



Notat

11.03.14

Høringsnotat forslag til lov om ændring af lov om anlæg af en jernbanestrækning København-Ringsted over Køge (Bemyndigelse til ændringer af Ringsted Station med dertil hørende anlæg) (L 152)

1. Hørte myndigheder og organisationer mv.

Et udkast til forslag til lov om ændring af lov om anlæg af en jernbanestrækning København-Ringsted over Køge (Bemyndigelse til ændringer af Ringsted Station med dertil hørende anlæg) blev den 12. december 2013 sendt i høring hos de i bilag 1 nævnte myndigheder og organisationer mv. Lovforslaget har desuden været offentliggjort på høringsportalen.

Høringsfristen udløb den 7. januar 2014. Banedanmark har modtaget 16 hørings svar. De modtagne hørings svar er vedlagt som bilag til høringsnotatet.

Banedanmark har modtaget hørings svar fra:

Metroselskabet I/S
Advokatrådet
Hector Rail AB
Kommissarius for Statens Ekspropriationer på Øerne
Fredningsnævnet for Vestsjælland
Danske Handicaporganisationer
Museum Vestsjælland
DB Schenker Rail Scandinavia A/S
Movia
Dansk Erhverv og Dansk Transport og Logistik (DTL)
Dansk Ledningsejerforum
Ringsted Kommune
D I Transport
Rådet for Bæredygtig Trafik
CFL Cargo Danmark ApS
Køge Havn

Herudover har Banedanmark modtaget hørings svar, der ligeledes vedlægges, fra private borgere i området i nærheden af Ringsted Station.

I det følgende gennemgås de væsentligste emner fra hørings svarene. Hørings svarene er gennemgået i hovedtræk, og derfor er ikke alle forhold i hørings svarene kommenteret.

Banedanmarks kommentarer til hørings svarene er anført i kursiv.



2. Høringssvarene

2.1. Generelle bemærkninger

Der er ingen bemærkninger til forslaget vedrørende ombygning m.v. af Ringsted Station fra **Metroselskabet I/S, Advokatrådet, Kommissarius ved Statens Ekspropriationer på Øerne, Fredningsnævnet for Vestsjælland og Movia.**

2.2. Gener i anlægsfasen, anden placering og udformning af ombygningerne

Hector Rail AB har meddelt, at den eneste kommentar, som selskabet har, er at de ønsker, at anlægsarbejderne planlægges på en sådan måde at påvirkningen af trafikafviklingen minimeres, frem for alt til august 2015, da arbejderne med dobbeltsporet på Vojens-Vamdrup fortsat foregår og har stor påvirkning for transitgodstrafikken gennem Danmark.

DB Schenker Rail Scandinavia A/S har påpeget en række forhold af trafikal karakter med hensyn til en hensigtsmæssig rangering af godstogene i forbindelse med igangværende anlægsarbejder.

Dansk Erhverv og Dansk Transport og Logistik (DTL) har henvist til, at det er af stor betydning for den samfundsøkonomiske udvikling, at mobiliteten for samtlige trafikarter øges mest muligt. Dansk Erhverv og DTL er derfor store tilhængere af både den nye bane København-Ringsted, Femernforbindelsen samt generelt de forskellige opgraderinger af banen i Danmark, der foretages eller besluttes i disse år.

Banetrafikken er mere sårbar over for flaskehalse end anden trafik og Dansk Erhverv og DTL finder det derfor problematisk, at man ved etableringen af den foreslåede linjeføring, selv med de foreslåede tilretninger, vil skabe problemer for godsbanetrafikken, afledte problemer for persontogs trafikken og i øvrigt ikke fremtidssikre banen for fremtidige godstog.

Dansk Erhverv og DTL finder således, at det foreslåede godsspor er for kort og ikke optimalt placeret, og har med hensyn til de nærmere detaljer henvist til høringssvar fra baneoperatørerne, herunder særligt høringssvar fra DB-Schenker.

DI Transport har fremsat lignende synspunkter, som fremført ovenfor af Dansk Erhverv og DTL. DI Transport har bl.a. lagt afgørende vægt på, at Ringsted også kan benyttes som godsterminal i hele anlægsperioden, samt at den endelige løsning er fremtidssikret, robust og skaber mulighed for vækst i banegodstransporten.

Køge Havn finder, at den foreslåede løsning fører til, at godstog altid skal skifte køreretning, og derfor vil øge mandskabsomkostningerne til rangering, og foreslår at det nye spor placeres øst for Ringsted, hvorved den



nuværende adgang til godsterminalen fra Vest- og Sydbanen bevares uændret.

Banedanmark er opmærksom på generne for den eksisterende trafik og vil forsøge at minimere generne. I den forbindelse vil Banedanmark, hvis der opstår et behov, gerne tage en drøftelse med togoperatørerne, således at nødvendige spærringer i anlægsfasen koordineres i tæt samarbejde med togoperatørerne.

Med hensyn til placeringen af godssporet og de mere tekniske forhold, som er blevet fremført kan Banedanmark oplyse følgende:

Lovudkastet indeholder en løsning med et nyt østligt forbindelsesspor, der efter Banedanmarks opfattelse imødekommer de væsentligste forringelser, herunder indsigelserne fra godsoperatørerne.

Efter åbning af den faste forbindelse over Femern Bælt vil den udenlandske trafik primært komme sydfra, hvorfra forbindelsen til godsbetjeningen på Ringsted Station ikke bliver forringet.

Det nye ankomst-/afgangsspor 93 for vestgående godstog vil blive 835 m langt og fuldt elektrificeret, ligesom sikringsanlægget vil blive tilrettet den nye situation.

Rangering til/fra nuværende ankomst-/afgangsspor spor 6 og det midlertidige ankomst-/afgangsspor spor 93 til Ringsted Gods, kræver allerede i dag 2 mandsbetjening og ud over en lidt længere rangervej anses merudgifterne til rangering ved den valgte løsning at være minimale.

Når hele Ringsted Station er ombygget i 2018, vil det være muligt at etablere en transversal mellem spor 5 og 6 i vestenden af perron 4 og 5, som vil kunne opfylde ønsket om ankomst-/afgangsspor på 1000 m længde for vestgående godstog.

*Den foreslåede løsning med en ombygning **vest** for Ringsted Station (med en såkaldt "fly over") vil i kombination med en hastighedsopgradering igennem stationen såvel kunne fjerne de væsentligste konflikter som reducerer køretiden.*

*Den foreslåede **østlige** "fly-over" skønnes også at kunne fjerne konflikterne, men en hastighedsopgradering gennem Ringsted vil stadig være nødvendig, hvis anlægget skal leve op til timemodellen. En østlig fly-over medfører, at det ikke er muligt at køre 250 km/t helt frem til Ringsted Station fra østlig retning. Der vil i denne situation derfor blive behov for yderligere hastighedsopgraderingstiltag vest for Ringsted.*

Merprisen for en østlig fly-over er desuden mindst i størrelsesordenen 400-500 mio. kr. i forhold til en vestlig fly-over.



Banedanmark vurderer desuden, at en flytning af fly-overen vil medføre en forskydning af den foreliggende tidsplan for færdiggørelsen af København-Ringsted projektet med op til 2 år.

Sammenfattende kan det konkluderes, at der er tale om en væsentlig dyrere løsning end den foreslåede og med et mindre gunstigt resultat.

Ringsted Kommune har konstateret, at der i forhold til høringsforslaget i forbindelse med miljøredegørelsen for ombygningerne kun er foretaget mindre ændringer af projektet, på trods af indsigelser fra Ringsted Kommune og en række borgere og boligforeninger.

Ringsted Kommune foreslår således, at der ses på alternative muligheder for en placering og udformning af en flyover, f.eks. en tunnelloøsning, samt at en placering øst for byen genovervejes. Ringsted Kommune ønsker desuden en grundig analyse af hvordan Ringsted Stations rolle som trafikknudepunkt for togtrafikken på Sjælland kan styrkes i forbindelse med de igangværende anlægsprojekter.

Banedanmark har foretaget en grundig analyse af projektet og har i den forbindelse foretaget den fornødne miljøredegørelse, der opfylder kravene hertil.

Høringsprocessen i forbindelse med miljøredegørelsen har fulgt den samme praksis som de senere års VVM behandlinger af baneprojekter; alle har kunnet deltage og Banedanmark har modtaget en lang række svar der efterfølgende er behandlet. Det har blandt andet givet anledning til følgende vurderinger i projektet:

- *Banedanmark har i VVM-arbejdet forholdt sig til bekymringen til skolevejen via Ringsted Å, og der vil blive tilrettet arbejdsgange og metoder, således at skolevejen kan opretholdes i anlægsperioden – dog undtaget i skole sommerferien.*
- *Der er taget hensyn til forslag til arbejdsvej fra Sorøvej – i stedet for i gennem Korsevænget.*
- *Der foreslås et nyt østligt godsforbindelsesspor, som Banedanmark vurderer i vid udstrækning imødekommer godsoperatørernes bekymringer om dårligere ranger-forhold i Ringsted.*
- *Banedanmark har under høringen genvurderet den østlige løsning og fundet den dyrere end den vestlige.*
- *Banedanmark vil genoverveje områder til udsætning af overskudsjord på baggrund af Ringsted Kommunes bemærkninger til jordudsætning eksempelvis ved Skellerødvej.*



Om anden placering og udformning af ombygningen henvises til det ovenfor anførte.

2.3. Tilgængelighed for personer med handicap

Danske Handicaporganisationer har meddelt, at man har en forventning om, at man i dette arbejde vil tænke tilgængelighed for personer med handicap ind i anlægsplanerne og anlægsarbejdet på jernbanestrækningen fra starten. Dette gøres ved bl.a. at følge den internationale TSI PRM m.m. Desuden finder foreningen, at der bør tilknyttes en tilgængelighedsrådgiver, der kan følge processen og løbende kvalitetssikre de valgte løsninger. Det handler om at få flest muligt til at kunne benytte jernbanen, således at jernbanen bliver for mulig at vælge for alle.

Banedanmark er enig i, at jernbanen skal være for alle, og vil i det videre arbejde overholde alle gældende krav, herunder den internationale TSI PRM. Banedanmark vil desuden tjekke tilgængeligheden generelt og for handicappede.

Banedanmark kan i den forbindelse desuden oplyse, at der er udarbejdet en vejledning til brug for projekterende i DSB, DSB-S-tog og Banedanmark. Vejledningen har til formål at guide den projekterende med principper for udlægning af udendørs ledelinjer og opmærksomhedsfelter på perroner.

Banedanmark henviser desuden til de almindelige bemærkningernes afsnit 3, hvor det er anført, at ombygning af perronen mellem spor 4 og 5 foretages i henhold til regler om tilgængelighed for handicappede.

2.4. Gæsteprincippet

Dansk Ledningsejerforum har foreslået en præcisering i bemærkningerne, hvorefter det mere tydeligt fremgår, at der kan være aftalt noget andet end det, som følger af gæsteprincippet.

Banedanmark skal hertil bemærke, at bemærkningerne i lovforslagets afsnit 6 om økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet alene vedrører eksisterende ledninger, der ligger på gæsteprincippet.

2.5. Bemærkninger i øvrigt fra private borgere i nærheden af området af Ringsted Station

En række private borgere har fremsat bemærkninger til lovudkastet og fremsendt disse til Banedanmark og Transportudvalget. Borgerne tilslutter sig et forslag fra Ringsted Kommune om at placere en ombygning m.v. øst for Ringsted Station ved Adamsvej i stedet for den valgte løsning vest for Ringsted Station navnlig af hensyn til støjgener.



Borgernes bemærkninger svarer til de bemærkninger, som blev afgivet i forbindelse med miljøredegørelsen vedr. ombygningerne.

Banedanmark forsøger at tilrettelægge anlægsarbejdet, så det giver færrest mulige gener for jernbanens naboer. Så vidt muligt bliver arbejdet udført i dagtimerne på hverdage. Det begrænser generne for naboerne og er samtidig den billigste løsning. Imidlertid betyder hensynet til opretholdelse af togtrafikken, jf. bl.a. det anførte ovenfor i afsnit 2.2., at der i et væsentligt omfang også bliver arbejdet i aften- og nattetimerne og i week-ender. I praksis er det ved et anlægsarbejde, som det foreslåede, ikke eller meget vanskeligt at holde støjen under støjgrænserne, fordi der er begrænsede muligheder for at bruge mindre støjende arbejdsprocesser, og fordi arbejdet nødvendigvis må udføres i nærheden af boligområder.

Der vil blive foretaget støjafskærmning eller andre afværgende foranstaltninger i overensstemmelse med de almindelige regler herfor. Beboere nord for fly-overen, der er tættest på denne, vil blive beskyttet af en støjskærm, der grundet den høje placering har en god virkningsgrad.

I forhold til beboere syd for banen er fly-overen ikke den primære kilde til støj, da sporene i retning mod Næstved sænkes ved fly-overen og de kommer i et vist omfang til at ligge i læ af de overførte spor i retning mod Odense. Støjen kommer primært fra strækningen øst og vest for fly-overen og skyldes den forøgede trafikmængde, overførsel af godstog til den faste forbindelse over Femern Bælt og den forøgede hastighed for lyntog.

Til vurdering af behov for støjbeskyttelse er der foretaget beregninger af en lang række scenarier fra 2018 til 2028. I sidstnævnte scenarie er der både taget hensyn til den forventede udvikling i trafikken og effekten af etablering af dobbeltspor fra Femern til Lübeck.

Der henvises i øvrigt til det anførte ovenfor under afsnit 2.2.

3. Lovforslaget

Det fremsatte lovforslag svarer med enkelte redaktionelle ændringer og præciseringer til det lovforslag, der blev sendt i høring.



Bilag 1

Udkast til lovforslag blev den 12. december 2013 sendt i høring hos:

Advokatsamfundet
Arriva Danmark A/S
Brancheforeningen Dansk Kollektiv Trafik
CFL cargo Danmark ApS
Danmarks Naturfredningsforening
Dansk Byggeri
Dansk Cyklist Forbund
Dansk Erhverv
Danske Handicaporganisationer
Dansk Handicap Forbund
Dansk Jernbaneforbund
Dansk Ledningsejerforum
Danske Regioner
Dansk Skovforening
Danske Speditører
DB Schenker Rail Scandinavia A/S
DI – Organisation for Erhvervslivet
DONG Energy
DSB
DSB Øresund A/S
Energinet.dk
Fredningsnævnet for Vestsjælland
Friluftsrådet
Greve Kommune
Hector Rail AB
HK Trafik & Jernbane
Hovedstadens Lokalbaner A/S
Jernbanernes Arbejdsgiverforening
Kommunernes Landsforening
LO – Hovedorganisation for fagforeninger
Lokalbanen A/S
Metroselskabet
Metro Service A/S
Midtjyske Jernbaner A/S
Midttrafik
Movia
NEG Niebüll GmbH
NOAH-trafik
NOB
Nordjyllands Trafikselskab
Nordjyske Jernbaner A/S

banedanmark



Regionstog A/S
Region Sjælland
Ringsted Kommune
Rådet for bæredygtig Trafik
SEAS
Sund & Bælt
Sydtrafik
Sydvestsjællands Museum
Teknologisk Institut
Transport & Service Handel
Vestbanen A/S
TX Logistik
Øresundsbro Konsortiet
Det økologiske Råd