

F. t. l. vedr. ekstra jernbanespor i Ringsted

*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 forskellser 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 intensivet – særligt i godstogenes spidstimer, og det øger yderligere behovet for overhalingssmuligheder. 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 erhvervsjendomme. 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.