

## Forslag

til

Lov om anlæg af ekstra jernbanespor i Ringsted

**§ 1.** Transport- og energiministeren bemyndiges til at anlægge et ekstra jernbanespor mellem Østre Ringvej og Ringsted Station i Ringsted.

**§ 2.** Transport- og energiministeren bemyndiges til ved ekspropriation at erhverve de arealer og ejendomme m.v., der er nødvendige for gennemførelsen af det i § 1 omhandlede anlæg.

*Stk. 2.* Transport- og energiministeren bemyndiges til ved ekspropriation at pålægge ejendomme langs banestrækningen imellem Østre Ringvej og Ringsted Station i Ringsted servitut om eldrift med deraf følgende rådighedsindskrænkninger.

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

**§ 3.** Loven træder i kraft den 1. januar 2007.

# Bemærkninger til lovforslaget

## Almindelige bemærkninger

### 1. Baggrund og hovedindhold

Det foreslås, at transport- og energiministeren gives bemyndigelse til at anlægge et ekstra spor – et overhalingsspor - over en ca. 2,1 km lang strækning mellem Østre Ringvej og Ringsted Station umiddelbart nord for den eksisterende jernbane i Ringsted. Det ekstra spor vil medføre en kapacitetsforbedring på strækningen mellem København og Ringsted. Anlægsarbejdet vil blive udført af Banedanmark efter delegation fra ministeren. Som bilag til lovforslaget er vedlagt et kort med placering af det ekstra spor.

Uanset om det senere bliver besluttet at anlægge en ny jernbanestrækning fra København over Køge til Ringsted (den såkaldte Nybygningsløsning) eller et ekstra spor mellem Hvidovre og Høje Taastrup med vendespor i Roskilde (den såkaldte 5. sporsløsning), er det nødvendigt at foretage denne kapacitetsforbedring af strækningen øst for Ringsted Station.

Det foreslåede overhalingsspor i Ringsted har i 2004-2005 gennemgået en VVM-analyse med tilhørende projektering på programfaseniveau. Overhalingssporet øst for Ringsted medvirker til øget kapacitet på strækningen Roskilde-Ringsted og indgår samtidig som en del af en større kapacitetsudvidelse, hvad enten dette sker som udbygning af den bestående bane eller anlæg af en ny bane.

Et eventuelt nyt 4. spor, som vil være en følge af Nybygningsløsningen, vil i Ringsted skulle placeres i banegraven syd for de eksisterende hovedspor uden nævneværdigt behov for ekspropriation af arealer, der tilhører borgere og virksomheder syd for banen.

### 2. Trafikale konsekvenser

Umiddelbart øst for Ringsted Station skal togene anvende det samme spor uanset i hvilken retning, de kører. Der opstår derfor ofte ventetider for tog fra København mod Næstved og for tog fra Slagelse mod København. Ventetiderne giver forsinkelser for trafikken. Desuden er mulighederne for at planlægge overhaling af vestgående godstog dårlige mellem Roskilde og Slagelse. De overhalingsspor, der findes på Ringsted Station og i Sorø, er placeret uhensigtsmæssigt for de tog, der kører mod vest, og i Borup er overhalingssporet fælles for alle tog uanset i hvilken retning, de skal køre.

Antallet af persontog på strækningen ventes i løbet af få år at blive intensiveret – særligt i godstogenes spidstimer, og det øger yderligere behovet for overhalingsmuligheder. Med anlæg af det nye overhalingsspor i Ringsted imødekommes behovet herfor. Det nye spor har således en kapacitetsforbedrende effekt for både godstogs- og persontogstrafikken og vil bidrage generelt til en bedre regularitet omkring Ringsted.

I anlægsfasen påvirkes togtrafikken af korterevarende sporspæringer og hastighedsnedsættelser i en længere periode på det nordlige hovedspor langs arbejdsstedet. Det sydlige hovedspor vil kun blive berørt i meget beskedent omfang. Banedanmark vil i samarbejde med DSB sørge for information af de berørte passagerer, så de i god tid forinden bliver informeret om de gener for trafikken, der måtte være.

### *3. Anlæggets udformning og anlægsfaser*

Det nye overhalingsspor øst for Ringsted placeres på nordsiden og langs med den eksisterende jernbane. Sporet tilsluttes den eksisterende jernbane umiddelbart vest for Østre Ringvej og øst for Ringsted Station.

På nordsiden af jernbanen er der på strækningen nærmest Ringsted Station en række erhvervejendomme. Øst for Rønnedevej er der på Mågevej en række parcelhuse og længere mod øst to kolonihaveforeninger, Kildebo og Virkelyst, der berøres arealmæssigt af anlægget. For at få plads til det nye spor skal skråningsanlægget langs det eksisterende spor udgraves, og i nødvendigt omfang skal der etableres støttemure, således at arealindgrebet mindskes. En del af den afgravede jord kan anvendes til udbygning i anlæggets østlige ende, hvor jernbanen ligger på en dæmning. Der vil dog alt i alt blive et jordoverskud i forbindelse med anlægsarbejderne. Overskudsjorden fjernes og deponeres et andet sted.

Jernbanebroen over Rønnedevej skal tilpasses, så der bliver plads til det nye spor. Det er ikke nødvendigt at anlægge en ny bro, men i forbindelse med arbejdet ved broen bliver det nødvendigt at omlægge trafikken på Rønnedevej i en periode på nogle uger. Omlægningen vil ske i samarbejde med Ringsted Kommune og politiet.

Signalanlægget i Ringsted udvides med det nye spors funktionalitet, og det nye spor bliver elektrificeret. Den eksisterende jernbane er blevet elektrificeret tidligere, så naboejendommene langs banen har tidligere fået pålagt servitutter, der medfører en begrænsning af bl.a. beplantningen langs banen. Da overhalingssporet kommer tættere på, bliver det nødvendigt at justere disse servitutter. Et fredskovsareal inddrages til baneanlægget og genetableres et andet sted i henhold til reglerne herom. Som led i aftalen med de to kolonihaveforeninger reableres de haver, som forsvinder på grund af anlægsarbejder, på en del af fredskovsarealet.

Anlægget etableres med størst muligt hensyntagen til eksisterende jernbane, så generne mindskes. Mellem den eksisterende jernbane og ejendommene langs banen bliver det nødvendigt at etablere en arbejdsvej. Dette kræver, at der midlertidigt bliver eksproprieret et areal til brug for denne. Den forholdsvis trange plads mellem jernbanen og de eksisterende ejendomme gør det vanskeligt at etablere gode arbejdsveje. Derfor vil beboerne langs byggezone opleve gener fra kørsel med tunge køretøjer i anlægsfasen. I videst muligt omfang gennemføres anlægsarbejdet på hverdage i normal arbejdstid, men det er dog ikke muligt helt at undgå arbejde i aften og nattetimer og i weekender. Mellem Næstvedvej og Rønnedevej og mellem Mågevej og kolonihaveforeningen Virkelyst bliver det desuden nødvendigt at foretage midlertidig ekspropriation af arealer til etablering af arbejdspladser.

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

Anlægsarbejdet vil påvirke de nærmeste boliger med støj. Før anlægsarbejderne fastlægges støjgrænserne i samarbejde med Ringsted Kommune. Typisk er støjgrænsen 70db(A) for arbejde på hverdage i dagtimerne og 40 db(A) for nat- og weekendarbejde. Der vil imidlertid opstå situationer i forbindelse med anlægsarbejdet, hvor støjgrænserne ikke kan overholdes. Ved sådanne arbejder tillades støjniveauer på op til 70 db(A) i nat- og weekendperioder. Der stilles krav til entreprenørerne om at anvende moderne, støjsvagt materiel, støjsvage arbejdsmetoder og støjskærmende foranstaltninger i nødvendigt og muligt omfang.

Nedramning af spunsvægge og mastefundamenter til kørestrømsanlægget kan desuden give gener for de nærliggende ejendomme i form af vibrationer. Før arbejdet påbegyndes vil de bygninger, som ligger helt tæt på banen blive undersøgt og fotoregistreret, så eventuelle skader på ejendommene kan behandles korrekt. De mest udsatte bygninger bliver overvåget under anlægsfasen.

I 2007 detailprojekteres anlægget øst for Ringsted og anlægsarbejderne planlægges påbegyndt i 2008. I 2009 kan det nye overhalingsspor tages i brug.

#### *4. Kolonihaver og havelodder*

Lovforslaget indebærer, at der skal inddrages en stribe areal til det nye spor langs den eksisterende jernbane fra haveforeningerne Virkelyst og Kildebo. Kolonihaveforeningerne er lejere af arealet, hvoraf en del tilhører Banedanmark, og en del tilhører Ringsted Kommune. I forbindelse med den offentlige høring af projektet i 2005 blev der nedsat en arbejdsgruppe med repræsentanter fra de to foreninger og fra Trafikstyrelsen. Arbejdsgruppen holdt en række møder i 2005 og 2006, der resulterede i en rapport, der blev udgivet i 2006.

I haveforeningen Virkelyst er der 278 haver. 24 af disse haver ligger langs den eksisterende bane. I alt skal ca. 1.800 m<sup>2</sup> inddrages permanent til overhalingssporet, mens 3.400 m<sup>2</sup> skal inddrages til brug for arbejdsplads og arbejdsvej. Projektet medfører desuden, at der skal flyttes ca. 30 bygninger, og 20 bygninger skal helt fjernes. Når anlægget er færdigt, kan der retableres 20 haver langs den nye bane, og de bygninger, der kan flyttes, kan blive placeret et blivende sted. Haveforeningen har desuden udpeget erstatningshaver andre steder i foreningen, da der ikke er ventelister i foreningen.

I haveforeningen Kildebo er der 138 haver, hvoraf 11 haver bliver berørt. To skal nedlægges permanent, men på fredskovsarealet er der mulighed for at oprette yderligere tre haver, så foreningen vil få rådighed over i alt 139 haver, når anlægget er etableret. I alt skal ca. 1.050 m<sup>2</sup> inddrages permanent til overhalingssporet og ca. 3.230 m<sup>2</sup> skal inddrages til brug for arbejdsvej. Der skal flyttes 7 bygninger og 12 skal fjernes helt. Når anlægsarbejderne er færdige, retableres haverne og de bygninger, der kan flyttes, placeres et blivende sted. Det bliver nødvendigt at opsigte i alt 35 lejemål til kolonihaver i de to foreninger, men det forventes, at der kan skaffes erstatningshaver til alle interesserede.

Arbejdsgruppen konkluderede, at det ville koste knap 1,5 mio. kr. at retablere begge haveforeningerne i forbindelse med anlægsprojektet. Det er anlægsmyndigheden, der skal afholde udgifterne.

I forbindelse med anlægget af det ekstra spor i Ringsted bliver det desuden nødvendigt, at Banedanmark opsiger lejemålet af 20 mindre havestykker, der udlejes til de beboere på Mågevej, der bor ud mod den eksisterende banestrækning. Haverne er den del af baghaverne, der ligger tættest på den eksisterende bane. Banedanmark ejer disse arealer, der skal anvendes til det nye spor.

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

Forslaget indebærer udgifter for staten til anlæg og vedligeholdelse af overhalingssporet, samt 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. Desuden vil projektet medføre nogle mindre administrative opgaver for Ringsted Kommune.

Ved beregningen af projektets forventede pris er anvendt den successive kalkulationsmetode. Resultatet er, at anlægsomkostningerne for det ekstra spor med 50 pct. sandsynlighed højst udgør i alt 133 mio. kr. i 2006 priser (50 pct. fraktilen). Fordelingen over anlægsperioden fremgår af tabel 1.

**Tabel 1. Statslige udgifter som følge af anlæg af det ekstra spor.**

|                       | 2007        | 2008        | 2009        |
|-----------------------|-------------|-------------|-------------|
| Banedanmarks udgifter | 14 mio. kr. | 53 mio. kr. | 66 mio. kr. |

Banedanmark vurderer, at de gennemsnitlige vedligeholdelsesomkostninger i levetiden andrager 1 – 1,5 mio. kr. årligt i 2006 priser. Når anlægget på et tidspunkt vil skulle udskiftes, vil der være omkostninger til fornyelse. Hertil kommer økonomiske fordele, som ikke er nærmere opgjort.

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

Lovforslaget medfører ingen økonomiske eller administrative konsekvenser for erhvervslivet. Mindre forbedringer af kapaciteten på jernbanestrækningen kan øge mobiliteten for persontrafikken og forbedre afviklingen af godstrafikken, begge dele er til gavn for erhvervslivet.

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

Lovforslaget medfører ingen administrative konsekvenser for borgerne.

#### *8. Miljømæssige konsekvenser ved anlæg af ekstra spor i Ringsted*

Der har været foretaget undersøgelser af anlæggets konsekvenser for miljøet. Miljøundersøgelserne er foretaget i samarbejde med Miljøministeriet og Ringsted Kommune, ligesom der i overensstemmelse med planlovens retningslinier har været afholdt offentlig høring i perioden 17. maj til 11. juli 2005 om projektet. Miljøundersøgelsestater blev sammenfattet i en miljøredegørelse, der blev udsendt i en høringsudgave i maj 2005. Bemærkningerne til projektet fra offentligheden under høringen er sammenfattet i et høringsnotat, der blev udsendt i november 2005, og endelig er der udarbejdet en endelig miljøredegørelse, der blev udgivet i februar 2006.

Miljøundersøgelserne har samlet set ikke givet væsentlige ændringer i projektets udformning eller tidsplan.

Det bliver nødvendigt at opsiges 35 lejemaal af kolonihaver. Det forventes, at der kan skaffes erstatningshaver til alle interesserede. Der forventes støjgener i forbindelse med anlægsarbejderne.

#### 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)).

#### 10. Høring og myndighedsgodkendelser.

Grundlaget for lovforslagets bestemmelse om anlæg af ekstra spor i Ringsted har som nævnt under punkt 8 været i offentlig høring, ligesom lokale myndigheder er blevet hørt.

Lovforslaget har desuden været sendt i høring i DSB, Banedanmark, Vestsjællands Amt, Kommunernes Landsforening, Danske Regioner, Dansk Jernbaneforbund, Handel, Transport- og Serviceerhvervene og Ringsted Kommune.

Høringssvarene vil blive fremsendt til Folketingets Trafikudvalg ledsaget af de kommentarer, som udtalelserne måtte give anledning til.

I forbindelse med detailprojekteringen vil den fornødne myndighedsbehandling blive gennemført.

I det videre forløb i anlægsprocessen i Ringsted vil borgere og virksomheder langs den berørte strækning løbende blive informeret om anlægsarbejdernes karakter og tidsplan.

#### Samlet vurdering af lovforslagets konsekvenser

|  | Positive konsekvenser/mindreudgifter | Negative konsekvenser/merudgifter       |
|--|--------------------------------------|---|
| Økonomiske konsekvenser for stat, kommuner og regio- | Ikke opgjort                         | Ja, for staten. Der henvises til pkt. 5 |

|  |  |   |
|--|--|---|
| ner  |  |   |
| Administrative konsekvenser for stat, kommuner og regioner | Ingen  | Ingen   |
| Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet                  | Mindre forbedringer af kapaciteten på banen øger mobiliteten, hvilket forventes at være til gavn for erhvervslivet.  | Ingen   |
| Administrative konsekvenser for erhvervslivet              | Ingen  | Ingen   |
| Administrative konsekvenser for borgerne                   | Ingen  | Ingen   |
| Miljømæssige konsekvenser                                  | Nej  | Det bliver nødvendigt at opsiges 35 lejemål af kolonihaver. Det forventes, at der kan skaffes erstatningshaver til alle interesserede. Støjgener i forbindelse med anlægsarbejderne. Der henvises i øvrigt til pkt. 8 |
| Forholdet til EU-retten                                    | Den VVM-undersøgelse, der er blevet 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, side5). |   |

*Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser*

### *Til § 1*

Det foreslås, at bemyndige transport- og energiministeren til at anlægge et ekstra jernbanespor – et overhalingsspor - på ca. 2,1 km mellem Ringsted Station og Østre Ringvej.

### *Til § 2*

Efter det foreslåede i stk. 1 gives transport- og energiministeren hjemmel til at ekspropriere de for anlægget nødvendige arealer og ejendomme. I henhold til § 2, stk. 3 i lov nr. 343 af 20. maj 1997 om projektering af jernbaneanlæg København-Ringsted som ændret ved lov nr. 497 af 7. juni 2001 er der allerede foretaget forlods overtagelse af to parcelhuse, og størstedelen af de arealer, der skal anvendes til brug for anlægget, ejes af Banedanmark, men det bliver nødvendigt at ekspropriere en enkelt mindre erhvervsjendom og nogle mindre ubebyggede arealer langs den berørte banestrækning. Det bliver desuden nødvendigt at ekspropriere nogle arealer, der ejes af Ringsted Kommune, og som nu anvendes til kolonihaver. Ekspropriationerne af de berørte arealer vil blive igangsat hurtigt efter lovforslagets eventuelle vedtagelse.

Forslaget i stk. 1 giver ligeledes ministeren hjemmel til midlertidigt at ekspropriere arealer til brug for adgangsvej, arbejdsplads, materialedepot mv. Dette forventes i et vist omfang at blive nødvendigt i forbindelse med anlægsarbejdernes udførelse. Når anlægsarbejderne er færdige, bliver de midlertidigt eksproprierede arealer så vidt muligt retableret og leveret tilbage til den oprindelige ejer.

Forslaget i stk. 2 giver ministeren hjemmel til at pålægge jernbanens naboejendomme servitutter svarende til den eldriftservitut, der benyttes på de elektrificerede fjernbanestrækninger.

Naboejendommene til den eksisterende jernbanestrækning i Ringsted er tidligere ved anlæg af køreledninger på strækningen blevet pålagt eldriftsservitutter, men på grund af udvidelse af strækningen med det nye spor bliver det nødvendigt at justere disse servitutter.

Eldriftservitutterne pålægges alle naboejendommene til det nye spor.

Efter stk. 3 sker ekspropriation efter reglerne i lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom.

### *Til § 3*

Det foreslås, at loven træder i kraft den 1. januar 2007.



