

jøstyrelsens vejledning nr. 1, 1997 om støj og vibrationer fra jernbaner.

4.2 *Vibrationer*

I anlægsfasen vil nedramning af konstruktionsdele og arbejds kørsel medføre en del vibrationsgener. Når anlægget er færdigt vil udbygningen som udgangspunkt ikke medføre kraftigere vibrationer end nu. Med 10-minutters driftens indførelse vil den forøgede togfrekvens dog betyde, at vibrationerne vil forekomme oftere end ved 20-minutters drift. Hvis der imidlertid skulle vise sig uacceptable stigninger i forhold til den i ovennævnte vejledning fra Miljøstyrelsen angivne grænse, vil de om muligt blive afhjulpet.

4.3 *Kulturminde og kulturhistoriske værdier*

Jernbanestrækningen Ballerup-Frederikssund blev oprindeligt anlagt for såvel gods- som passagertrafik. Dette præger flere bygninger langs strækningen. Stationerne og ledvogterhusene repræsenterer karakteristiske miljøer, og disse bygninger er ikke væsentligt ændrede, siden de blev opført omkring århundredeskiftet. En enkelt stationsbygning er derfor registreret som bevaringsværdig.

Banestrækningen passerer desuden et antal vandløb med stenkister og broer af kulturhistorisk interesse. De eksisterende granitfronter på disse anlæg genopføres på de nye facader, når stenkisterne/broerne forlænges under det nye spor. Desuden er der registreret fem fredede diger, der støder op til banen.

På baggrund af arkæologiske undersøgelser vil der blive foretaget arkæologiske prøvegravninger – og eventuelt heraf følgende udgravninger – langs strækningen forud for anlægsprojektet.

En række kulturminde og kulturhistoriske værdier vil således blive berørt af projektet i anlægsfasen. Udbygningen af banen bliver tilrettelagt således, at væsentlige kulturværdier bliver påvirket mindst muligt heraf.

4.4 *Landskabelige værdier*

I forbindelse med udvidelse af banen skal der etableres nye stationer på strækningen, og de eksisterende stationer skal bygges om. Desuden skal der etableres broer, tunneler eller parallelveje i forbindelse med nedlæggelsen af overkørsler.

De nye anlæg vil skabe ændrede fysiske rammer i landskabet. DSB har derfor gennemført en nærmere bearbejdning med bl.a. visualiseringer af de berørte områder. Ændringerne vil forholde sig afdæmpede i forhold til de landskabelige træk – uden dog at være usynlige.

I de områder, hvor banen er anlagt på en dæmning, vil de to spor blive etableret på én og samme dæmning, og udbygningen vil således kun i ringe omfang forstærke den barriereeffekt i landskabet, som den eksisterende bane allerede har flere steder.

4.5 *Naturværdier*

Arealerne langs banen har en vigtig funktion som spredningskorridor og fødesøgningsområde for pattedyr og fugle. Banen krydser desuden tre områder, der er udlagt som biologiske spredningskorridorer i amternes regionplaner, et antal vandløb underlagt henholdsvis generel og lempet målsætning og en del rekreative interesseområder.

Banen løber på visse strækninger gennem blødbundsområder – heraf fire, der i henhold til naturbeskyttelseslovens § 3 så vidt muligt skal friholdes for byggeri og tekniske anlæg. I disse områder er det nødvendigt at erstatte blødbunden under sporene med stabile materialer, for at sporet kan ligge fast. Det skønnes, at der skal udskiftes ca. 100.000 m³ blødbund. Det overskydende blødbundsmateriale vil så vidt muligt blive anvendt til jordforbedring på landbrugsarealer.

Etableringen af dobbeltspor indebærer, at naturområder af et vist, arealmæssigt begrænset omfang permanent inddrages til baneformål. Den øgede trafik og en eventuelt større toghastighed vil øge risikoen for påkørsler af dyr, men den øgede risiko skønnes ikke at få nævneværdig betydning for bestanden.

Støjniveauet vil stige, som følge af den øgede togdrift. Erfaringer fra tilsvarende projekter viser imidlertid, at dette ikke får større betydning for dyrene, der hurtigt vænner sig til de nye forhold. Endelig kan det tilføjes, at det er muligt at tilrettelægge udbygningen således, at den kun får en begrænset effekt på flora og fauna langs banen.

4.6 *Supplerende miljøtiltag*

Skov- og Naturstyrelsen, de berørte amtskommuner og kommuner, samt en række interesseorganisationer er fremkommet med indsigelser om, at det i offentlighedsfasen fremlagte projekt ikke i tilstrækkeligt omfang tilgodeså hensyn til miljømæssige interesser.

DSB har derfor i samarbejde med Skov- og Naturstyrelsen, amter og kommuner udarbejdet en liste over supplerende miljøtiltag, der anbefales etableret i forbindelse med udbygningsprojektet.

For at sikre adgang til rekreative områder, anlægges der tværgående stier og underføringer ved Friheden, Helledemose/Egedal, Lyngen og Bjergvejen. Desuden anbefales det, at der ved åløbsbroerne over