

Udskriftsdato: 20. december 2025

2013/1 LSF 152 (Gældende)

**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)**

Ministerium: Transportministeriet

Journalnummer: Transportministeriet,
Banedanmark, j.nr. 13-06488

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)

§ 1

I lov nr. 527 af 26. maj 2010 om anlæg af en jernbanestrækning København-Ringsted over Køge foretages følgende ændringer:

1. I § 1 indsættes efter *stk. 1* som nyt stykke:

»*Stk. 2.* Transportministeren bemyndiges til at foretage ændringer af Ringsted Station med dertil hørende anlæg.«

Stk. 2 bliver herefter stk. 3.

2. I § 1 indsættes som 2. pkt. i *stk. 3*:

»Kort over ændringerne vedr. Ringsted Station fremgår af bilag 1 a.«

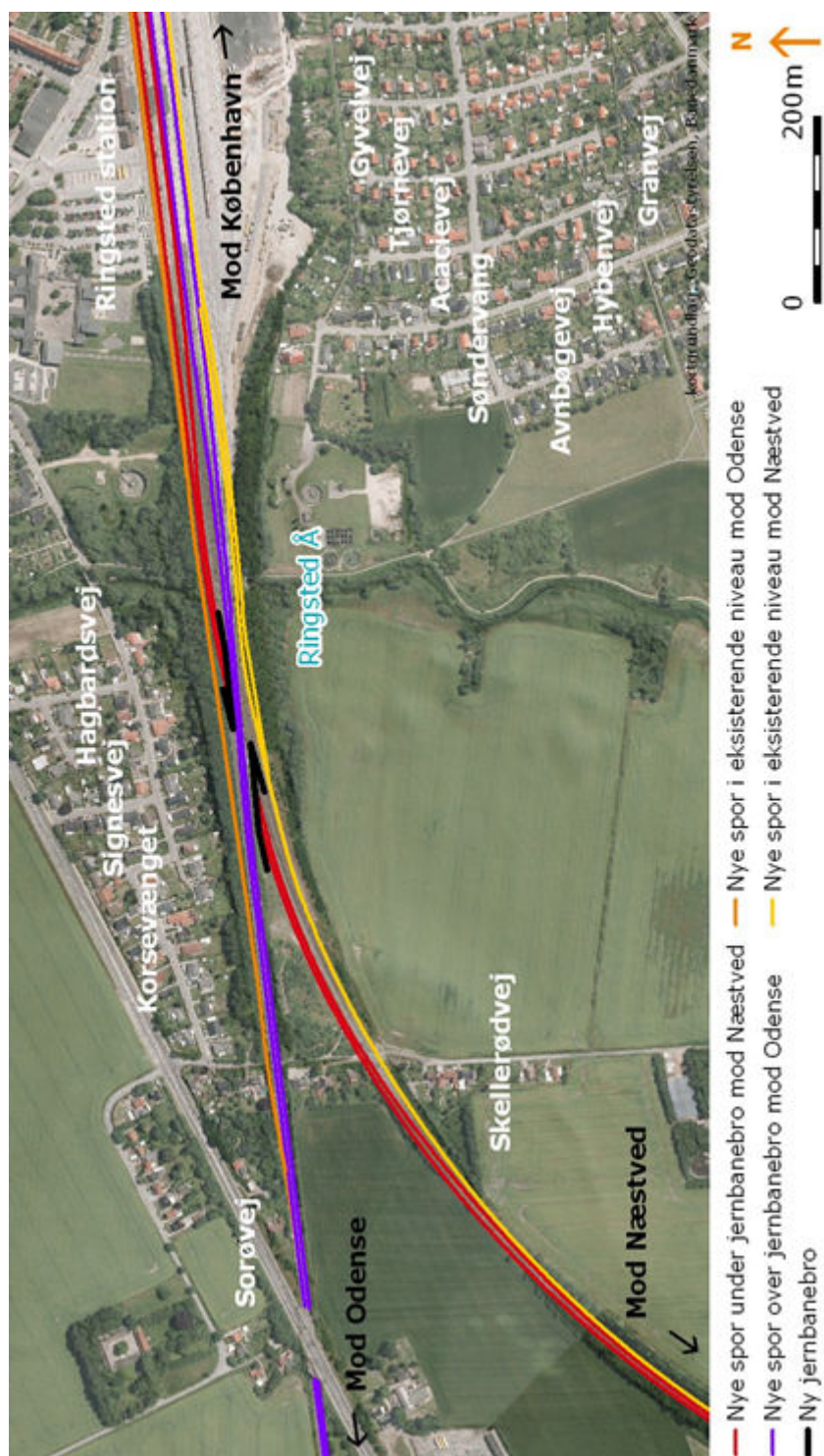
3. I § 2, 2. *pkt.* ændres »bilag 2 og 3« til: »bilag 2-5«.

4. Som *bilag 1 a*, 4 og 5 indsættes bilag 1, 2 og 3 til denne lov.

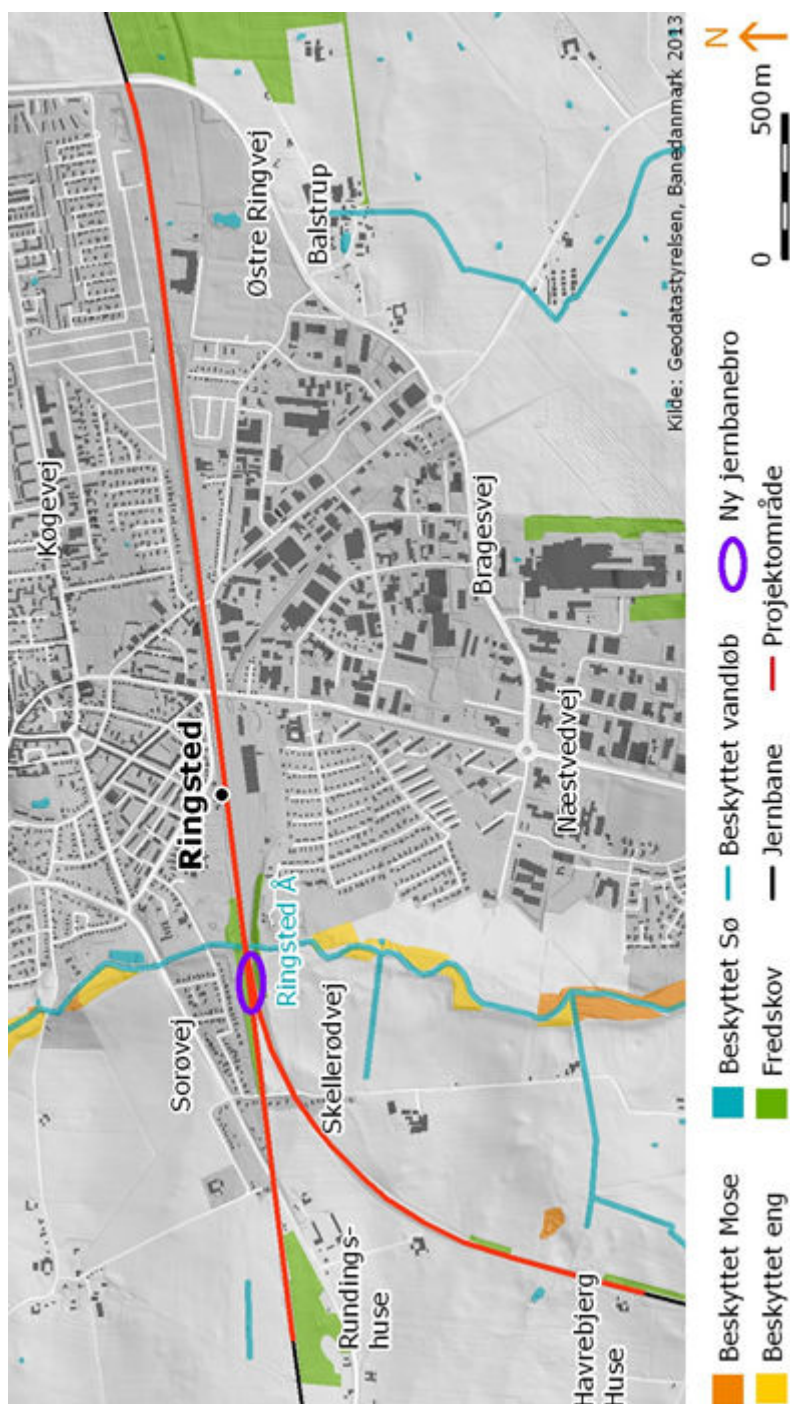
§ 2

Loven træder i kraft dagen efter bekendtgørelsen i Lovtidende.

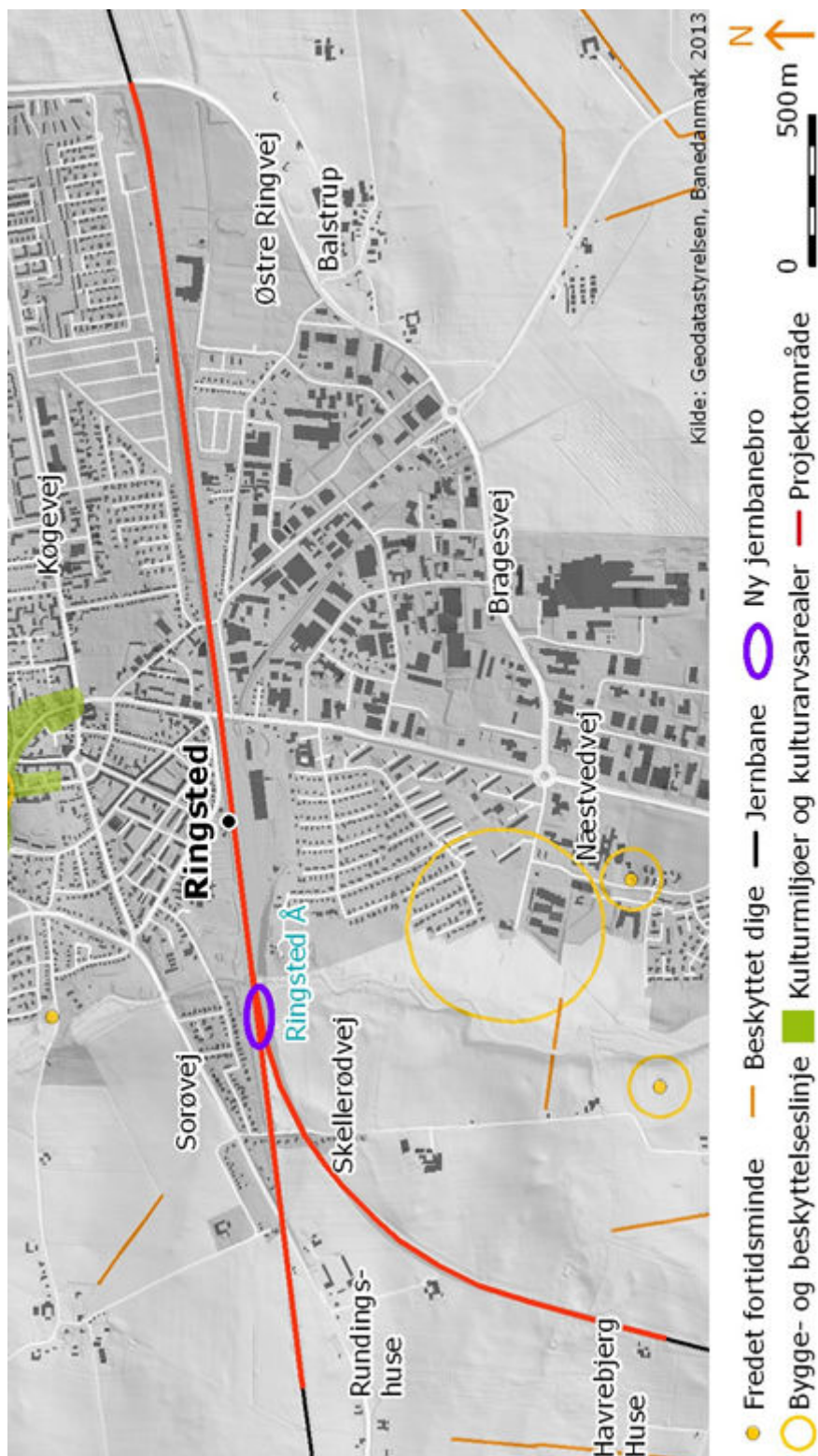
Ombygning af Ringsted Station med dertil hørende anlæg



Naturlokaliteter



Kulturhistoriske forhold



Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

Indholdsfortegnelse

1. *Indledning*
2. *Baggrund*
3. *Transportministeriets overvejelser*
 - 3.1. *Trafikale forbedringer og muligheder*
 - 3.2. *Tidsplan*
 - 3.3. *Anlæggets udformning og linjeføring*
 - 3.4. *Trafikale forhold i anlægsfasen*
 - 3.4.1. *Togtrafikken*
 - 3.4.2. *Veje og stier*
4. *Ekspropriationer*
5. *Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige*
6. *Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet*
7. *Administrative konsekvenser for borgerne*
8. *Miljømæssige konsekvenser*
 - 8.1. *Miljømæssige konsekvenser i driftsfasen*
 - 8.1.1. *Visuelle forhold og arkitektur*
 - 8.1.2. *Støj og vibrationer*
 - 8.1.3. *Emissioner*
 - 8.1.4. *Naturforhold*
 - 8.2. *Miljømæssige konsekvenser i anlægsfasen*
 - 8.2.1. *Støj og vibrationer*
 - 8.2.2. *Grundvand og drikkevand*
 - 8.2.3. *Natur og overfladevand*
 - 8.2.4. *Affald, ressourcer og råstoffer*
 - 8.2.5. *Jordforurening*
 - 8.2.6. *Jordhåndtering*
 - 8.2.7. *Kulturhistoriske forhold*
 - 8.2.8. *Rekreative interesser*
9. *Forholdet til EU-retten*
10. *Høring*
11. *Sammenfattende skema*

1. Indledning

Det foreslås, at transportministeren bemyndiges til at foretage ændringer af Ringsted Station med dertil hørende anlæg.

Med henblik på at skabe mulighed for at kunne øge hastigheden gennem Ringsted Station påtænkes bemyndigelsen udnyttet således, at Ringsted Station med dertil hørende anlæg ombygges ved at etablere en ny jernbanebro vest for Ringsted Station med nye spor mod Odense henover broen og etablering af nye spor mod Næstved under broen. Endvidere anlægges nye spor i eksisterende niveau mod henholdsvis Odense og Næstved samt et nyt mindre godsspor øst for Ringsted Station.

Kort over de forventede ændringer af Ringsted Station med dertil hørende anlæg, herunder forløb af spor og placering af ny jernbanebro, fremgår af bilag 1 a til loven.

2. Baggrund

Ved lov nr. 527 af 26. maj 2010 blev transportministeren bemyndiget til at anlægge en ny jernbanestrækning mellem København og Ringsted over Køge med dertil hørende anlæg. Anlægget af jernbanen, der har fået betegnelsen »Den nye bane København-Ringsted«, er en del af transportaftalen af 22. oktober 2009 »En moderne jernbane« og aftalen af 29. januar 2009 om »En grøn transportpolitik« mellem den daværende regering (Venstre og Det Konservative Folkeparti), Socialdemokraterne, Dansk Folkeparti, Socialistisk Folkeparti, Det Radikale Venstre og Liberal Alliance.

Anlægsarbejdet er under udførelse af Banedanmark efter delegation fra transportministeren.

Som konsekvens af lovforslaget vil det blive muligt at hæve hastigheden fra 120 km/t til 200 km/t gennem Ringsted for gennemkørende tog mellem den nye bane København-Ringsted og Odense. Derved reduceres rejsetiden mellem København og Odense med ca. 1 minut. Hvis det er muligt at bygge sporene fra den nye bane København-Ringsted til 230 km/t frem for 200 km/t fra Østre Ringvej og ind til stationsområdet, forventes dette medtaget i ombygningen af Ringsted Station. Dette vil dog forudsætte, at udgiften hertil er marginal og kan afholdes inden for det afsatte beløb til ombygningen af Ringsted Station. Herved kan opnås en mere glidende overgang fra den nye bane København-Ringsted, som anlægges til en maksimalhastighed på 250 km/t. Ombygningen vil reducere trafikale konflikter for tog, der kører ud fra Ringsted Station mod henholdsvis Næstved og Odense. Derved vil regulariteten blive forbedret, hvilket medvirker til at realisere målet om en rejsetid på 1 time mellem København og Odense. Endelig vil de forventede ændringer forbedre kapaciteten.

Beslutningen om at ombygge Ringsted Station med henblik på hastighedsopgradering er en del af den politiske aftale »En ny Storstrømsbro, Holstebromotorvejen mv.« af 21. marts 2013 mellem regeringen (Socialdemokraterne, Det Radikale Venstre og Socialistisk Folkeparti), Venstre, Dansk Folkeparti, Liberal Alliance og Det Konservative Folkeparti. I aftalen er afsat 346 millioner kr. (i 2013-priser) til anlægget, der påtænkes finansieret fra Infrastruktur fonden.

Ved at igangsætte anlægget nu og koordinere det med etableringen af den nye bane København-Ringsted kan der opnås en samlet besparelse på ca. 90 millioner kr.

Kort over ombygningen, herunder forløbet af nye spor og placeringen af ny jernbanebro, fremgår af bilag 1 a til loven. Anlægsarbejdet forventes udført af Banedanmark efter delegation fra transportministeren.

De primære anlæg påtænkes placeret i den vestlige del af den nuværende station og hovedsagelig inden for banens areal. Der påtænkes dog også ekspropriation af enkelte private arealer til baneanlægget.

Den påtænkte ombygning har i sommeren og efteråret 2013 gennemgået en omfattende VVM-analyse. Herigennem er der foretaget undersøgelser og vurderinger af anlæggets konsekvenser for miljøet og omgivelserne i øvrigt. Anlægget (benævnt Hastighedsopgradering gennem Ringsted) var i første offentlige høring, den såkaldte idéfasehøring, fra 21. juli til 11. august 2013 og anden offentlige høring fra 1. oktober til 6. november 2013 forud for miljøredegørelsen, der blev udgivet i november 2013. Høringsnotat, der blev udarbejdet på grundlag af de afgivne høringssvar, blev udgivet i december 2013.

På baggrund af bemærkninger fra godsoperatører i forbindelse med den offentlige høring forud for miljøredegørelsen påtænkes desuden etableret et nyt mindre godsspor øst for Ringsted Station. Udgiften hertil forventes at kunne afholdes inden for det samlede budget for den ny jernbane København-Ringsted.

Det bemærkes, at de gældende regler i lov om anlæg af en jernbanestrækning København-Ringsted over Køge vedr. beskyttelsesmæssige hensyn efter naturbeskyttelsesloven og bevaringsmæssige hensyn

efter museumsloven, støj samt ekspropriation også finder anvendelse i forbindelse med ændringerne af Ringsted Station.

3. Transportministeriets overvejelser

3.1. Trafikale forbedringer og muligheder

Forløbet af den nye bane København-Ringsted ind på Ringsted Station vil ske således, at der via den nye jernbanebro opnås 200 km/t, evt. op til 230 km/t ved den østlige indføring, som nævnt i afsnit 2, gennem hele stationen for banen mod Odense. Øvrige spor bibeholder hastighed på op til 120 km/t. Hermed opnås en reduktion i køretiden på ca. 1 minut for gennemkørende tog mellem den nye bane København-Ringsted og Odense. For de øvrige forbindelser sker der generelt mindre reduktioner i køretiden.

Den eksisterende bane fra Roskilde får sit forløb til banen mod Næstved under den nye jernbanebro, og de nuværende hastighedsforhold bevares.

Ombygningen af stationen vil muliggøre kørsel fra den nye bane København-Ringsted gennem Ringsted Station med 200 km/t. (evt. op til 230 km/t. ved den østlige indføring) og mellem den eksisterende bane fra Roskilde og banen mod Odense og omvendt med 120 km/t. Tilsvarende etableres en forbindelse med banen fra Næstved for tog, som skal videre til den nye bane København-Ringsted.

Hastighedsopgraderingen gennem Ringsted vil fjerne de væsentligste krydsningskonflikter og sikre en mere flydende trafikafvikling igennem Ringsted Station. Der vil desuden ske en forbedring af regulariteten og kapaciteten, og der vil kunne opnås en større fleksibilitet i køreplanlægningen, idet det vil være muligt at planlægge tog fra Næstved og Odense til at ankomme/afgå samtidig til og fra Ringsted Station. Derudover kan en højere hastighed gennem Ringsted udnyttes til en bedre køreplan og til reduktion af rejsetiden.

Som følge af terrænforskelle i forbindelse med den kommende jernbanebro vest for Ringsted vil det ikke være muligt at etablere en direkte indkørsel til godsområdet (Ringsted Gods) fra Odense på samme måde som i dag. For at lette adgangen til Ringsted Gods påtænkes bl.a. på baggrund af høringssvar vedr. miljøreddegørelsen etableret et nyt selvstændigt spor fra Ringsted Gods til spor 93-96 parallelt med kommende hovedspor.

Herved opnås, at det ikke bliver nødvendigt for godstog fra Odense at skifte kørselsretning i hovedsporet, inden de kan ankomme til Ringsted Gods. Ændringen vil kunne skabe grundlag for en kortere ekspeditionstid, mindre mandskabsforbrug og beslaglæggelse af mindre kapacitet på hovedsporet. Godstog kan anvende spor 93-96 som vendespor og fra disse køre til Ringsted Gods uden at beslaglægge kapacitet på hovedsporene. Sporet vil også kunne forbedre rangeringsmulighederne mellem Ringsted Gods og spor 93-96 væsentligt.

3.2. Tidsplan

Design- og udbudsfasen for anlægget forventes at kunne gennemføres på 1½ år og vil med sigte på at overholde tidsplanen skulle påbegyndes primo 2014.

Selve anlægsaktiviteterne for ombygningen af Ringsted Station med henblik på hastighedsopgradering forventes påbegyndt i midten af 2015 og afsluttet, således at anlægget er klar til brug i 2018 samtidig med, at den nye bane København-Ringsted planlægges åbnet.

Anlægsarbejdet ved omlægning af skinner udføres i stadier, så det skaber mindst mulig gene for togtrafikken.

Overordnet starter anlægsarbejdet i 2015-16 med sporarbejder øst for Ringsted Station og vest for Skellerødvej. I perioden 2016-18 arbejdes der desuden med stationsområdet, broerne over Skellerødvej og Ringsted Å, samt arbejdet med den nye jernbanebro på baneområdet.

Eksproprierede arealer overtages af Banedanmark i 2015. Geotekniske undersøgelser og arkæologiske forundersøgelser vil blive igangsat før ekspropriation efter § 21 e i den gældende jernbanelov om adgang til mod erstatning at iværksætte sådanne undersøgelser af udendørs arealer.

3.3. Anlæggets udformning og linjeføring

I forbindelse med ombygningen af Ringsted Station med henblik på hastighedsopgradering gennem Ringsted påtænkes etableret en jernbanebro vest for Ringsted Station, og en ombygning af spor og broer, som tillader hastighedsopgradering til 200 km/t gennem Ringsted og op til 230 km/t øst for Ringsted Station. Endvidere påtænkes etableret et nyt mindre godsspor øst for Ringsted Station.

På Ringsted Station påtænkes en ombygning af perronen mellem spor 4 og 5, hvor perronen gøres bredere. Perronen er i dag ca. 7 m bred og forventes udvidet med 2 m for at leve op til sikkerhedskrav ved passage af tog, der kører 200 km/t. Der påtænkes desuden flyttet et trappetårn med elevator og halvtag for at opfylde sikkerhedsafstanden. Desuden forventes alle perronerne forlænget. Ombygning af perronen mellem spor 4 og 5 foretages i henhold til regler om tilgængelighed for handikappede.

For at gøre plads til en bredere perron mellem spor 4 og 5 samt at få ændret forløbet af skinner i øvrigt på Ringsted Station forventes flere spor syd for perronerne på Ringsted Station omlagt.

En ny jernbanebro vest for Ringsted Station

Vest for Ringsted Station påtænkes etableret en jernbanebro, hvor togene mod Odense kan køre over sporene mod Næstved. Endvidere etableres også spor på begge sider af jernbanebroen. Banedæmningen forventes udvidet både på nordsiden og sydsiden af banen for at gøre plads til nye spor, og broen over Ringsted Å forventes udvidet. Sporene under jernbanebroen forventes sænket i forhold til terræn, så den maksimale højdeforskel mellem sporene på henholdsvis bro og Sydbanen bliver 8,5 m. Der forventes gjort plads til støjskærme på den nye jernbanebro.

Den nye bro forventes planlagt på en spunsvægkonstruktion. Der påtænkes etableret sporomlægninger, så der skabes byggeplads til broen mellem banen mod Næstved og banen mod Odense. Endvidere påtænkes etableret adgang til biler og materielleleverancer via Skellerødvej og via en arbejdsvej langs banen fra Ringsted Station.

Den sydligste af de to broer over Skellerødvej forventes gjort bredere for at give plads til nye spor fra Ringsted Station under jernbanebroen. Den nordligste af de to broer over Skellerødvej forventes også udvidet for at give plads til nye spor.

Sporene under Rønnedevej, Næstvedvej og Sorøvej påtænkes sænket for at skabe tilstrækkelig højde under broen til køreledningsanlæg. Der forventes foretaget en undersøgelse af mulighederne for hævnning af broerne ved Næstvedvej og Sorøvej som alternativ til sporsænkning, hvilket vil blive afklaret i en senere detailprojekteringsfase. Hvis der som påtænkt etableres et nyt mindre godsspor, vil det medføre ombygning af broerne ved Næstvedvej og Rønnedevej. Med hensyn til dette nye mindre godsspor øst for Ringsted Station påtænkes dette etableret med en længde på ca. 650 m inden for det eksisterende baneareal, således at forholdene for godshåndteringen ved stationen optimeres mest muligt også efter ombygningen af Ringsted Station. Sporet forventes at ligge syd for de kommende hovedspor og blive tilsluttet hovedsporet mellem Rønnedevej og Næstvedvej.

Anlægget vil desuden medføre, at der skal etableres en ca. 520 m lang støttemur, samt at broerne ved Rønnedevej og Næstvedvej skal ombygges.

Et nyt mindre godsspor

Det påtænkte nye godsspor skal ses på baggrund af modtagne bemærkninger fra godsoperatører til VVM-analysen. I forbindelse med detailprojekteringen vil det nærmere blive overvejet, om anlægget skal gennemgå en VVM-screening med henblik på en vurdering af et evt. behov for en egentlig VVM-redegø-

relse. Ændringen forventes på baggrund af erfaringer fra lignende tilfælde ikke at nødvendiggøre en ny VVM-redegørelse.

Det forventes, at anlægget af det nye godsspor kan etableres inden for det eksisterende baneareal, men det kan evt. vise sig nødvendigt at ekspropriere med pålæg af servitutter om jordankre under privat ejendom. Der vil i givet fald blive ydet fuld erstatning efter gældende regler.

Endvidere forventes behov for permanente eller midlertidige ekspropriationer af arealer relativt tæt ved banen til at udvide banedæmningen samt tilgodese behovet for arbejdspladser, arbejdsveje, jorddepoter m.v.

Arbejdspladser, arbejdsveje, jorddepoter m.v.

Der forventes behov for arbejdspladser til anlægsarbejde ved broer og ved perronudvidelse og -forlængelse. Endvidere er der behov for midlertidig arealanvendelse til mellemdeponering af indbygningsegnet overskudsjord, oplag af materialer, opstilling af skurvogne mv. Langs banen påtænkes generelt anlagt en arbejdsvej med en bredde på ca. 10 m. Vejadgang til byggepladserne vil blive drøftet med Ringsted Kommune.

Vest for Ringsted Station påtænkes etableret 5 mindre arbejdspladser, hvor eksisterende broer enten skal ombygges, eller sporet skal justeres for at skabe tilstrækkelig fritrumsprofil. Dertil kommer en større arbejdsplads i området mellem banen mod Næstved og banen mod Odense, hvor den nye jernbanebro påtænkes etableret samt en materiale- og oplagsplads på marken øst for Skellerødvej.

Ved stationsområdet påtænkes etableret materiale- og oplagspladser på Banedanmarks areal. Endvidere påtænkes en mindre arbejdsplads etableret ved Næstvedvej i forbindelse med sænkning af sporene.

På marken øst for Skellerødvej påtænkes en materiale- og oplagsplads etableret. Arealet forventes endvidere benyttet som afsætningsområde for jord. Der vil således foregå forskellige aktiviteter med entreprenørmateriel, herunder kørsel med jord og diverse materialer. Aktivitet på pladsen knytter sig til etablering af den nye jernbanebro og sporarbejde på banen mod Næstved. Aktiviteternes varighed vurderes at være 6 måneder. Skal pladsen benyttes til oplag af jord, kan det i detailprojekteringen overvejes at placere jorden, så den skærmer i forhold til boligerne på Skellerødvej.

Placering af udfletningen i forhold til Ringsted Station, herunder forløbet af nye spor og placeringen af ny jernbanebro, fremgår af bilag 1 a til loven.

3.4. Trafikale forhold i anlægsfasen

Den påtænkte omlægning af spor vil blive tilrettelagt, så der kommer mindst mulig gene for togtrafikken. Der vil dog ikke kunne undgås perioder med spærringer af spor, samt gener for den lokale trafik på vejene nær anlægsarbejdet.

3.4.1. Togtrafikken

Omlægning af spor m.v. udføres primært fra banen og planlægges udført på tidspunkter, der minimerer påvirkningen af togdriften.

I 2015 forventes der udført anlægsarbejde, som kræver enkelte sporspærringer. Arbejdet vil blive planlagt således, at det ikke medfører væsentlig påvirkning af trafikafviklingen. I 2016 forventes en del ændringer af togtrafikken på banen mod Odense, samt en del weekendsporspærringer på banen mod Næstved. I 2017 vil der kun være ét spor til afvikling af trafik på banen mod Næstved ved Ringsted Station.

3.4.2. Veje og stier

Trafikken på veje, der krydser og ligger nær banen, forventes kun påvirket i begrænset omfang i

anlægsfasen. Størsteparten af generne sker som følge af kørsel med entreprenørmaskiner og lastbiler med materiale til og fra arbejdspladserne. Der vil forekomme få midlertidige spærringer på grund af anlægsarbejder på broer, hvor bane og vej krydses.

Skellerødvej

Ved den nordlige del af Skellerødvej (banen mod Odense) forventes den eksisterende sporbærende bro udbygget med yderligere et spor. Der er tale om en bro med en smal profil, så derfor må det påregnes, at vejen lukkes for biltrafik, og at der kun opretholdes passage for cykler og fodgængere i byggeperioden, der er estimeret til ca. 4 måneder.

Ved den sydlige del af Skellerødvej (banen mod Næstved) forventes den eksisterende rammebro udbygget, så den kan bære yderligere to spor. Vejen sænkes under broen, men i hele anlægsperioden, der er estimeret til ca. 5 måneder, vil der være åbent for al trafik under broen, dog gennem et enkeltsporet vejforløb.

Bro over Ringsted Å

Bygværket forventes udvidet både på nord- og sydsiden.

Der forventes etableret adgangsvej fra Korsevænget til den nordlige udvidelse og fra Skellerødvej til den sydlige.

Gangtunnelen langs Ringsted Å opretholdes længst muligt. Ved tilrettelæggelse af arbejdet tages der hensyn til, at gangtunnelen også anvendes som skolesti, så lukninger begrænses mest muligt og fortrinsvis i skolesommerferierne. I perioder vil stien ved Ringsted Å være lukket for gennemgang. Perrontunnelen ved Ringsted Station vil kunne anvendes i stedet.

Vestervej

Parkeringspladsen nord for Ringsted Station ved Dagmarskolen påtænkes anvendt som arbejdsplads. Der vil være en del trafik ind til arbejdspladsen.

Næstvedvej/Rønnedevej

Sporene under Næstvedvej planlægges sænket ca. 20 cm. Det vil foregå uden gener for trafikken på Næstvedvej og Rønnedevej. Hvis det sporteknisk ikke kan lade sig gøre at sænke sporene, er alternativet at hæve broen, hvilket vil medføre, at Næstvedvej spærres i ca. 2 måneder. Hvis broen over Næstvedvej skal ombygges som følge af etablering af nyt mindre godsspor, vil den blive spærret delvist i en periode på ca. 2-3 måneder, og der vil i den forbindelse blive etableret omvejskørsel via Rønnedevej.

Der forventes etableret arbejdsplads i området mellem sporene vest for postterminalen ved sporoverkørsel fra Dyssegårdsvej.

4. Ekspropriationer

I den gældende lov om anlæg af en jernbanestrækning København-Ringsted over Køge, er der i overensstemmelse med grundlovens § 73 en hjemmel til at erhverve de fornødne arealer til anlægget. Denne hjemmel vil med vedtagelsen af nærværende lovforslag også gælde for ændringerne af Ringsted Station.

I forbindelse med etableringen af ændringerne af Ringsted Station vil det eksisterende baneareal blive udvidet, og der vil være behov for arbejdsarealer, arbejdsveje og arealer, hvor der kan deponeres jord i forbindelse med anlægsarbejdet.

En stor del af anlægsaktiviteterne vil ligge inden for Banedanmarks egne arealer. Det vil dog være nødvendigt at foretage både permanent og midlertidig ekspropriation af private arealer og ejendomme.

Permanent ekspropriation foretages til nyt sporareal samt udvidelse af dæmning ved nye/ændrede broer

og arealer til permanent oplagring af det overskudsjord, der opstår i den sidste del af anlægsarbejdet. Behovet for jorddeponeringsområder er fastlagt ud fra et skøn over den forventede jordbalance og vil blive fastlagt endeligt senere i anlægsarbejdet.

Der påregnes eksproprieret ca. 4,1 ha permanent fra 14 matrikler. Heraf påregnes to ejendomme at skulle totaleksproprieres.

Der vil blive foretaget ekspropriationer ved Østre Ringvej, hvor der eksproprieres et areal til jorddeponering syd for banen, og af arealer syd for den eksisterende bane mellem Østre Ringvej og Ringsted Station, som følge af baneudvidelsen. Herudover eksproprieres arealer nord for banen på begge sider af Ringsted Å. Arealerne skal bruges til den bredere dæmning som er en følge af nye spor samt udbygning af broen over Ringsted Å. Syd for den nye jernbanebro eksproprieres et større areal langs banen mod Næstved. Arealet skal benyttes til henholdsvis dæmningsanlæg og jorddeponering. Fra Skellerødvej og 300 meter mod syd eksproprieres på banens vestside til udbygning af banedæmningen. Skellerødvej 16 totaleksproprieres til arbejdsplads og sporudvidelse. På nordsiden af banen mod Odense eksproprieres der til udvidelse af banedæmningen fra Skellerødvej og 150 meter mod vest. Skellerødvej 10 totaleksproprieres til arbejdsplads og sporudvidelse.

Det forventes, at anlægget af det nye mindre godsspor kan etableres inden for det eksisterende baneareal, men det kan evt. vise sig nødvendigt at ekspropriere med pålæg af servitut om jordankre under privatpersoners ejendom.

Mindre ændringer i det anslåede behov for eksproprierede arealer kan forekomme i forbindelse med detailprojekteringen.

Anlægget af et ekstra spor medfører, at der sker en forøgelse af områder underlagt en tinglyst eldriftsservitut, der foreskriver begrænsninger i beplantning, bebyggelse og lignende på ejendomme af hensyn til køreledninger og højspænding. Denne forøgelse af arealer, der vil blive pålagt eldriftsservitut har primært indflydelse på private ejendomme ved Korsevænget og beplantning langs banen.

30 matrikler svarende til ca. 6,7 ha påregnes berørt direkte af midlertidig ekspropriation. De arealer, som eksproprieres midlertidigt til brug i anlægsfasen, vil blive retableret og tilbageleveret til ejerne, når anlægget er færdigt.

Erstatning for såvel midlertidig som permanent ekspropriation, herunder pålæg af tinglyst eldriftsservitut og servitut om jordankre, vil blive ydet efter gældende regler. Udgifter, der vedrører det nye mindre godsspor øst for Ringsted Station, afholdes inden for det samlede budget for den nye jernbane København-Ringsted.

5. Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige

Merudgifterne til ombygning m.v. af Ringsted Station er vurderet til 349 mio. kr. (i 2014-priser)

Forslaget indebærer udgifter for staten til anlæg af den nye udfletning og til ekspropriation af de for anlægget nødvendige arealer. Erstatning som følge af ekspropriation vil finde sted i overensstemmelse med lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom.

Anlægsoverslag er udarbejdet efter Ny Anlægsbudgettering som beskrevet i aktstykke 16 af 24. oktober 2006. Resultatet er, at anlægssomkostningerne inkl. reserver udgør 349 mio. kr. i 2014-priser.

De samlede udgifter forventes at fordele sig som følger:

År:	Udgifter i mio. kr. (2014-priser)
2014:	21,8

2015:	44,3
2016:	137,6
2017:	145,3

Ovennævnte beløb inkluderer ikke udgiften til etableringen af det nye mindre godsspor øst for Ringsted Station, idet udgiften hertil forventes afholdt inden for det samlede budget til den nye jernbane København-Ringsted.

Hvis en kommune vælger i tilknytning til statens projekt at foretage ændringer, der ikke er indeholdt i statens projekt, afholder den pågældende kommune selv hele udgiften hertil og sørger for det evt. fornødne plangrundlag. Hvis en kommune ønsker sådanne forslag gennemført i en koordineret proces med statens projekt, er det en forudsætning, at dette tidsmæssigt kan gennemføres, og ikke medfører forsinkelse af statens projekt. Banedanmark afgør, om det tidsmæssigt vil være muligt at koordinere kommunens forslag med statens projekt. Hvis kommunens forslag medfører øgede udgifter for statens projekt, er det desuden et krav, at kommunen afholder udgiften hertil.

Lovforslaget har ingen administrative konsekvenser for det offentlige.

6. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet

Det påtænkte anlæg vil øge mobiliteten på et bæredygtigt grundlag. Forbedring af togbetjeningen på strækningen kan øge mobiliteten for persontrafikken til gavn for erhvervslivet.

Forslaget betyder, at eksisterende ledninger, der ligger på gæsteprincip, vil skulle omlægges for ledningsejernes regning, og det vurderes, at dette kan beløbe sig til ca. 2-3 mio. kr. Gæsteprincippet er betegnelsen for en udfyldende regel, der finder anvendelse, hvor der uden vederlag er givet tilladelse til at anbringe en ledning på en ejendom, der ikke tilhører ledningsejeren. Reglen indebærer, at ledningsejeren som »gæst« skal bekoste ledningsarbejder, der er nødvendiggjort af arealejerens ændrede benyttelse af det areal, hvor ledningen er anbragt. Det betyder fx, at en ledningsejer, som ejer en ledning, hvor en flytning af ledningen er nødvendiggjort af anlægget vedrørende ombygningen m.v. af Ringsted Station, selv skal betale for flytningen af ledningen. Dette gælder dog kun, hvis ledningen ligger som »gæst«.

Der forventes ved Ringsted Å en omlægning af vand og afløb op ad åen af hensyn til udvidelsen af eksisterende banearreal, og omlægningen forventes at kunne blive kompliceret. Arbejdet, der skal betales af de private ledningsejere, vurderes at kunne beløbe sig til ca. 1 mio. kr. Eksisterende gasledning langs banen er placeret på areal, der i fremtiden skal bruges til jorddeponi/etablering af vold. Ledningen forventes derfor at skulle omlægges over en strækning på ca. 400 meter. Arbejdet skal betales af den private ledningsejer og vurderes at kunne beløbe sig til ca. 800.000 kr.

Generelt forventes ledninger (vand, el, tele og afløb) i Skellerødvej at skulle omlægges i forbindelse med sænkning af Skellerødvej. Arbejdet skal betales af de private ledningsejere og vurderes at kunne beløbe sig til mellem ½ og 1 mio. kr.

Lovforslaget medfører herudover ingen økonomiske eller administrative konsekvenser for erhvervslivet.

7. Administrative konsekvenser for borgerne

Lovforslaget medfører ingen administrative konsekvenser for borgerne.

8. Miljømæssige konsekvenser

Ombygningen af Ringsted Station med henblik på hastighedsopgradering har i sommeren og efteråret 2013 gennemgået en omfattende VVM-analyse. Herigennem er der foretaget undersøgelser og vurderinger af anlæggets konsekvenser for miljøet og omgivelserne i øvrigt. Anlægget var i første offentlige

høring, idéfasehøring, fra 21. juli til 11. august 2013 og anden offentlige høring fra 1. oktober til 6. november 2013 forud for miljøredegørelsen, der blev udgivet i november 2013. Høringsnotat, der blev udarbejdet på grundlag af afgivne høringssvar, blev udgivet i december 2013.

De miljømæssige konsekvenser, som er blevet klarlagt med VVM-redegørelsen, beskrives nedenfor i det væsentlige i afsnit 8.1. (for driftsfasen) og i afsnit 8.2. (for anlægsfasen). Herudover henvises til VVM-redegørelsen og høringsnotatet, der er offentliggjort på www.banedanmark.dk.

8.1. Miljømæssige konsekvenser i driftsfasen

I driftsfasen forventes miljømæssige konsekvenser i form af visuelt forandrede omgivelser, støj og vibrationer, som der vil blive taget passende afværgeforanstaltninger overfor.

Der forventes ingen påvirkning af kulturhistoriske interesser i driftsfasen og ingen påvirkninger af friluftsområder, rekreative anlæg eller stier.

8.1.1. Visuelle forhold og arkitektur

Jernbanebroen etableres hvor banen mod Odense grener ud fra banen mod Næstved. Det sker netop, hvor banen passerer en nord-sydgående tunnelfloddal, som rummer Ringsted Å. I dag ligger banen derfor på en 8-10 m høj dæmning over ådalen. Dæmningen afbryder tunneldalen og den visuelle sammenhæng.

Strukturelt vil landskabet ikke ændres af ændringerne af Ringsted Station, idet banen ligger i samme linjeføring som før, og der ikke grundlæggende ændres i landskabsstrukturen.

Anlægget vil dog alligevel have landskabelige og visuelle konsekvenser. Anlægget bliver højere end det nuværende og vil derfor være mere synligt end i dag. Der vil desuden blive fældet en del træer på baneskråningerne på begge sider af banen over en ca. 900 m lang strækning. Der vil endvidere blive etableret støjskærme langs banen, som udover at begrænse støjen tillige visuelt vil gøre banen mere synlig.

8.1.2. Støj og vibrationer

Ved støjberegningerne er anvendt den fællesnordiske metode Nord 2000, der kendetegnes ved stor sikkerhed og nøjagtighed samt høj detaljeringsgrad. I beregningerne indgår bl.a. trafikmængde, trafiksammensætning, toghastighed, lokale terrænforhold, meteorologiske forhold samt eksisterende støjafskærmning.

På baggrund af beregningerne udføres der støjdæmpning i forhold til Miljøstyrelsens vejledende grænseværdi på 64 dB for årsmiddelværdien og 85 dB for maksimalniveauet.

Det forventede anlæg vil medføre behov for etablering af nye støjskærme. I alt bliver der etableret 1.520 m nye støjskærme, hvoraf ca. 670 m relaterer sig til den nye jernbanebro. Skærmhøjden vil blive 2 m over nærmeste skinneoverkant. Yderligere skal der sideflyttes ca. 720 m eksisterende støjskærm mellem Ringsted Å og Sorøvej.

Støjbelastede boliger

Antallet af støjbelastede boliger er opgjort efter opsætning af støjskærme.

I 2018 efter den planlagte åbning af hastighedsopgraderingen vil de gennemkørende tog køre med 200 km/t på strækningen. Dette vil betyde, at der vil være 83 støjbelastede boliger. Heraf er 17 etageboliger og 66 en-familieboliger.

I 2021 efter den planlagte åbning af Femernforbindelsen vil godstogene begynde at køre via banen mod Næstved/Femern. Dette vil betyde, at der vil være 87 støjbelastede boliger. Heraf er 20 etageboliger, 67 en-familieboliger.

I 2028 efter den planlagte åbning af dobbeltsporet i Nordtyskland vil al international godstrafik køre

via banen mod Næstved/Femern. Dette vil betyde, at der vil være 130 støjbelastede boliger. Heraf er 20 etageboliger, 110 er en-familieboliger.

Tabellen viser en sammenligning af antallet af støjbelastede boliger i henholdsvis dagens situation og hastighedsopgradering 2018, 2021 og 2028. Alle boliger, der overskrider grænseværdierne i blot en af de fremtidige situationer, vil få tilbudt støjbeskyttelse.

Bygningsanvendelse	Dagens situation	Hastighedsopgradering		
	2012	2018	2021	2028
Parcel- og rækkehuse, stuehuse m.m.	31	66	67	110
Etageboliger og kollegielejligheder	19	17	20	20
Boligheder i alt	50	83	87	130
Heraf støjisoleret af Banedanmark	14	17	16	17
Boligheder uden støjisolering	36	66	71	113

Stigningen i antallet af støjbelastede boliger er en kombination af højere hastighed, øget trafikering og ændret sporbenyttelse. Støjberegningerne har medregnet konsekvenserne af, at sporene fra »Den nye bane København-Ringsted« bygges til 200 km/t fra Østre Ringvej og ind til stationsområdet, men ikke til 230 km/t. Hvis strækningen bygges til 230 km/t, vil det i forbindelse med detailprojekteringen blive vurderet, om en hastighedsforøgelse fra 200 km/t til 230 km/t på denne strækning vil medføre, at flere boliger vil blive støjbelastet.

Opgørelserne viser, at der vil være en stigning i antallet af støjbelastede boliger fra 50 med de nuværende forhold til 130 i 2028 efter etablering af hastighedsopgraderingen.

Støjbelastede boliger vil blive støjisoleret og støjisoleringen betales af anlægsprojektet.

Blandt de støjbelastede boliger i beregningerne for støjen i henholdsvis 2021 og 2028 er der via Banedanmarks Støjpulje henholdsvis 16 og 17 boliger, som tidligere har modtaget tilskud til støjisolering.

Hvis hastighedsopgraderingen realiseres, vil boliger, der allerede er støjisoleret med tilskud via Støjpuljen, ikke komme i betragtning i en ny støjisoleringsordning. Boliger, der allerede har støjisolering, indgår dog i vurderingen af, om der er grundlag for en støjskærm på den givne strækning.

Kortlægning af vibrationer

Vibrationer fra jernbaner opstår, når et tog i bevægelse fremkalder svingninger i skinner og underlag. Vibrationer breder sig gennem jorden til nærliggende bygninger.

Det kan medføre, at bygningerne ryster svagt, at glas klirrer mm. For mærkbare vibrationer anvendes en vejledende grænseværdi for boliger i boligområder og blandede bolig- og erhvervsområder (kl. 18-07) samt for børneinstitutioner og lignende på $L_{aw} = 75$ dB. Grænseværdien er en vægtet værdi baseret på middelværdien af niveauet fra den togtype, som giver de højeste niveauer. Føletærsklen for netop mærkbare vibrationer ligger på 71-72 dB, hvilket betyder, at man normalt kan mærke vibrationer selv om grænseværdien overholdes. Beregning af vibrationer er forbundet med stor usikkerhed. Lokale geologiske forhold samt den enkelte bygningskonstruktion vil i høj grad påvirke resultatet. Der eksisterer ingen standardiseret metode for beregning af vibrationsudbredelse fra jernbaner.

Banedanmark er ved at færdiggøre en beregningsmodel, som skal anvendes ved alle fremtidige jernba-

neprojekter. Beregningsmodellen vil blive anvendt i forbindelse med detailprojekteringen for opgørelse af antal vibrationsbelastede boliger samt som grundlag for vurdering af mulig afværgeforanstaltning. Den nye model forventes færdig i 2014.

Vibrationsbelastede boliger

Der er til brug for det påtænkte anlæg foretaget orienterende beregninger på baggrund af erfaringsværdier om vibrationers udbredelse fra jernbaner på andre lokaliteter.

Det vurderes, at vibrationsniveauet øges, og antallet af belastede boliger stiger lidt ved gennemførelse af anlægget. Det vurderes, at i størrelsesordenen 5-10 boliger, som i dagens situation ikke er vibrationsbelastet, kan forvente et vibrationsniveau over den vejledende grænseværdi, $L_{aw} = 75$ dB.

Det øgede antal vibrationsbelastede boliger skyldes dels hastighedsforøgelsen for de gennemkørende tog, dels at der etableres nye spor tættere på boligområder.

Banedanmark vil i detailprojekteringsfasen tage stilling til behovet for evt. afværgeforanstaltninger.

Bygningsskadelige vibrationer vurderes ikke at være aktuelle i det foreliggende anlæg.

Afværgeforanstaltningerne forventes at være ændret sporkonstruktion, og tilbud om ekspropriation kan i visse tilfælde også anvendes som afværgeforanstaltning. En forudsætning herfor er dog, at det beregningsmæssigt kan konstateres, at der er sket en væsentlig forøgelse af vibrationsniveauet, og niveauet overstiger den vejledende grænseværdi, $L_{aw} = 75$.

8.1.3. Emissioner

Efter bygning af anlægget og færdiggørelse af Ringsted-Femern banen i 2021 vil alle baner omkring Ringsted Station være elektrificeret. Dette betyder at der er mulighed for kørsel med el-drevne tog, som dermed vil betyde mindre udledning af NO_x , SO_2 og CO_2 . Det vil betyde et renere miljø omkring banen til gavn for lokalsamfundet.

8.1.4. Naturforhold

Konsekvenser i forhold til naturområder og levesteder for dyr og planter er begrænsede, idet der i det forventede anlæg er indarbejdet alle nødvendige afværgeforanstaltninger. Områdernes økologiske funktionalitet for habitatdirektivets bilag IV-arter vil blive opretholdt, og udpegningsgrundlaget for Natura 2000-områder skades ikke.

Kort over naturforhold med forekomsten af beskyttede søer, moser, enge, vandløb samt fredskov fremgår af bilag 4.

Ringsted Å

Ringsted Å har en vigtig funktion som spredningskorridor for dyr og planter. Den er i dag ført under den eksisterende jernbane i et stort åbent rør, der tillader passage af de mest lavtflyvende arter af flagermus. Der er god passage for vandlevende dyr. Den eksisterende faunapassages funktion er stærkt begrænset for landdyr på grund af manglen af tørre banketter.

Hastighedsopgraderingen forøger faunapassagens bredde over Ringsted Å fra ca. 60 m til ca. 90 m, og øger dermed barrierevirkningen. Passagen opretholdes derved med samme funktion for flagermus og vandlevende dyr. Som afværgeforanstaltning for den forlængede faunapassage tilføjes en flydebanket i den modsatte side af gangbroen. Banketten forbedrer passagemulighederne for landdyr og mindsker banens virkning som barriere.

Afvanding

Afvandingsforhold for strækningen ændres ikke væsentligt. Banedæmningen udvides, og der etableres

et nyt afvandingssystem, der via banegrøfter afleder til Ringsted Å. Udledning af drænvandet til Ringsted Å sker på vilkår fastlagt i en udledningstilladelse, der udstedes af Ringsted Kommune. Det vurderes, at anlægget ikke vil påvirke Ringsted Ås muligheder for at nå opfyldelse af målsætningen i Regionplanen.

8.2. Miljømæssige konsekvenser i anlægsfasen

8.2.1. Støj og vibrationer

Banedanmark forsøger at tilrettelægge anlægsarbejdet, så det giver færrest mulige gener for jernbanens naboer.

Støj

Ringsted Kommune har ikke fastlagt grænser for støj fra bygge- og anlægsarbejder, men tager stilling til det konkrete anlægsarbejde, når det anmeldes.

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, at der i et væsentligt omfang også bliver arbejdet i aften- og nattetimerne og i weekender.

Der vil blive udført anlægsaktiviteter på baneområdet igennem hele Ringsted, men med hovedvægten i området vest for stationen, hvor alle spor ombygges/fornyres. Vest for stationen etableres et nyt spor nord for de eksisterende spor og en ny jernbanebro. Ombygning og flytning af spor medfører endvidere, at der skal rammes nye fundamenter for køreledningsmaster på hele området.

På baggrund af de gennemførte beregninger vurderes det, at ombygning og fornyelse af spor kan gennemføres uden at give anledning til væsentlige overskridelser af de 70 dB i dagperioden. Af hensyn til opretholdelse af togdriften vil det dog i nogen udstrækning være nødvendigt også at gennemføre de banetekniske arbejder i mere støjfølsomme perioder, dvs. aften, nat og weekend. I de situationer vil indsatsgrænsen på 40 dB ikke kunne overholdes.

De mest støjende arbejder vil være ramning af spuns i forbindelse med etablering af den nye jernbanebro, som vil medføre, at størstedelen af boligerne i Korsevænget-kvarteret vil være belastet over 70 dB. Hvis der skal udføres en spunsvæg i forbindelse med etablering af et nyt godsspor, kan dette også medføre en støjbelastning.

Etablering af nye fundamenter til køreledningsmaster skal udføres langs sporene i området vest for stationen og langs det nye hovedspor mod Køge. Ved ramning af fundamenterne vil de nærmeste naboer blive belastet over 70 dB, mens arbejdet står på. Støjgenen vil dog være overstået hurtigt for den enkelte ejendom, da aktiviteten rykkes hurtigt langs banen.

Boligerne omkring Skellerødvej vurderes at være mest støjudsatte i forhold til støj fra arbejdspladserne ved de to broer, som skal udvides samt støj fra materiale- og oplagspladsen øst for Skellerødvej.

De steder, hvor støjen forventes at overskride grænserne og genere mange naboer, bliver det vurderet, om anlægsarbejdet kan tilrettelægges, så det støjer mindre. Det kan blandt andet ske ved at benytte arbejdsmetoder, der støjer mindre, eksempelvis ved at støjdampe maskiner og ved at opsætte midlertidige støjskærme.

I praksis er det ved et større anlægsarbejde vanskeligt at holde støjen under støjgrænserne, fordi der er begrænsede muligheder for at bruge mindre støjende arbejdsprocesser, og fordi arbejdet nødvendigvis må udføres tæt på boligområder.

For at forberede naboerne på støjgenerne, informerer Banedanmark løbende om anlægsarbejdet. Hvis anlægsarbejdet forventes at overskride støjgrænserne, indeholder informationen også en varslings om, hvornår anlægsarbejdet forventes at give støjgener. I særlige tilfælde kan der tilbydes ophold på en anden adresse, mens arbejdet står på.

Vibrationer

Det er Banedanmarks vurdering, at naboer til anlægsarbejdet kun i begrænset omfang vil opleve mærkbare vibrationer over Miljøstyrelsens vejledende grænseværdi. Grænseværdien for mærkbare vibrationer er 75 dB hele døgnet for boliger i boligområder, børneinstitutioner og lignende. For boliger i blandede bolig- og erhvervsområder er grænseværdien 80 dB i dagperioden og 75 dB i natperioden.

Det vurderes, at de mest kritiske processer i forhold til risiko for vibrationsgener og -skader på nabo-bygninger er ramning og vibrering af spuns i forbindelse med dæmningsudvidelsen mellem Skellerødvej og Sorøvej samt ved etablering af støttevægge til den nye jernbanebro. Ramning i forbindelse med etablering af fundamenter til køreledningsmaster kan ligeledes give anledning til gener. Dette arbejde er dog relativt hurtigt overstået i forhold til den enkelte bolig.

Kraftigere vibrationer med risiko for bygningsskader kan forekomme enkelte steder, hvor arbejdet kommer tæt på nabobygninger. Der vil, før anlægsarbejdet starter, blive foretaget fotoregistreringer af de bygninger, som ligger helt tæt på bygeområderne. Endvidere kan der i særlige tilfælde etableres en løbende overvågning af de mest udsatte bygninger, mens anlægsarbejdet står på. Det sikrer, at man kan kontrollere og forebygge skader under anlægsarbejdet og i fornødent omfang stoppe arbejdet midlertidigt.

8.2.2. Grundvand og drikkevand

Anlægget skønnes ikke at påvirke drikkevandsforsyningen. I anlægsfasen implementeres følgende generelle afværgeforanstaltninger for at undgå påvirkninger i forbindelse med spild og ulykker: Der vil blive etableret midlertidige arbejdspladser og skurbyer så vidt muligt dog ikke i de sandede områder. Brændstof- og kemikaliedepoter vil blive etableret på centrale steder, som er spildsikrede. Flytning af mobile entreprenørtanke vil blive minimeret til det absolut nødvendige. Der vil blive foretaget regelmæssig vedligeholdelse af entreprenørmaskiner med henblik på at forebygge brud på hydraulikslanger og vedvarende oliedryp og udarbejdet beredskabsplaner, jordhåndteringsplaner og miljøledelsessystemer.

8.2.3. Natur og overfladevand

Kort over naturforhold med forekomsten af beskyttede søer, moser, enge, vandløb samt fredskov fremgår af bilag 4.

Konsekvenser i forhold til naturområder og levesteder for dyr og planter er begrænsede, idet der i det påtænkte anlæg er indarbejdet alle nødvendige afværgeforanstaltninger. Områdernes økologiske funktionalitet for habitatdirektivets bilag IV-arter vil blive opretholdt, og udpegningsgrundlaget for Natura 2000-områder skades ikke.

Naturområder nær anlægget kan påvirkes direkte ved inddragelse af areal til selve anlægget eller til midlertidige arbejdspladser. Der påvirkes primært fredskov.

På bebyggede arealer skal regnvandet ledes væk. For jernbaner ledes det typisk til de vandløb som banen krydser, i dette tilfælde ledes afvanding til Ringsted Å, som er et § 3 beskyttet vandløb med tilhørende beskyttelseslinje efter naturbeskyttelseslovens § 3. Vandløbet leder endvidere til Natura 2000-området Suså med Tystrup-Bavelse Sø og Slagmosen.

For at afbøde eventuelle miljøpåvirkninger gennemføres en række afværgeforanstaltninger, der vil reducere eller kompensere for påvirkningerne. Sammenfattende etableres der følgende afværgeforanstaltninger i forhold til naturinteresser:

- Faunapassage under banen langs Ringsted Å
- Drænvand fra sporareal kan eventuelt føres til olieudskiller og sandfang inden det ledes til Ringsted Å
- Erstatningsskov etableres i forholdet 1:2 som afværgeforanstaltning for fældning af eksisterende fredskov
- Flagermuskasser opsættes som midlertidig afværgeforanstaltning for fældning af flagermusegnede træer

Natura 2000

Det nærmeste Natura 2000 område er habitatområde H194 Suså med Tystrup-Bavelse Sø og Slagmosen. Den ligger ca. 5 km i fugleflugt syd for banestrækningen. Det er vurderet, at anlægget ikke vil give anledning til nogen direkte eller indirekte påvirkning af Natura 2000 området på grund af den store afstand og anlæggets begrænsede påvirkning af Ringsted Å.

Beskyttede arter

Der er fundet 5 arter flagermus, som er beskyttet efter Habitatdirektivets bilag IV. De fundne arter er dværg-, vand-, syd-, brun- og troldflagermus. De er alle almindeligt forekommende i området. Især ved Ringsted Å blev der registreret høj aktivitet af flagermus. Det tyder på at Ringsted Å bruges af områdets flagermus både som fødesøgningsområde og som spredningsvej.

Flere steder langs anlægsstrækningen findes der egnede træer til flagermus. Dette er mest relevant ved krydsningen af Ringsted Å, hvor der fældes områder med fredskov.

Der bliver taget forskellige relevante hensyn for at beskytte de flagermus, der lever i projektområdet. Ved anlægsarbejdet minimeres træfældningen så vidt muligt. Flagermusegnede træer må kun fældes i perioden 1. september til d. 31. oktober. Som midlertidig afværgeforanstaltning for fjernelse af flagermusegnede træer, opsættes der flagermuskasser. Forud for rydning af bygninger vurderes muligheden for flagermus, og hvis nødvendigt foretages der en undersøgelse for flagermus. Eventuelle flagermus udsluses efter retningslinjer fra Naturstyrelsen.

Natur beskyttet efter naturbeskyttelsesloven

Inden for undersøgelseskorridoren, der er 200 m bred, ligger 4 naturområder beskyttet af naturbeskyttelseslovens § 3. Det drejer sig om én mose, to vandhuller og Ringsted Å.

Det ene vandhul er på ca. 110 m² og ligger i erhvervsområdet nord for Balstrup. Vandhullet er stærkt tilgroet og domineres af almindelige plantearter. Det vurderes ikke at indeholde væsentlige naturværdier.

Det andet vandhul ligger vest for banen mod Næstved, nord for Havrebjerg Huse. Det har et vandspejl på ca. 1.300 m² og bærer præg af at være næringspåvirket. Almindeligt forekommende plantearter dominerer i og omkring vandhullet.

Mosen ligger over for vandhullet nord for Havrebjerg Huse, på østsiden af banen mod Næstved. Mosen er på ca. 5.600 m² og ligger midt i en mark. Den er under kraftig tilgroning og vurderes ikke at være et vigtigt levested for bilag-IV arter.

Hverken mosen eller de to vandhuller påvirkes af anlægget.

Ringsted Å er beskyttet af naturbeskyttelseslovens § 3 og har også en åbeskyttelseslinje efter naturbeskyttelseslovens § 16.

Fredskov

Der er registreret fredskov ved Ringsted Å på begge sider af jernbanen. Samlet er der ca. 2,4 ha fredskov, som fældes. Spredt igennem skoven er der flere ældre træer, der vurderes at være egnet for flagermus. Fredskoven vurderes at have væsentlige naturværdier i form af lavtliggende fugtige naturtyper, kratområder, ældre piletræer og træer med spættehuller, der tilsammen giver grundlag for at fugle, flagermus og insekter kan trives. Langs banen mod Næstved er der fredskovsregistrerede læbælter ved Havrebjerg Huse samt 500 meter nord for Havrebjerg Huse. Dele af de to fredskovsarealer ved Havrebjerg Huse kan blive berørt af anlægget. Hvis det bliver tilfældet, vil der blive etableret erstatningsskov.

Som afværgeforanstaltning for fældet fredskov etableres erstatningsskov i forholdet 1:2 efter nærmere aftale med Naturstyrelsen.

Overfladevand

Ringsted Å er et mellemstort vandløb, der slynger sig igennem ådalen mod syd, hvor den løber ud i Susåen. Det er vigtigt at undgå, at der skylles sand/jord ud i Ringsted Å i forbindelse med anlægsarbejderne. Dette kan sikres ved udlægning af geotekstil på ubevoksede skrån timer eller ved etablering af midlertidige sandfang med tilstrækkelig opholdstid til, at sand/jord kan bundfælde.

Ligeledes er det vigtigt at undgå tilførsel af miljøfremmede stoffer som kemikalier og olie. På arbejdspladserne ved Ringsted Å kan der derfor anlægges en jorddæmning ud mod Ringsted Å for at sikre mod spildhændelser og udvaskning af spildt olie, sand o.a. ved regn.

8.2.4. Affald, ressourcer og råstoffer

Affald

Der vil generelt opstå begrænsede mængder affald, bl.a. fordi der ikke skal nedrives større bygværker. De væsentligste affaldsmængder er stål fra skinner på eksisterende spor og køreledningsmaster, beton fra køreledningsfundamenter og sveller samt granitskærver fra eksisterende sporkasse.

Det vurderes, at der ikke vil være konsekvenser for miljøet i forbindelse med bortskaffelsen af affald, når gældende regler for affaldshåndtering overholdes.

Ressource og råstofforbrug

Anlægget kræver forbrug af ressourcer og råstoffer til selve baneanlægget og til broanlæg. Materiale-, ressource- og råstofforbruget vil primært være grus, beton, stål og granitskærver samt metaller som kobber og aluminium.

Samlet set vurderes det forventede ressourceforbrug ikke at have alvorlige miljømæssige konsekvenser.

8.2.5. Jordforurening

Anlægget medfører behov for at håndtere større mængder jord. Foruden Banedanmarks arealer har Region Sjælland kortlagt to lokaliteter med foruren et jord. De kortlagte arealer benyttes kun til arbejdsarealer til brug for etableringen af anlægget, hvor der ikke skal graves, og det vurderes at forureningen ikke vil få betydning for anlægsarbejdet.

8.2.6. Jordhåndtering

Banedanmark udarbejder en indledende jordhåndteringsplan, der fremsendes til kommunen.

I forbindelse med anlægsarbejderne etableres der 2 permanente jorddepoter – ét ved Østre Ringvej og ét syd for banen ved Skellerødvej. Syd for sidstnævnte jorddepot etableres endvidere et midlertidigt depot.

Nødvendige tilladelser efter jordforureningslovens § 8 og efter miljøbeskyttelseslovens § 19 til jordhåndteringen vil blive indhentet.

Det vil blive overvejet, om der er mulighed for at udveksle jord med den nye bane København-Ringsted.

Risici for jord og grundvandsforurening

Der vil blive stillet krav til entreprenøren om at udarbejde en beredskabsplan for spild bl.a. i forbindelse med håndtering og oplagring af olieprodukter i anlægsfasen.

8.2.7. Kulturhistoriske forhold

Generelt medfører etableringen af anlægget kun i begrænset omfang en påvirkning af de kulturhistoriske interesser. Det skyldes dels, at størstedelen af anlægsarbejdet udføres inden for det eksisterende

baneterræn, og dels, at det kun er enkelte kulturhistoriske elementer, der findes inden for undersøgelseskorridoren.

Forud for anlægsarbejderne gennemføres eventuelle arkæologiske undersøgelser, jf. § 26 i museumsloven. Omfang og praktisk gennemførelse af de arkæologiske undersøgelser aftales nærmere med Museum Vestsjælland.

Mod øst er fundet spredte forhistoriske bosættelsesspor nord og vest for banen. Mod syd er der registreret metaldetektorfund fra yngre jernalder-middelalder.

Vest for Ringsted Å er en enkelt overpløjet gravhøj registreret, og det vurderes, at uberørte arealer ved Ringsted Å kan indeholde væsentlige arkæologiske interesser bl.a. fra ældre vadesteder og evt. broer m.v.

Imellem strækningen mod Odense og strækningen mod Femern ligger et lokalt højdepunkt, hvor undersøgelser har påvist en gravplads fra ældre jernalder. En tilhørende boplads må formodes at ligge i tilknytning til gravpladsen. Desuden skal der være sløjft en dysse ved anlæggelse af jernbanen, og der kan være bebyggelsesspor fra stenalderen inden for arealet.

Øst for banestrækningen mod Næstved findes et beskyttet moseområde med en lokal hævning. Der kan være potentiale for fortidsfund fra en bebyggelse fra stenalderen.

På baggrund af den arkivalske kontrol har Museum Vestsjælland vurderet, at der kan være væsentlige arkæologiske interesser inden for undersøgelseskorridoren. Museet anbefaler derfor en arkæologisk forundersøgelse for at afklare, om der forefindes væsentlige arkæologiske interesser.

Hvis der gøres fund under selve anlægsarbejdet, vil anlægsarbejdet straks blive stoppet, og Museum Vestsjælland/Kulturstyrelsen vil blive kontaktet.

To nedlagte jernbanestrækninger, der ligger tæt op ad den eksisterende bane, er udpeget som kulturmiljøer. Det drejer sig om den nedlagte jernbane mellem Ringsted og Køge (Ringsted-Køge banen), og den nedlagte Midsjællandske jernbane (Midtbanen).

Ingen bevaringsværdige bygninger eller de historiske jernbanestrækninger berøres direkte i anlægsfasen (eller i driftsfasen) af ombygningen m.v. af Ringsted Station.

Kort over kulturhistoriske forhold med angivelse af fredede fortidsminder, beskyttede diger, kulturmiljøer og kulturarvsarealer samt bygge- og beskyttelseslinjer fremgår af bilag 5.

8.2.8. Rekreative interesser

De væsentligste rekreative interesser i området knytter sig til omgivelserne omkring Ringsted Å med en meget anvendt gang- og cykelsti. Desuden er der to kolonihaveforeninger nær banen.

De rekreative stier påvirkes i anlægsfasen, hvor stien langs Ringsted Å påvirkes midlertidigt. Stien lukkes i en periode, hvor der vil være adgang ad andre stier. Derudover kan cykelstien langs Næstvedvej afspærres i op til to måneder, såfremt alternativet med hævning af Næstvedvej gennemføres.

Kolonihaverne langs banen i Ringsted By vil blive påvirket af støj og støv fra anlægsarbejderne.

Legepladsen i forbindelse med stisystemet øst for Ringsted Å vil blive nedlagt midlertidigt i arbejdsperioden, men vil blive genetableret efterfølgende.

9. Forholdet til EU-retten

VVM-undersøgelsen opfylder kravene i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2011/92/EU af 13. december 2011 om vurdering af visse offentlige og private projekters indvirkning på miljøet (kodifikation) (EF-Tidende 2012, nr. L 26, side 1). VVM-undersøgelsen opfylder endvidere kravene i habitatdirektivet, Rådets direktiv 92/43/EØF af 21. maj 1992 om bevaring af naturtyper samt vilde dyr og planter (EF-tidende 1992, nr. L 206, side 7-50) og Rådets direktiv 2009/147/EF af 30. november 2009 om beskyttelse af vilde fugle (fuglebeskyttelsesdirektivet) (EU-Tidende 2009, nr. L 20, side 7).

Ingen fuglebeskyttelses- eller habitatområder i henhold til Rådets direktiver skønnes at blive påvirket negativt af ombygningen m.v. af Ringsted Station. Det sikres således gennem afværgeforanstaltninger og kompenserende tiltag, at de arter, der er omfattet af habitatdirektivets bilag IV, ikke påvirkes negativt af anlægget.

10. Høring

Et udkast til lovforslag har i perioden fra den 12. december 2013 til den 7. januar 2014 været i høring hos følgende myndigheder og organisationer m.v.:

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, 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, Nordjyske Jernbaner A/S, Regionstog A/S, Region Sjælland, Ringsted Kommune, Rådet for Bæredygtig Trafik, SEAS, Sund & Bælt, Sydvestsjællands Museum, Teknologisk Institut, Transport & Service Handel, TX Logistik, Vestbanen A/S, Det økologiske Råd og Øresundsbro Konsortiet.

11. Sammenfattende skema

Samlet vurdering af lovforslagets konsekvenser

	Positive konsekvenser/ mindreudgifter	Negative konsekvenser/ merudgifter
Økonomiske konsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen	Anlægsudgifterne anslås til 349 mio. kr. (2014-priser) i 2014-2017. Hertil kommer udgiften til et nyt mindre godsspor øst for Ringsted Station. Udgiften hertil forventes afholdt inden for det samlede budget for den nye jernbane København-Ringsted.
Administrative konsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen	Ingen
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	Anlægget øger mobiliteten på et bæredygtigt grundlag. Forbedring af togbetjeningen på strækningen kan øge mobiliteten for persontrafikken til gavn for erhvervslivet.	Merudgifter i begrænset omfang for ledningsejere, der ligger på gæstprincip på ca. 2-3 mio. kr.
Administrative konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	Ingen
Miljømæssige konsekvenser	Efter etableringen af anlægget og	Konsekvenser i forhold til naturom-

	færdiggørelse af den ny bane København-Ringsted samt Ringsted-Femern banen i 2021 vil alle baner omkring Ringsted Station være elektrificeret. Dette betyder, at der er mulighed for kørsel med el-drevne tog, som dermed vil betyde mindre udledning af NOX, SO2 og CO2. Det vil betyde et renere miljø omkring banen til gavn for lokalsamfundet.	råder og levesteder for dyr og planter er begrænsede, idet der i anlægget er indarbejdet alle nødvendige afværgeforanstaltninger. Områdernes økologiske funktionalitet for habitatdirektivets bilag IV-arter vil blive opretholdt, og udpegningsgrundlaget for Natura 2000-områder skades ikke. Afværgeforanstaltninger er f.eks. nye erstatningsvandhuller, flagermuskasser og faunapassager.
Administrative konsekvenser for borgerne	Ingen	Ingen
Forholdet til EU-retten	VVM-undersøgelsen opfylder kravene i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2011/92/EU af 13. december 2011 om vurdering af visse offentlige og private projekters indvirkning på miljøet (kodifikation) (EF-Tidende 2012, nr. L 26, side 1). VVM-undersøgelsen opfylder endvidere kravene i habitatdirektivet, Rådets direktiv 92/43/EØF af 21. maj 1992 om bevaring af naturtyper samt vilde dyr og planter (EF-tidende 1992, nr. L 206, side 7-50) og Rådets direktiv 2009/147/EF af 30. november 2009 om beskyttelse af vilde fugle (fuglebeskyttelsesdirektivet) (EU-Tidende 2009, nr. L 20, side 7). Ingen fuglebeskyttelses- eller habitatområder i henhold til Rådets direktiver skønnes at blive påvirket negativt af ombygningen m.v. af Ringsted Station. Det sikres således gennem afværgeforanstaltninger og kompenserende tiltag, at de arter, der er omfattet af habitatdirektivets bilag IV, ikke påvirkes negativt af anlægget.	

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

Til § 1

Til nr. 1

Den foreslåede bestemmelse bemyndiger transportministeren til at foretage ændringer af Ringsted Station med dertil hørende anlæg. Det påtænkes således, at Ringsted Station med dertil hørende anlæg ombygges ved, at der etableres en ny jernbanebro vest for Ringsted Station med nye spor mod Odense henover broen og etablering af nye spor mod Næstved under broen. Endvidere påtænkes anlagt nye spor i eksisterende niveau mod henholdsvis Odense og Næstved og et nyt mindre godsspor øst for Ringsted Station.

Der henvises i øvrigt til de almindelige bemærkninger, afsnit 1-3.

Til nr. 2

Det foreslås, at der som bilag 1 a til loven indsættes et kort, der viser den foreslåede placering af ombygget udflætning m.v. fra Ringsted Station.

Til nr. 3

Det foreslås, at henvisningen til bilagene i lovens § 2, 2. pkt., ændres til bilag 2-5. Den foreslåede ændring er en konsekvens af, at der indsættes to nye bilag, lovforslagets bilag 2 og 3, der viser henholdsvis naturlokaliteter og kulturhistoriske forhold i forbindelse med ombygningen af Ringsted Station.

Til nr. 4

Den foreslåede ændring medfører, at lovforslagets bilag 1, 2 og 3, der viser kort over henholdsvis placering af ombygget udfletning m.v. fra Ringsted Station, samt naturlokaliteter og kulturhistoriske forhold i forbindelse hermed, optages som henholdsvis bilag 1 a, 4 og 5 til loven.

Til § 2

Det foreslås, at loven træder i kraft dagen efter bekendtgørelsen i Lovtidende. Det ønskes, at loven træder i kraft så hurtigt som muligt af hensyn til fremdriften af det påtænkte anlæg og koordineringen med anlægsarbejderne vedr. jernbanestrækningen København-Ringsted (lov nr. 527 af 26. maj 2010). Design- og udbudsfasen for anlægget forventes at kunne gennemføres på 1½ år og vil skulle påbegyndes primo 2014 for at kunne overholde tidsplanen, således at anlægget kan forventes klar til brug i 2018 samtidig med, at den nye bane København-Ringsted planlægges åbnet. Ekspropriation af arealer forventes først foretaget i 2015.

Lovforslaget sammenholdt med gældende lov*Gældende formulering**Lovforslaget***§ 1**

§ 1. Transportministeren bemyndiges til at anlægge en ny dobbeltsporet jernbane mellem København og Ringsted over Køge med dertil hørende anlæg.

Stk. 2. Kort over jernbanens linjeføring og placering af en ny station ved Køge Nord fremgår af bilag 1.

§ 2. Beskyttelsesmæssige hensyn efter naturbeskyttelsesloven og bevaringsmæssige hensyn efter museumsloven, for så vidt angår arealer, der er nødvendige for gennemførelsen af anlægget nævnt i § 1, varetages alene af transportministeren efter denne lov. Kort over naturlokaliteter og kort over kulturhistoriske forhold, for så vidt angår anlægget nævnt i § 1, fremgår af bilag 2 og 3.

I lov nr. 527 af 26. maj 2010 om anlæg af en jernbanestrækning København-Ringsted over Køge foretages følgende ændringer:

1. I § 1 indsættes efter *stk. 1* som nyt stykke:

»*Stk. 2.* Transportministeren bemyndiges til at foretage ændringer af Ringsted Station med dertil hørende anlæg.«

Stk. 2 bliver herefter stk. 3.

2. I § 1 indsættes som 2. pkt. i *stk. 3*:

»Kort over ændringerne vedr. Ringsted Station fremgår af bilag 1 a.«

3. I § 2, 2. *pkt.*, ændres »bilag 2 og 3« til: »bilag 2-5«.

4. Som *bilag 1 a*, 4 og 5 indsættes bilag 1, 2 og 3 til denne lov.

§ 2

Loven træder i kraft dagen efter bekendtgørelsen i Lovtidende.