbanen også skal udstyres med nye signaler.

Projektets karakteristika	Tekst
5. Projektets kapacitet for så vidt angår flow ind og ud samt angivelse af placering og opbevaring på kortbilag af råstoffet/produktet i driftsfasen:	
Råstoffer – type og mængde i driftsfasen	Der skal ikke anvendes råstoffer i driftsfasen.
Mellemprodukter – type og mængde i driftsfasen	Ingen.
Færdigvarer – type og mængde i driftsfasen	Ingen.
Vand – mængde i driftsfasen	Lille forbrug af vand til toiletter, men omfang og mængde vil være uændret ift. eksisterende drift.
6. Affaldstype og mængder, som følge af projektet i driftsfasen:	
Farligt affald:	Projektet vil ikke medføre farligt affald i driftsfasen.
Andet affald:	Projektet vil ikke medføre andet affald i driftsfasen end det, der efterlades af passagerer. Mængden forventes at være uændret ift. i dag. Ved vedligehold kan der være mindre mængder affald, men forventes at være i samme størrelsesorden som i dag.
Spildevand til renselanlæg:	Spildevand opsamles i lukket system og ledes til renselanlæg fra endestationer/klargøringsområder.
Spildevand med direkte udledning til vandløb, sø, hav:	Der produceres ikke spildevand med direkte udledning til vandløb, sø eller hav.
Håndtering af regnvand:	Regnvand ledes via eksisterende afvandingssystem, evt. med nye tilslutninger til dette.

Projektets karakteristika	Ja	Nej	Tekst
7. Forudsætter projektet etablering af selvstændig vandforsyning?		X	
8. Er anlægget eller dele af anlægget omfattet af standardvilkår?		X	Hvis »ja« angiv hvilke. Hvis »nej« gå til punkt 10
9. Vil anlægget kunne overholde alle de angivne standardvilkår?			Hvis »nej« angives og begrundes hvilke vilkår, der ikke vil kunne overholdes.

10. Er anlægget eller dele af anlægget omfattet af BREF-dokumenter?		X	Hvis »ja« angiv hvilke. Hvis »nej« gå til pkt. 12.
11. Vil anlægget kunne overholde de angivne BREF-dokumenter?			Hvis »nej« angives og begrundes hvilke BREF-dokumenter, der ikke vil kunne overholdes.
12. Er anlægget eller dele af anlægget omfattet af BAT-konklusioner?			Hvis »ja« angiv hvilke. Hvis »nej« gå til punkt 14.

Projektets karakteristika	Ja	Nej	Tekst
13. Vil anlægget kunne overholde de angivne BAT-konklusioner?			Hvis »nej« angives og begrundes hvilke BAT-konklusioner, der ikke vil kunne overholdes.
14. Er projektet omfattet af en eller flere af Miljøstyrelsens vejledninger eller bekendtgørelser om støj?	X		Hvis »ja« angives navn og nr. på den eller de pågældende vejledninger eller bekendtgørelser. Vejledning Nr. 1 1997 om Støj og vibrationer fra jernbaner, 2. udgave med tillæg fra 2007 Tillæg fra juli 2007 til Miljøstyrelsens vejledning nr. 1/1997, "Støj og vibrationer fra jernbaner" Hvis »nej« gå til pkt. 17.
15. Vil anlægsarbejdet kunne overholde de vejledende grænseværdier for støj og vibrationer?		X	Hvis »nej« angives overskridelsens omfang og begrundelse for overskridelsen Anlægsarbejdet forventes at foregå både i dag-, aften- og nattetimer samt i weekender. Derfor kan de vejledende grænseværdier forventes i perioder overskredet i anlægsfasen ved støjende aktiviteter.
16. Vil det samlede anlæg, når projektet er udført, kunne overholde de vejledende grænseværdier for støj og vibrationer?		X	Hvis »nej« angives overskridelsens omfang og begrundelse for overskridelsen <u>Støj</u> Støj fra tog stammer først og fremmest fra kontakten mellem hjul og skinner. Når disse ujævnheder mødes, opstår der svingninger, som overføres til luften i form af støj. Den mest effektive bekæmpelse sker dér, hvor støjen opstår og kan bl.a. omfatte slibning af skinner, sporskifter og hjul, montering af støjdæmpende materiale eller udskiftning af bremseklodser på godstog. Støjen kan dog også dæmpes under udbredelsen ved hjælp af afskærmning eller ved modtageren ved hjælp af isolering af facader. Der vil i forbindelse med projektet blive foretaget støjberegninger for den forventede fremtidige støj udbredelse ved en hastighedsopgradering af banen. På baggrund af disse beregninger vil Banedanmark estimere, hvor mange boliger, som kan forventes at blive støjbelastet over Miljøstyrelsens

			<p>vejledende grænseværdi. Banedanmark vil efterfølgende kontakte de støjbelastede boligejere og informere om tilskudsordningen for støj. Bygherren vil efterfølgende yde tilskud til støjreducerende tiltag (facadeisolering) på boligen.</p> <p><u>Vibrationer</u> Boliger tæt på banen på de strækninger, hvor hastigheden øges vil opleve et øget vibrationsniveau. For nogle af disse boliger er der sandsynlighed for, at den gældende vejledende grænseværdi for vibrationer vil blive overskredet.</p> <p>Der vil i forbindelse med projektet blive foretaget vibrationsberegninger for det forventede fremtidige vibrationsniveau ved en hastighedsopgradering af banen. På baggrund af disse beregninger vil Banedanmark estimere, hvor mange boliger, som kan forventes at få en øget påvirkning over den vejledende grænseværdi. For boliger, som er beregnet til et vibrationsniveau en smule over grænse-værdien kan svellesåler undersøges som mulig afværgeforanstaltning. I sidste instans kan bygherren tilbyde ekspropriation af vibrationsbelastede boliger.</p>
17. Er projektet omfattet Miljøstyrelsens vejledninger, regler og bekendtgørelser om luftforurening?	X		<p>Hvis »ja« angives navn og nr. på den eller de pågældende vejledninger, regler eller bekendtgørelser. Hvis »nej« gå til pkt. 20.</p> <p>- BEK nr. 367 af 15/04/2011, Bekendtgørelse om begrænsning af luftforurening fra mobile ikke vejgående maskiner mv.</p> <p>- BEK nr. 1326 af 21/12/2011, Bekendtgørelse om vurdering og styring af luftkvalitet.</p>
18. Vil anlægsarbejdet kunne overholde de vejledende grænseværdier for luftforurening?		X	<p>Hvis »Nej« angives overskridelsens omfang og begrundelse for overskridelsen.</p> <p>Der er en sandsynlighed for at anlægsarbejdet ikke vil kunne overholde de vejledende grænseværdier for luftforurening.</p>
19. Vil det samlede anlæg kunne overholde de vejledende grænseværdier for luftforurening?	X		<p>Hvis »Nej« angives overskridelsens omfang og begrundelse for overskridelsen.</p> <p>Elektrificeringen betyder at der på strækningen i fremtiden skal køres med elektrisk materiel i stedet for dieselmateriel.</p>
20. Vil projektet give anledning til støvgener eller øgede støvgener I anlægsperioden?	X		<p>Hvis »ja« angives omfang og forventet udbredelse.</p> <p>Ombygning og nedrivning af broer vil kunne medføre øget støvgener. Forskellige tiltag vil kunne tages i anvendelse for at forsøge at minimere</p>

I driftsfasen?		X	støvgener. Det kan fx være indkapsling af særligt støvende processer, udlægning af køreplader, påbud om reduceret hastighed. I tørre perioder kan anvendes vanding af befæstede arealer (arbejdspladser og -veje). Projektet vil ikke give anledning til støvgener i driftsfasen.
----------------	--	---	--


Projektets karakteristika	Ja	Nej	Tekst
21. Vil projektet give anledning til lugtgener eller øgede lugtgener I anlægsperioden? I driftsfasen?	X X		Hvis »ja« angives omfang og forventet udbredelse. Der er ingen kilder til lugtgener i anlægsfasen. Der er ingen kilder til lugtgener i driftsfasen.
22. Vil anlægget som følge af projektet have behov for belysning som i aften og nattetimer vil kunne oplyse naboarealer og omgivelserne I anlægsperioden? I driftsfasen?	X 	 X	Hvis »ja« angives og begrundes omfanget. I anlægsfasen vil der blive anvendt belysning på arbejdspladser m.m. ved aften- og natarbejde Projektet medfører ikke behov for belysning i driftsfasen end den eksisterende belysning på strækningen (stationer/stationsområder).
23. Er anlægget omfattet af risikobekendtgørelsen, jf. bekendtgørelse om kontrol med risikoen for større uheld med farlige stoffer nr. 1666 af 14. december 2006?		X	

Projektets placering	Ja	Nej	Tekst
24. Kan projektet rummes inden for lokalplanens generelle formål?		X	Hvis »nej«, angiv hvorfor: Projektet kan muligvis medføre, at der skal foretages ændringer af eksisterende lokalplaner. Det kan være nødvendigt med arealinddragelser til udvidelse af dæmninger, udskiftning og anlæg af broer, nye banestrækninger i forbindelse med kurveudretninger og nye tilkørselsveje foruden midlertidige arbejdspladser. Da omfanget på nuværende tidspunkt ikke kendes, kan det derfor vise sig, at nødvendige arealinddragelser kan være i uoverensstemmelse med eksisterende lokalplaner. Naboejendomme vil med elektrificeringen blive pålagt en eldriftservitut. Det medfører, at der skal beskæres/fældes al bevoksning op til 10 meter fra nærmeste spormidte og træer der ud fra en forstlig vurdering er i særlig

			risiko for at kunne vælte og komme i kontakt med det kommende køreledningsanlæg. Denne ændring kan muligvis påvirke eksisterende lokalplaner i et mindre omfang.
25. Forudsætter projektet dispensation fra gældende bygge- og beskyttelseslinjer?	X		Hvis »ja« angiv hvilke: På strækningen mellem Roskilde og Kalundborg krydser projektet adskillige beskyttelseslinjer, herunder sø- og å-beskyttelseslinjer og skov- og kirkebeskyttelseslinjer.
26. Indebærer projektet behov for at begrænse anvendelsen af naboarealer?	X		Projektet kan betyde, at der vil være behov for inddragelse af naboarealer i både anlægs- og driftsfasen i forbindelse med ombygning af broer, dæmningsudvidelser, kurvedretning og til anlæg af fordelestation. Omfanget kendes ikke på nuværende tidspunkt. Eldriftestruktur medfører en rådighedsindskrænkning på naboejendomme ift. hvilke genstande og vegetation, der må forefindes tæt på jernbanen (fx bygninger, stiger, stilladser). Derudover kan der ud fra et forsigtighedsprincip blive behov for ekspropriationer pga. væsentlig overskridelser af grænseværdierne for vibrationer og elektromagnetisme.
27. Vil projektet kunne udgøre en hindring for anvendelsen af udlagte råstofområder?		X	Jernbanen passerer gennem eller tæt på enkelte råstofinteresseområder, bl.a. vest for Roskilde og Holbæk og ved Svebølle. Ved Kirke Hvalsø passerer jernbanen tæt på et råstofgraveområde. Det vides ikke på nuværende tidspunkt om projektet er til hindring for anvendelsen af udlagte råstofområder, men forventes ikke at være tilfældet.
28. Er projektet tænkt placeret indenfor kystnærhedszonen?	X		Projektområdet befinder sig inden for kystnærhedszonen ved Roskilde, Holbæk og Kalundborg.

Projektets placering	Ja	Nej	Tekst
29. Forudsætter projektet rydning af skov? (skov er et bevokset areal med træer, som danner eller indenfor et rimeligt tidsrum ville danne sluttet skov af højstammede træer, og arealet er større end ½ ha og mere end 20 m bredt.)	X		Eldriftestruktur medfører at bevoksning langs jernbanen og ud til 10 m fra nærmeste spormidte skal beskæres/fældes samt træer, der ud fra en forstfaglig vurdering er i særlig risiko for at vælte og komme i kontakt med kørestrømsanlægget. På nuværende tidspunkt kendes omfanget ikke. I forbindelse med ombygning af broer, dæmningsudvidelser m.m. kan det vise sig, at være nødvendigt at fælde bevoksning. På nuværende tidspunkt kendes omfanget ikke.

30. Vil projektet være i strid med eller til hinder for realiseringen af en rejst fredningssag?	X	Der er ikke registreret fredningsforslag indenfor eller i umiddelbar nærhed af projektområdet.
31. Afstanden fra projektet i luftlinje til nærmeste beskyttede naturtype i henhold til naturbeskyttelseslovens § 3.		På strækningen mellem Roskilde og Kalundborg krydses flere beskyttede vandløb. Langs med jernbanen findes flere mindre arealer udpeget som beskyttet naturtype, bl.a. sø, mose og overdrev. Nogle af disse findes relativt tæt på jernbanen.
32. Rummer § 3 området beskyttede arter og i givet fald hvilke?	X	Det vides på nuværende tidspunkt ikke om § 3 områderne rummer beskyttede arter. Der er dog sandsynligt at der i et eller flere af disse forekommer beskyttede arter.
33. Afstanden fra projektet i luftlinje til nærmeste fredede område.		Mellem Lejre og Kirke Hvalsø passerer jernbanen hhv. i mellem og gennem to fredede områder ('Ledreborg Gods' og 'Hvalsø-Kisserup'). Ved Soderup passerer banen tæt forbi et fredet område ('Soderup Kirke'). Vest for Skarresø passerer banen det fredede område Bjergsted Bakker.
34. Afstanden fra projektet i luftlinje til nærmeste Habitatområde (Natura 2000 områder, fuglebeskyttelsesområder og Ramsarområder).		<p>Mellem Jyderup og Svebølle passerer jernbanen Natura 2000 området Store Åmose, Skarresø og Bregninge Å (N 156). Området udgøres af habitatområde Store Åmose, Skarresø og Bregninge Å (H 137).</p> <p>Udpegningsgrundlaget for H 137:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 1016 Sump vindelsnegl (<i>Vertigo moulinsiana</i>) • 1149 Pigsmerling (<i>Cobitis taenia</i>) • 1166 Stor vandsalamander (<i>Triturus cristatus cristatus</i>) • 1355 Odder (<i>Lutra lutra</i>) • 3140 Kalkrige søer og vandhuller med kransnålalger • 3150 Næringsrige søer og vandhuller med flydeplanter eller store vandaks • 3160 Brunvandede søer og vandhuller • 3260 Vandløb med vandplanter • 6210 Overdrev og krat på mere eller mindre kalkholdig bund (* vigtige orkidélokalteter) • 6230 * Artsrige overdrev eller græsheder på mere eller mindre sur bund • 6410 Tidvis våde enge på mager eller kalkrig bund, ofte med blåtop • 7120 Nedbrudte højmoser med mulighed for naturlig gendannelse • 7140 Hængesæk og andre kærsamfund dannet flydende i vand • 7210 * Kalkrige moser og sumpe med hvas avneknippe • 7220 * Kilder og væld med kalkholdigt (hårdt) vand • 7230 Riggær • 9110 Bøgeskove på morbund uden kristtorn

		<ul style="list-style-type: none"> • 9130 Bøgeskove på muldbund • 9150 Bøgeskove på kalkbund • 9160 Egeskove og blandskove på mere eller mindre rig jordbund • 91D0 * Skovbevoksede tørvemoser • 91E0 * Elle- og askeskove ved vandløb, søer og væld
35. Vil det samlede anlæg som følge af projektet kunne overholde kvalitetskravene for vandområder og krav til udledning af forurenende stoffer til vandløb, søer eller havet, jf. bekendtgørelse nr. 1022 af 25. august 2010 og bekendtgørelse nr. 1339 af 21. december 2011 samt kvalitetsmålsætningen i vandplanen?	X	Det vides på nuværende tidspunkt ikke, hvilken betydning projektet har for afvandingsystemet, men formentlig vil udledningen være i samme omfang som i dag. Afvanding fra jernbane indeholder ikke væsentlige koncentrationer af stoffer omfattet af miljøkvalitetskrav.
36. Er projektet placeret i et område med særlige drikkevandsinteresser?	X	Størstedelen af projektet er placeret inden for område med særlige drikkevandsinteresser. Resten af projektområdet findes inden for områder med drikkevandsinteresser med undtagelse af områder ved Roskilde og Kalundborg.
37. Er projektet placeret i et område med registreret jordforurening?	X	Jernbanen og projektområdet passer flere steder arealer (byer og stationsområder), der er områdeklassificeret. Flere steder inden for projektområdet findes arealer, der er klassificeret som hhv. V1 eller V2 kortlagte områder. På nuværende tidspunkt vides det ikke, hvor og i hvilket omfang anlægsarbejderne vil medføre jordarbejder. Det vil typisk ske ifm. dæmningsudvidelse, ombygning af broer, hvorfor jordhåndtering er omfattet af reglerne for jordhåndtering.

Projektets placering	Ja	Nej	Tekst
38. Er der andre lignende anlæg eller aktiviteter i området, der sammen med det ansøgte må forventes at kunne medføre en øget samlet påvirkning af miljøet (Kumulative forhold)?	X	X	På samme strækning skal der foretages en sporombygning og der skal etableres et nyt signalsystem (Signalprogrammet). Sporombygningen og hastighedsopgraderingen koordineres rent udførelsmæssigt i det omfang det er muligt. Det forventes ikke, at de tre projekter medfører en kumulativ påvirkning.
39. Vil den forventede miljøpåvirkning kunne berøre nabolande?		X	
40. En beskrivelse af de påtænkte foranstaltninger med henblik på at undgå, forebygge eller begrænse væsentlige skadelige virkninger for miljøet?			Forskellige tiltag vil kunne tages i anvendelse for at forsøge at minimere støvgener. Det kan fx være indkapsling af særligt støvende processer, udlægning af køreplader, påbud om reduceret hastighed. I tørre perioder kan anvendes vanding af befæstede arealer (arbejdspladser og -veje).

41. Undertegnede erklærer herved på tro og love rigtigheden af ovenstående oplysninger.

Dato: 10/11-2015 Bygherre/anmelder: Oliver Clausen

Banedanmark

Anlægsudvikling

Amerika Plads 15

2100 København Ø

Vejledning

Skemaet udfyldes af bygherren eller dennes rådgiver baseret på bygherrens viden om eget projekt sammenholdt med de oplysninger og vejledninger, der henvises til i skemaet. Det forudsættes således, at bygherren eller dennes rådgiver er fortrolig med den miljølovgivning, som projektet omfattes af. Bygherren skal ikke gennem præcise beregninger angive projektets forventede påvirkninger men alene tage stilling til overholdelsen af vejledende grænseværdier og angivne miljøforhold baseret på de oplysninger, der kan hentes på offentlige hjemmesider.

Farverne »rød/gul/grøn« angiver, hvorvidt det pågældende tema kan antages at kunne medføre, at projektet vurderes at kunne påvirke miljøet væsentligt og dermed være VVM-pligtigt. »Rød« angiver en stor sandsynlighed for VVM-pligt og »grøn« en minimal sandsynlighed for VVM-pligt. Hvis feltet er sort, kan spørgsmålet ikke besvares med ja eller nej. VVM-pligten afgøres dog af VVM-myndigheden. I de fleste tilfælde vil kommunen være VVM-myndighed.

Bygherres eller dennes rådgivers udfyldelse af skemaet er omfattet af straffelovens § 161 om strafansvar ved afgivelse af urigtige oplysninger til en offentlig myndighed.