

## Høringssvar

Annette Thorup (ATHO)

**Sendt:** 9. januar 2014 08:23

**Til:** Annette Thorup (ATHO)

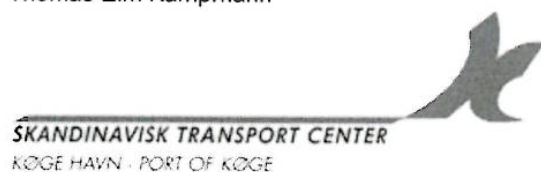
**Vedhæftede filer:** Høringssvar til banedanmar~1.pdf (281 KB)

Hermed endnu et høringssvar fra Køge Havn.

Jeg erkender at den formelle deadline er overskredet, men set i lyset af de få arbejdsdage der er givet til høringssvar samt det forhold at Køge Havn ikke på nogen måde er gjort bekendt med høringen, så håber jeg at dette høringssvar medtages i processen?

Med venlig hilsen

Thomas Elm Kampmann



Baltic Kaj 1, DK-4600 Køge  
tlf. +45 56646263 - fax +45 56646266 - mobil +45 28138323  
e-mail: [tek@stc-koege.dk](mailto:tek@stc-koege.dk)

Besøg også vores hjemmeside [www.stc-koege.dk](http://www.stc-koege.dk)

Banedanmark  
Anlægsudvikling  
Amerika Plads 15  
DK-2100 København Ø

Køge den 7. januar 2014

**Høringssvar – "Udkast til forslag til lov om ændring af lov om anlæg af jernbanestrækning København-Ringsted over Køge af 8. december 2013.**

Indledningsvis skal jeg først påpege at jeg finder der dybt problematisk at Banedanmark har sendt ovennævnte lovforslag til høring fra den 12. december 2013 til den 7. januar 2014, hvilket reelt og i bedste fald efterlader 10 arbejdsdage til at indgive høringssvar.

Dette forhold, kombineret med at parter der oprindeligt har indsendt høringssvar, end ikke er blevet gjort bekendt med at udkastet til lovforslaget er sendt i høring den 13. december 2013, giver indtryk af at Banedanmark betragter sagen som en ren formalitet?

I forhold til det fremsatte lovforslag skal jeg på vegne af Køge Havn fremkomme med følgende høringssvar:

Køge Havn har noteret sig at Banedanmark har suppleret den foreslåede ombygning med et mindre godsspor, der forventes at reducere den tid hvor højhastighedsstrækningen er "blokeret" af godstog fra ca. 20 til 10 minutter.

Udbygningen med det mindre godsspor er bekostelig og ændre ikke det faktum at godstog til og fra Odense fortsat skal skifte køreretning hvorfor der i modsætning til i dag altid skal anvendes to medarbejdere.

Køge Havn er således ikke enig i Banedanmarks konklusion om at udbygningen vil føre til mindre mandskabsforbrug til rangering.

Helt overordnet finder vi det uhensigtsmæssigt at den nye bane placeres imellem godsterminalen og de øvrige spor på Ringsted station og Køge Havn foreslår at overføringen placeres øst for Ringsted således at højhastighedsstrækningen løber igennem Ringsted station mod nord langs stationsbygningen, hvorved den nuværende adgang til godsterminalen fra Vest- og Sydbanen bevares uændret.

Vores tidligere konklusion er således uændret nemlig at effektiviteten i vognekspeditionen på Ringsted station vil falde og at mandskabsomkostningerne til rangering vil stige dramatisk. Ringsted må derfor på sigt opgives som mål for indenlandske regionale godstog, ligesom at også internationale transporter i et vist omfang vil lide samme skæbne.

Dette harmonerer på ingen måde med den landspolitiske målsætning omkring mere gods på skinner.

Med venlig hilsen

**Skandinavisk Transport Center / Køge Havn**



Thomas Kampmann  
Direktør



## Annette Thorup (ATHO)

---

**Fra:** Lars la Cour Sørensen [lars@cflcargo.dk]  
**Sendt:** 7. januar 2014 21:43  
**Til:** hastighedsopgraderingringsted  
**Cc:** Annette Thorup (ATHO)  
**Emne:** Høring - lovforslag om ændring af lov om anlæg af en jernbanestrækning København-Ringsted over Køge (Ombygning m.v. af Ringsted Station)  
**Vedhæftede filer:** 2014-01-07 Høringssvar til Banedanmark nr.2 - med underskrifter.pdf

Hej

Under henvisning til høringsbrev fra Banedanmark dateret 12-12-2013 fremsendes hermed høringssvar fra CFLcargo Danmark ApS.

Dette brev fremsendes kun elektronisk. Kvitter venligst for modtagelsen af denne mail.

*Med venlig hilsen*

### Lars la Cour Sørensen

#### CFL Cargo Danmark ApS

| Industrivej 4 D | Postboks 363 | DK-6330 Padborg  
| Driftdisponent |  
| Tlf +45 2047 4681 |  
[lars@cflcargo.dk](mailto:lars@cflcargo.dk) | [www.cflcargo.dk](http://www.cflcargo.dk)

---

**Fra:** Annette Thorup (ATHO) [<mailto:atho@BANE.dk>]

**Sendt:** 12. december 2013 10:42

**Til:** [samfund@advokatsamfundet.dk](mailto:samfund@advokatsamfundet.dk); [info@arriva.dk](mailto:info@arriva.dk); [di@di.dk](mailto:di@di.dk); [sekretariatet@cfl-cargo.dk](mailto:sekretariatet@cfl-cargo.dk); [dn@dn.dk](mailto:dn@dn.dk); [info@danskyggeri.dk](mailto:info@danskyggeri.dk); [dcf@dcf.dk](mailto:dcf@dcf.dk); [hoeringssager@danskerhverv.dk](mailto:hoeringssager@danskerhverv.dk); [dh@handicap.dk](mailto:dh@handicap.dk); [dhf@dhf-net.dk](mailto:dhf@dhf-net.dk); [dj@djf.dk](mailto:dj@djf.dk); [info@danskledningsejerforum.dk](mailto:info@danskledningsejerforum.dk); [regioner@regioner.dk](mailto:regioner@regioner.dk); [info@skovforeningen.dk](mailto:info@skovforeningen.dk); [info@dasp.dk](mailto:info@dasp.dk); [Rail.dk@dbschenker.com](mailto:Rail.dk@dbschenker.com); [transport@di.dk](mailto:transport@di.dk); [kundecenter@dongenergy.dk](mailto:kundecenter@dongenergy.dk); [dsbpost@dsb.dk](mailto:dsbpost@dsb.dk); [sdsboresund@dsb.dk](mailto:sdsboresund@dsb.dk); [info@energinet.dk](mailto:info@energinet.dk); [vestsjaelland@fredningsnaevn.dk](mailto:vestsjaelland@fredningsnaevn.dk); [fr@friluftsradet.dk](mailto:fr@friluftsradet.dk); [info@hectorrail.com](mailto:info@hectorrail.com); [trafik-jernbane@hk.dk](mailto:trafik-jernbane@hk.dk); Hovedstadens Lokalbåner A/S; [ahts@ahts.dk](mailto:ahts@ahts.dk); [kl@kl.dk](mailto:kl@kl.dk); [lo@lo.dk](mailto:lo@lo.dk); [post@lokalbanen.dk](mailto:post@lokalbanen.dk); [m@m.dk](mailto:m@m.dk); [info@metroservice.dk](mailto:info@metroservice.dk); Midtjyske Jernbaner; [midttrafik@midttrafik.dk](mailto:midttrafik@midttrafik.dk); [movia@moviatrafik.dk](mailto:movia@moviatrafik.dk); NEG info; [noahtrafik@noah.dk](mailto:noahtrafik@noah.dk); [post@nord-ostsee-bahn.de](mailto:post@nord-ostsee-bahn.de); Nordjyske Jernbaner; [post@regionstog.dk](mailto:post@regionstog.dk); [regionsjaelland@regionsjaelland.dk](mailto:regionsjaelland@regionsjaelland.dk); [ringsted@ringsted.dk](mailto:ringsted@ringsted.dk); [Kjeld.a.larsen@lic-mail.dk](mailto:Kjeld.a.larsen@lic-mail.dk); [kundecenter@seas-nve.dk](mailto:kundecenter@seas-nve.dk); [info@sbf.dk](mailto:info@sbf.dk); [kontor@vestmuseum.dk](mailto:kontor@vestmuseum.dk); [info@teknologisk.dk](mailto:info@teknologisk.dk); [di@di.dk](mailto:di@di.dk); [post@sydtrafik.dk](mailto:post@sydtrafik.dk); [railway@oresundsbron.com](mailto:railway@oresundsbron.com); [info@txlogistik.eu](mailto:info@txlogistik.eu); [info@ecocouncil.dk](mailto:info@ecocouncil.dk)

**Emne:** Høring - lovforslag om ændring af lov om anlæg af en jernbanestrækning København-Ringsted over Køge (Ombygning m.v. af Ringsted Station)

Banedanmark anmoder om eventuelle bemærkninger til udkast til forslag til lov om ændring af lov om anlæg af en jernbanestrækning København-Ringsted over Køge (Ombygning m.v. af Ringsted Station).

Lovforslaget skal ses på baggrund af aftalen af 21. marts 2013 om "En ny Storstrømsbro, Holstebromotorvejen mv." mellem regeringen (Socialdemokraterne, Det Radikale Venstre og Socialistisk Folkeparti), Venstre, Dansk Folkeparti, Liberal Alliance og Det Konservative Folkeparti.

Høringssvar bedes sendt til Banedanmark **senest tirsdag den 7. januar 2014** på mail til [hastighedsopgraderingringsted@bane.dk](mailto:hastighedsopgraderingringsted@bane.dk) med kopi til [atho@bane.dk](mailto:atho@bane.dk).

Vi vedhæfter lovforslaget samt høringsbrev og høringsliste



Banedanmark  
Anlægsudvikling  
Amerika Plads 15  
2100 København Ø.

Padborg den 7. januar 2014

**Høringssvar vedr. "Udkast til forslag til lov om ændring af lov om anlæg af en jernbanestrækning København-Ringsted over Køge (Ombygning m.v. af Ringsted station) - dateret 8. december 2013.**

Banedanmark har sendt lovforslaget i høring fra den 12. december 2013 til 7. januar 2014, en frist for besvarelse på 10 arbejdsdage fordelt over julen og nytåret. Det efterlader en opfattelse af at Banedanmark betragter høringen af lovforslaget som et rent formelt anliggende.

Trafikkapacitet

En væsentlig forudsætning for at bedømme de faktuelle virkninger af den foreslåede ombygning af Ringsted station, er indsigt i de kapacitetsberegninger Banedanmark må forventes at have foretaget forud for specifikationen af den valgte løsning. Herunder specielt hvor stor trafikbelastningen er i forhold til anlæggets maksimale grænse i 2018, 2021 og 2028 - hvor Femern forbindelsen er fuldt udbygget med dobbeltspor i Tyskland.

Bemærkningerne til en lov, som er grundlaget for en politisk beslutning om at foretage en investering 0,6 mia.kr. skal efter CFLcargo opfattelse indeholde detaljeret beskrivelse af trafikkapaciteten.

CFLcargo har i dette høringssvar taget udgangspunkt i blandt andet "Fakta ark om trafikoplæg" fra Transportministeriet dateret 2. september 2013 og har forudsat følgende tal for trafikken i 2021:

- Ringsted - Odense: 3 Superlyn, 2 IC-tog, 1 Regionaltog og 1 godstog/myldretidstog = 7 tog/time.
- Ringsted - Femern: 1 EC-tog, 2 godstog og 1 Regionaltog = 4 tog/time.

I alt 11 tog pr. time i hver retning.

Trafikintensiteten på Ringsted station vil derfor være minimum 22 tog/time fra 2021.

Udbygning med mindre godsspor.

Banedanmark har med baggrund i godsoperatørernes indsigelser til "Miljøreddegørelsen" i november 2013 suppleret den foreslåede ombygning med et mindre godsspor, spor 93. Udbygningen forventes at reducere den tid, hvor godstog fra Ringsted generer trafikken på Ny bane, fra 20 min. til 5 - 10 min. alt efter godstogets længde (se vedlagte figur 1.1).

I udkastet til lovforslaget (på side 7) konkluderer Banedanmark at udbygningen vil føre til mindre mandskabsforbrug til rangering. Dette er ikke korrekt. Godstog fra og til Odense skal fortsat skiftes køreretning - nu i spor 93. I modsætning til i dag skal der derfor altid anvendes to medarbejdere på godstog som skal fra og til godspladsen.

Udbygningen med et ekstra godsspor medfører en ikke uvæsentlig forøgelse af omkostningerne til ombygning af Ringsted station. Der skal etableres en 530 meter lang spunsvæg mellem vejbroerne i øst, og to tæt trafikerede vejbroer i det centrale Ringsted skal forlænges mod syd.

CFLcargo anser den foreslåede udbygning med et mindre godsspor, for en bekostelig symptombehandling.

Den Ny Bane er på Ringsted station beliggende mellem godspladsen og de eksisterende spor mod Odense, Femern og Roskilde. Det er u hensigtsmæssigt i forhold til afviklingen af godstrafikken, hvilket løsningen med et mindre godsspor ikke ændrer på.

I "Høringsnotatet fra offentlig høring, december 2013", (se side 14), vurderer Banedanmark at en udbygning med et mindre godsspor er tilstrækkelig. På trods af denne konklusion skriver Banedanmark i samme forbindelse: "...anerkender Banedanmark at godsoperatørerne ved gennemførelse af projektet får en ringere betjening i Ringsted".

Den nuværende og foregående regerings politiske målsætning er at der skal mere gods på skinner. CFLcargo har derfor en berettiget forventning om at der ikke gennemføres en ombygning som modarbejder den politiske målsætning. Skal der skabes acceptable forhold for godstrafikken forudsætter det at Ny bane flyttes så den er beliggende nærmest stationsbygningen. Denne placering reducerer antallet af kapacitetsbegrænsende sporstykker på stationen og vil stort set bevare eksisterende forhold for godstrafikken.

#### Krydsningskonflikter

Af lovforslaget fremgår (se side 7) at ombygningen vil reducere de væsentligste trafikale konflikter, samt forbedre regulariteten og kapaciteten på Ringsted station. Udsagnene ikke er forbundet med informationer som kvantificerer forbedringerne til tal for trafikkapaciteten og fremstår derfor som subjektive udsagn.

Efter at CFLcargo har foretaget trafikal vurdering af de skematiske sporplaner for stadie 2 (2015) til stadie 5 (2018) kan CFLcargo konstatere at der både under og efter ombygningen findes en del kapacitetsbegrænsende sporstykker på stationen.

#### For lille kapacitet til godstrafik mod Odense

Af vedlagte figur 1.2 sammenholdt med figur 2.1 fremgår, at der vil være i alt 15 tog/time, som skal køre over eller krydse det samme sporstykke som godstoget mod Odense. Selvom 2 IC tog og 1 Regionaltog/time fra Odense til Roskilde alternativt benytter spor 5, skal de under broen ved Rønedevej (se figur 2.2) passere samme kapacitetsbegrænsende sporstykke som godstoget. Uanset sporbenyttelsen vil godstog som skal afgå mod Odense være påvirket af 15 tog/time.

Det bemærkes endvidere at IC tog og Regionaltog i retning fra Odense til Roskilde, som betjener alle stationer på den nuværende strækning til København, begrænser adgangen for Superlyntog i retning fra Ny bane til Odense/Århus. Et forhold der i sig selv er en trussel mod regulariteten i morgenmyldretiden, og som derfor også begrænser mulighederne for kørsel med godstog mod Odense. Endvidere forsinkes godstogenes acceleration mod Odense af en stigning på 15% til overførings højeste punkt, hvilket også påvirker trafikkapaciteten mod Odense i negativ retning.

Trafikkapaciteten kan ikke forventes at være tilstrækkelig til at godstog kan afgå mod Odense, i de timer hvor Superlynet kører.

#### For lille kapacitet til godstrafik fra og til Roskilde

Af vedlagte figur 3.1 fremgår, at der i hver time vil være 13 tog/time, som skal køre over eller krydse det samme sporstykke som godstog fra Roskilde.

Figur 3.2 viser at problemstillingen er den samme for godstog som afgår fra Ringsted mod Roskilde.

Trafikkapaciteten kan ikke forventes at være tilstrækkelig til at godstog fra Roskilde kan ankomme til godspladsen i spor 6, i de timer, hvor Superlyntoget kører.

#### Andre væsentlige konflikter

IC og Regionaltog som på den nuværende bane Roskilde - Odense som skal mødes i Ringsted,



vil blokere for den gennemgående trafik med EC og godstog fra Ny bane til Femern (se figur 4.1 og 4.2).

Regionaltog på den nuværende bane Femern - Roskilde vil blokere for den gennemgående trafik med EC og godstog fra Ny bane til Femern (se figur 5.1 og 5.2).

#### Afvikling af godstrafikken i anlægsfasen fra 2015 til 2018

Når anlægsarbejderne i 2015 er på stadie 2, afbrydes sporforbindelsen til godspladsen i vest. Godstog fra/til Odense kan derfor ikke længere køre direkte fra og til spor 6 og godspladsen. Godstog til godspladsen fra Odense ankommer fra 2015 i spor 2. Når godstoget kører frem til spor 23 eller 24 (nuværende hovedspor fra Odense til Roskilde) for at skifte køreretning, og rangerer tilbage på godspladsen via sporskifte nummer 02a/b, vil det blokere for alle andre tog fra Odense og Næstved til Roskilde og fra Roskilde til Næstved i 10 – 20 min.

Et godstog som skal afgå mod Odense skal køre tilbage i spor 23 eller 24 (nuværende hovedspor fra Odense til Roskilde) for at skifte køreretning, og rangere frem til afgang mod Odense i spor 1. Tidsforbruget vil være fra 10 - 20 min. I det tidsrum blokerer godstoget for alle andre tog fra Odense og Næstved til Roskilde og fra Roskilde til Næstved. I det tidsrum, hvor godstoget holder i spor 23 for at skifte køreretning er der endvidere spærret for al anden trafik fra Roskilde til Næstved.

Fra sommeren 2015 skal der, i modsætning til i dag, altid anvendes to medarbejdere til rangering med godstog fra og til Odense. Kan spor 23 ikke benyttes til at skifte køreretning på grund af togets længde, skal Rangerlederen gå fra lokomotivet til bagenden af toget, i spor 1 eller spor 24. I disse situationer vil tidsforbruget til rangeringen blive forøget med yderligere op til 20 min.

I tillæg til at bemanningen skal fordobles, vil rangerbevægelserne som det fremgår føre til en væsentlig reduktion af kapaciteten i de nuværende hovedspor. En begrænsning som i praksis betyder at betjening af Ringsted med godstog fra og til Odense kun kan foregå når der ikke er anden trafik på hovedstrækningen. Kapaciteten gennem Ringsted reduceres yderligere fra 2016, hvor sporet fra Ringsted mod Næstved tages ud af drift.

Den dobbeltsporede strækning fra Ringsted til Næstved er frem til 2018, derfor i praksis enkeltsporet over en længere delstrækning på Ringsted station i udkørslen mod Næstved.

Det kan derfor forventes, at det er nødvendigt at opgive lokal godstrafik til Ringsted fra 2015 eller 2016.

#### Afvikling af godstrafikken efter 2018

Gennemføres ombygningen som beskrevet i lovforslaget, vil Ringsted ikke længere være velegnet som fordelingsstation for godsvogne til det øvrige Sjælland. Adgangen til og fra godspladsen fra Roskilde og Odense er alt for afhængig af den intense persontrafik og de transiterende godstog som frem til 2021 fortsat vil køre via Odense.

Når Superlynet sættes i drift vil antallet tog blive forøget med 6 tog/time. Den kapacitet som frigøres fra 2021, hvor 2/3 af godstogene kører via Femern vil derfor ikke gavne godstrafikken til og fra Ringsted.

I retning mod Næstved er betingelserne acceptable.

#### Ringsted som fordelingscentral.

En af mange løsninger, som kan tilføre jernbanen mere gods, er at skabe stationer, med gode muligheder for at transiterende godstog let kan udsætte vogne til indenlandske destinationer.

Fra 2021 forventes det at 2/3 af godstogene imellem Sverige og Tyskland kører via den Ny bane til Femern, og kun 1/3 af de transiterende godstog passerer de eksisterende kombiterminaler i Taulov og Høje Taastrup. Ringsted er til den tid eneste eksisterende fordelingscentral for godsvogne til resten af Sjælland. Med tilslutning til den Ny bane, og den heraf stærkt forøgede mængde gods som



vil passere Ringsted med jernbanen, er det oplagt at bevare og udbygge Ringsted som fordelingscentral.

Lovforslaget kan ikke anbefales.

CFLcargo forventer at Banedanmark ændrer lovforslaget vedrørende ombygning af Ringsted station så det sikres at den:

- Bestående godstrafik kan fortsætte uden at ombygningen reducerer kapaciteten for godstog eller gør arbejdsprocesserne så besværlige, at konkurrenceevnen mistes og transporterne flytter til landevejen.
- Regionale godstrafik fortsat kan vokse i takt med at antallet af internationale godstog, som passerer Ringsted på turen mellem Skandinavien og Central Europa, bliver stærkt forøget.

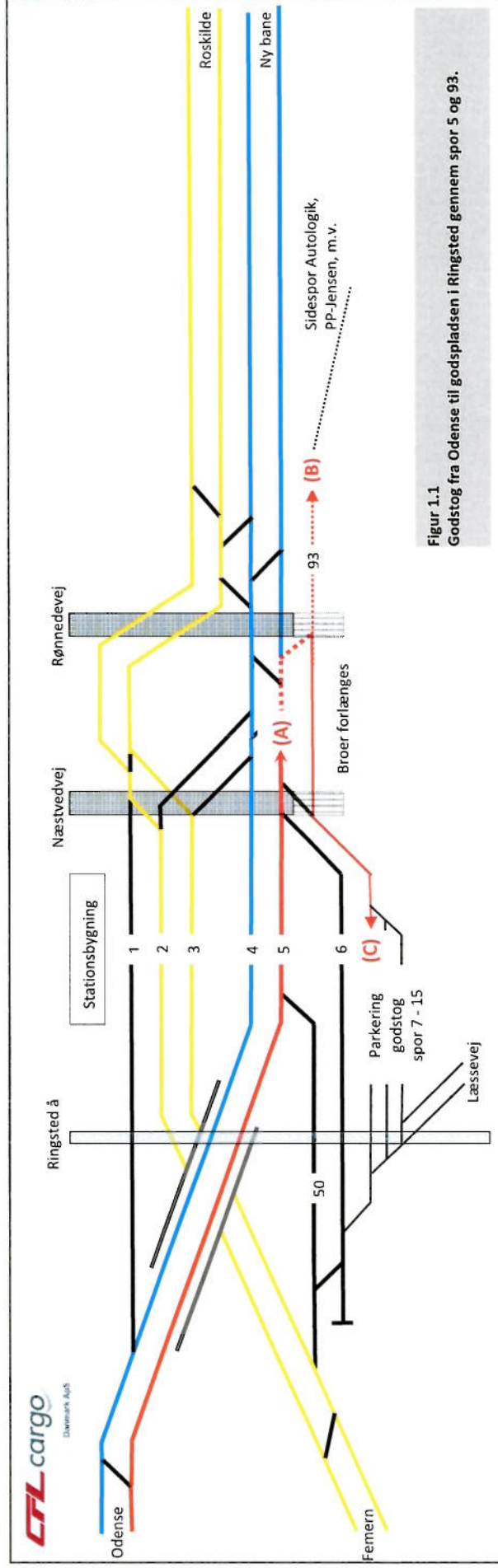
Med venlig hilsen

  
Armand Bellomi  
Administrerende Direktør

  
Jens Ole Pedersen  
Driftschef

- Bilag: Figur 1.1 - Godstog fra Odense til godspladsen i Ringsted gennem spor 5 og 93  
1.2 - Godstog fra godspladsen i Ringsted til Korsør gennem spor 93 og 4  
2.1 - Tog fra Odense til Roskilde gennem spor 1 og tog fra Ny bane til Odense gennem spor 4  
2.2 - Tog fra Odense til Roskilde gennem spor 5 og tog fra Ny bane til Odense gennem spor 4  
3.1 - Godstog fra Roskilde spor 1 til godspladsen i Ringsted spor 6  
3.2 - Godstog fra godspladsen i Ringsted spor 6 til Roskilde 2. H.sp.  
4.1 - Tog fra Roskilde til Odense/Odense-Roskilde og tog fra Ny bane til Femern spor 2  
4.2 - Tog fra Roskilde til Odense/Odense-Roskilde og tog fra Femern til Ny bane spor 3  
5.1 - Tog fra Ny bane til Femern og tog fra Femern til Roskilde spor 2 hhv. 3.  
5.2 - Tog fra ny bane til Femern og tog fra Femern til Roskilde spor 50 og 5.

-----



Figur 1.1  
Godstog fra Odense til godspladsen i Ringsted gennem spor 5 og 93.

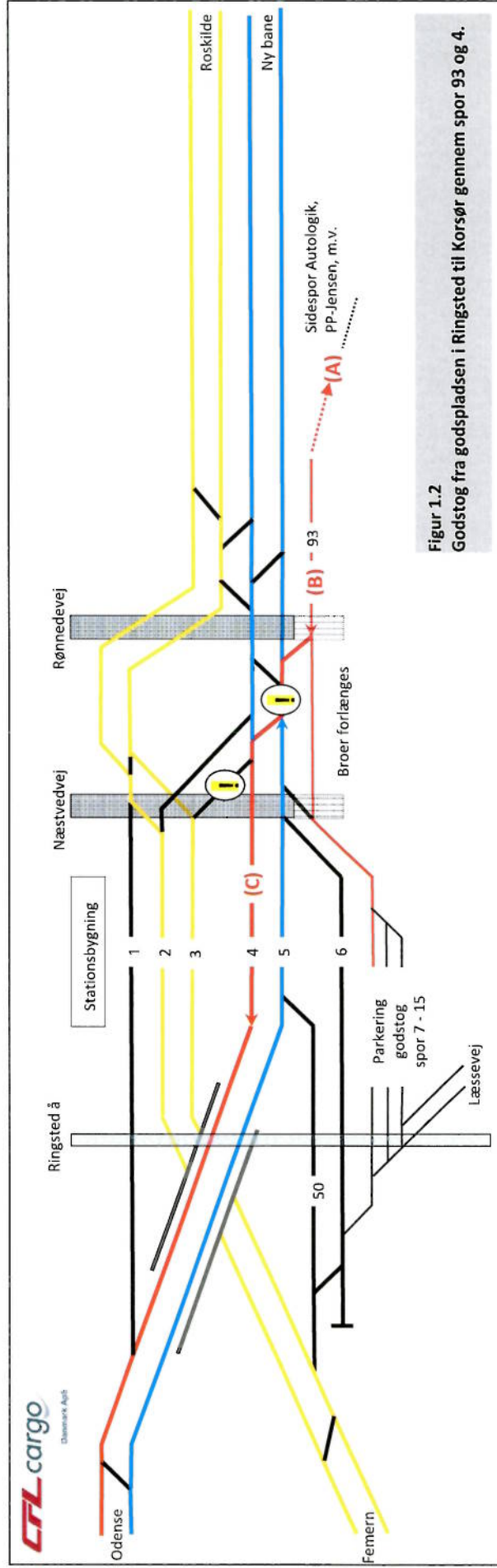
**1.1) Godstog fra Odense blokerer strækningen Odense - Ny bane (5) medens der afventes togvejsopløsning (A), og tilladelse til rangering til spor 93.**

Efter rangering til spor 93 (B), skal der skiftes køreretning og bakkes til (C) - parkeringssporene for godstog (7-15)

Ny bane er blokeret 5 min. ved solokørende lokomotiver for hver ankomst fra Korsør.

Ved tog med længder fra 0 til 835 m er Ny bane (5) blokeret fra 5 - 10 min. I modsætning til i dag kræver rangeringen to medarbejdere.

Denne situation forekommer når godstog, som skal afsætte eller optage godsvogne til Køge, Høje Taastrup, Glostrup og Frederiksværk ankommer til Ringsted.

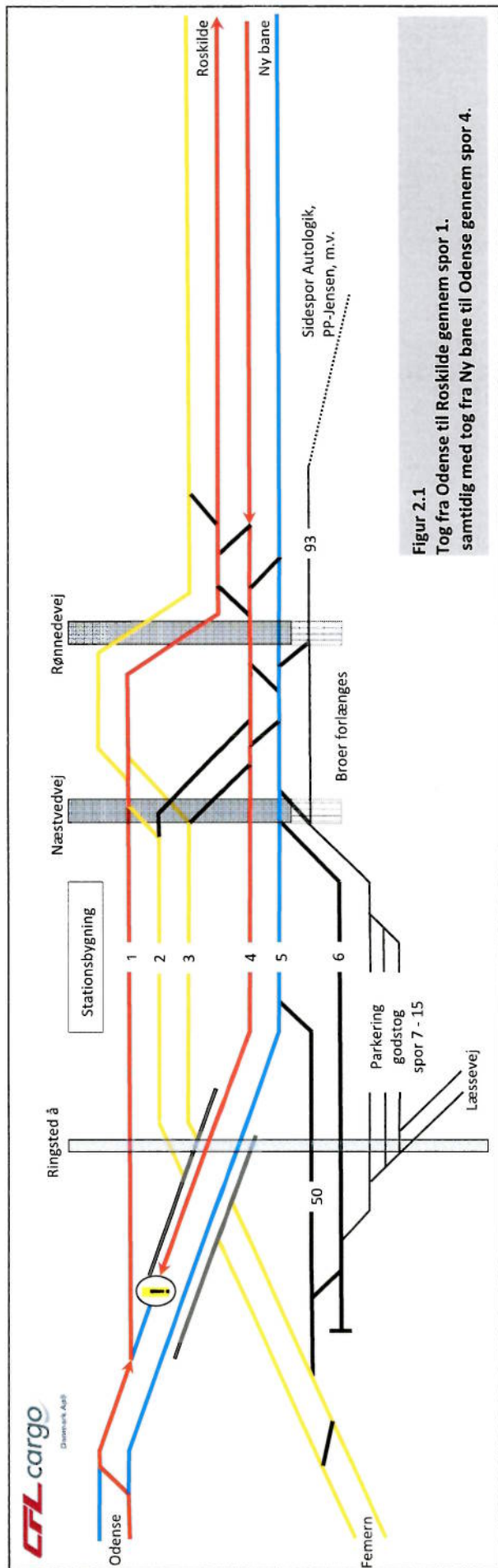


Figur 1.2  
Godstog fra godspladsen i Ringsted til Korsør gennem spor 93 og 4.

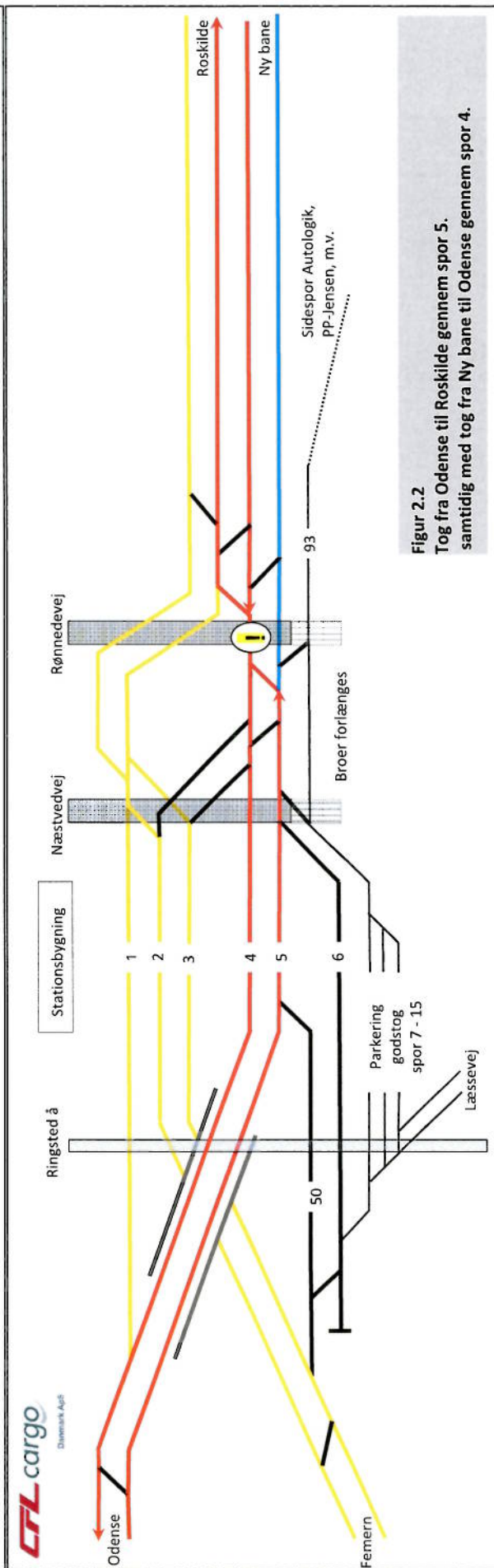
**1.2) Godstog som rangerer frem til afgang på Ny bane - Odense (4) krydser strækningen Odense - Ny Bane (5) og Femern - Ny bane/Roskilde (3) i niveau**

Der kan ikke køre tog på strækningen Femern Ny bane, og Odense - Ny bane og Roskilde, når et godstog er under udkørsel fra Ringsted mod Odense. Godstog til Odense skal rangere til spor 93 (A) Skifte køreretning og afvente tilladelse (B) til udkørsel (C) igennem (4). Begge spor på Ny bane vil være blokeret mindst 5 min. ved hver afgang mod Odense. I modsætning til i dag kræver rangeringen to medarbejdere. Igangsætningen sker på en 13% stigning. Ved toglængder fra 0 - 835 m vil udkørslen tage fra 3 - 10 min, under regn og løvfald endnu længere. Forekommer når godstog, som har afleveret eller hentet godsvogne til/fra Køge, Køge Havn, Høje Taastrup, Glostrup og Frederiksværk, skal afgå mod Odense





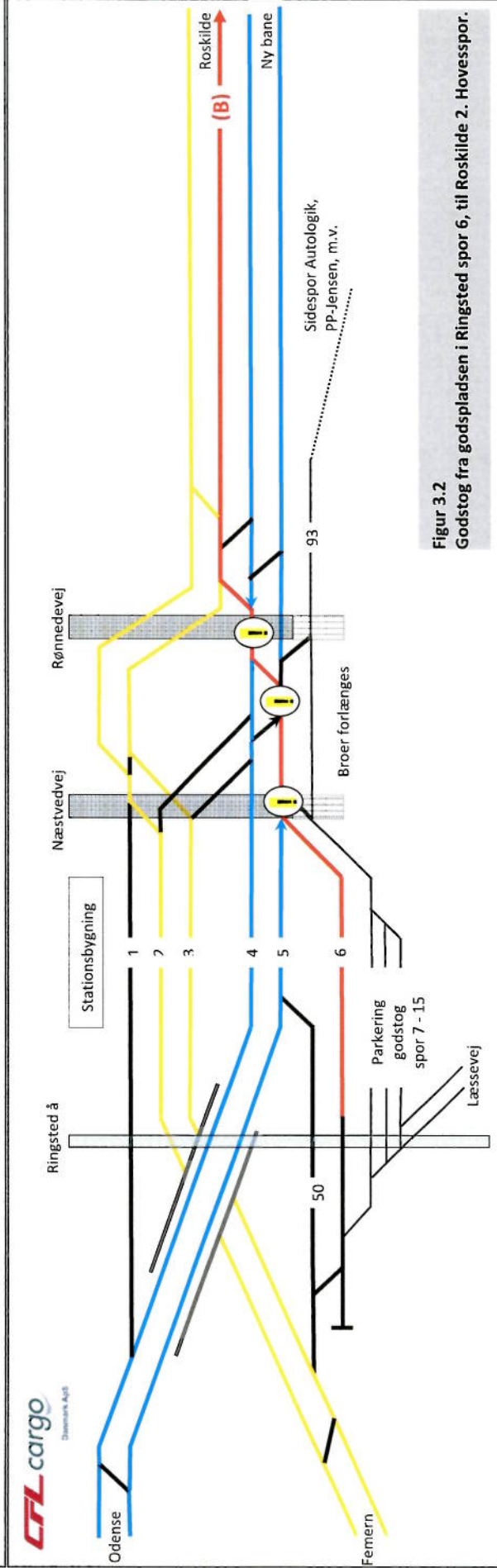
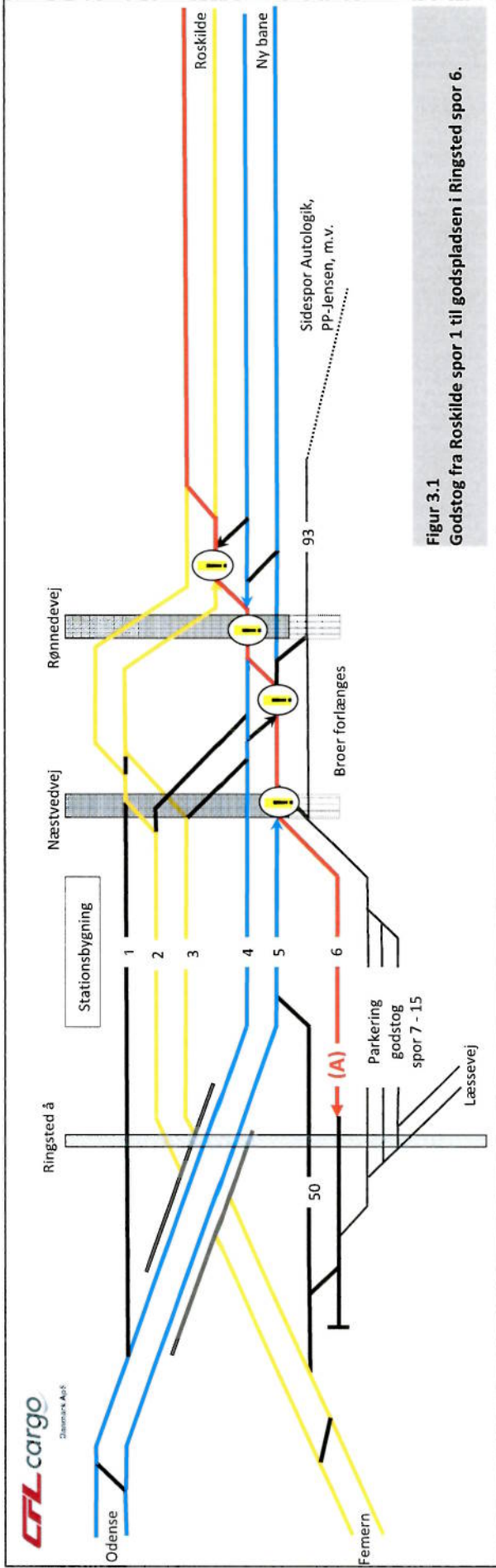
**Figur 2.1**  
Tog fra Odense til Roskilde gennem spor 1.  
samtidig med tog fra Ny bane til Odense gennem spor 4.



**Figur 2.2**  
Tog fra Odense til Roskilde gennem spor 5.  
samtidig med tog fra Ny bane til Odense gennem spor 4.

**2.1 + 2.2) Der kan ikke køre tog på strækningen Ny bane - Odense (4), samtidig med at der kører Regionaltog på strækningen Odense - Roskilde (1 eller 5).**

Dette er situationen under morgenlyntog fra København over Køge skal bejlene Odense / Århus, og standsende IC- og Regionaltog med pendlere fra Odense til København skal bejlene, Nyborg, Korsør, Slagelse, Sorø, Ringsted, Borup, Viby, Roskilde, Høje Tåstrup og Valby - den nuværende Vestbane.



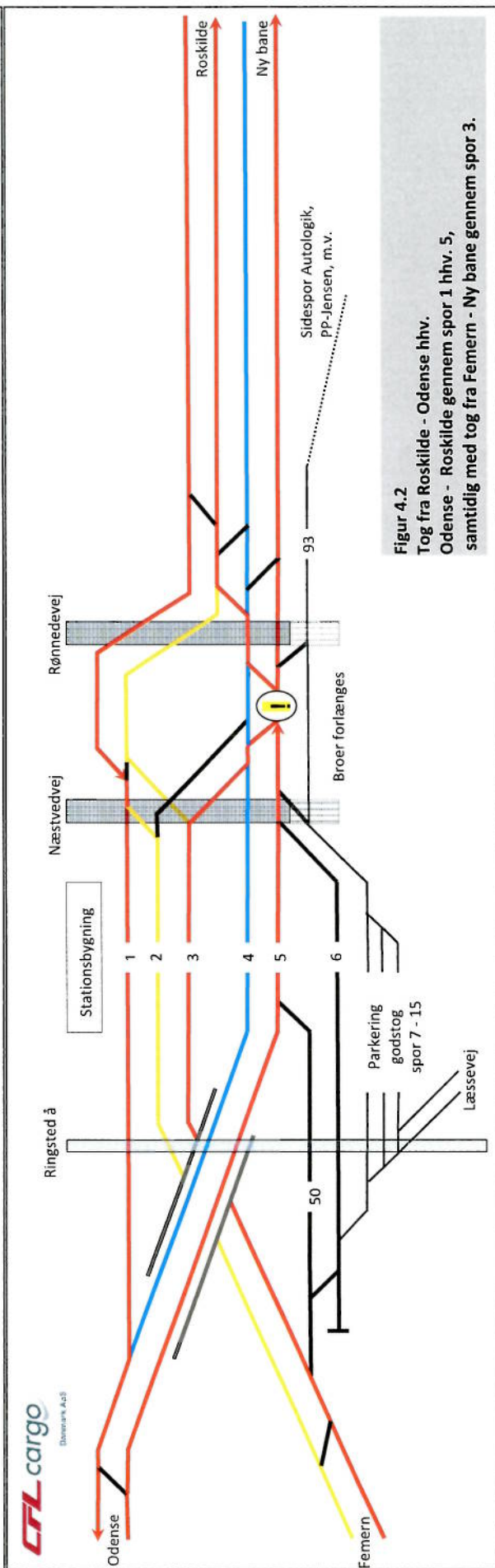
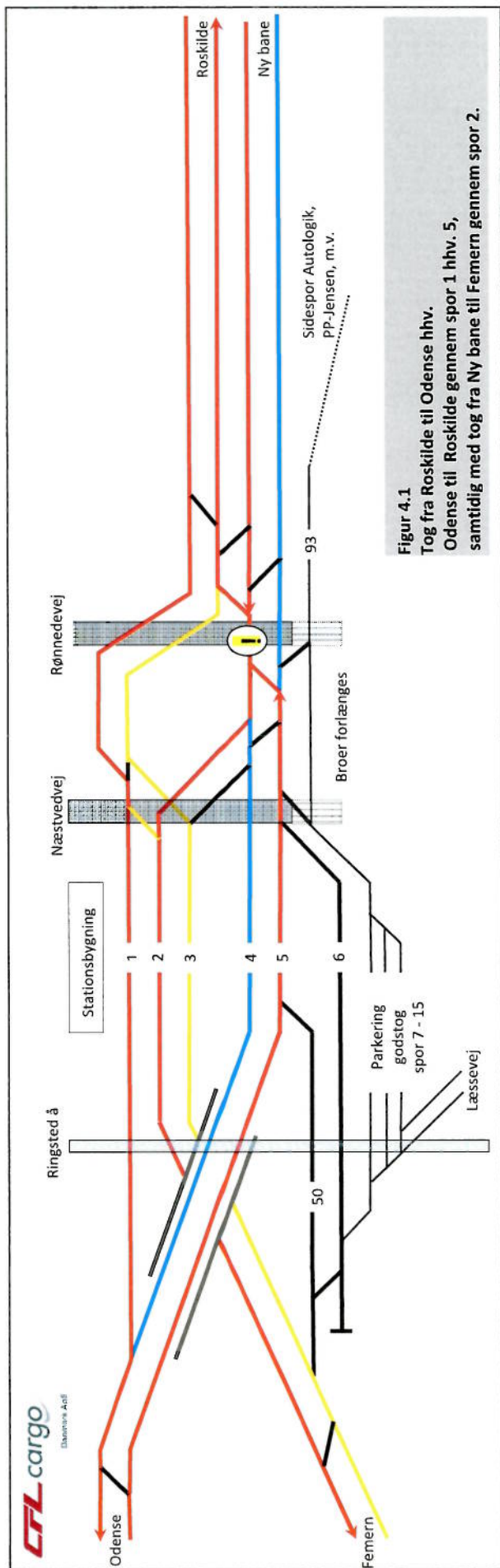
**3.1)** Der kan ikke ankomme godstog fra Roskilde når der kører tog fra Odense(5) og Femern(3) til Ny bane, og tog fra Ny bane til Odense(4) og Femern(2) samt Odense - Roskilde(1).

**3.2)** Der kan ikke afgå godstog til Roskilde, når der kører tog fra Odense (5) og Femern (3) til Ny bane, og tog fra Ny bane til Odense (4) og Femern (2).

De pågældende spor vil ved tog længder fra 0 - 835 meter være blokeret fra 3 til 8 min ved hver ankomst til, eller afgang fra spor 6.

Denne situation opstår når hentet eller afleveret godsvogne fra/til Køge, Køge Havn, Høje Taastrup, Glostrup og Frederiksværk





**4.1)** Der kan ikke køre tog Ny bane - Femern (2), samtidig med at to tog som kører imellem Roskilde og Odense mødes i Ringsted.

**4.2)** Der kan ikke køre to tog Femern - Ny bane (3), samtidig med at to tog som kører imellem Roskilde og Odense mødes i Ringsted.

Forekommer når IC- Regionaltog på strækningen Roskilde - Odense hhv. Odense - Roskilde skal mødes omkring Ringsted station, og EC tog samt transiterende godstoa. eller andre hurtige tog imellem Sverige og Tyskland, skal køre fra Ny bane videre mod Femern(2), hhv. fra Femern mod Ny bane(3).





## **Annette Thorup (ATHO)**

---

**Fra:** Niels Wellendorf [niels.wellendorf@mail.dk]  
**Sendt:** 7. januar 2014 22:23  
**Til:** hastighedsopgraderingringsted  
**Cc:** Annette Thorup (ATHO)  
**Emne:** Høringssvar fra Rådet for Bæredygtig Trafik til Udkast til forslag til lov om ændring af lov om anlæg af en jernbanestrækning København-Ringsted over Køge (Ombygning m.v. af Ringsted Station).  
**Vedhæftede filer:** Høringssvar fra RBT til lov om ændring af lov om ny jernbanestrækning København - Ringsted, Ringsted udfletningsanlæg 07.01.14.pdf

Banedanmark

Vedlagt følger høringssvar fra Rådet for Bæredygtig Trafik til Udkast til forslag til lov om ændring af lov om anlæg af en jernbanestrækning København-Ringsted over Køge (Ombygning m.v. af Ringsted Station).

Med venlig hilsen  
Niels Wellendorf  
Bestyrelsesmedlem i Rådet for Bæredygtig Trafik



## RÅDET FOR BÆREDYGTIG TRAFIK

Nørrebrogade 39, 1. tv  
2200 København N  
[www.baeredygtigtrafik.dk](http://www.baeredygtigtrafik.dk)  
7. januar 2014

### **Rådet for Bæredygtig Trafik (RBT) har følgende kommentarer i forbindelse med høringen af Forslag til Lov om ændring af lov om anlæg af en jernbanestrækning København-Ringsted over Køge (Ombygning m.v. af Ringsted Station).**

#### **Generelt**

RBT er tilfreds med, at der med lovforslaget bliver en forbedret mulighed for trafikudviklingen på dette stærkt trafikerede jernbaneknudepunkt. Desværre ikke med samme gode muligheder for en smidig trafikafvikling som oprindeligt foreslået af Trafikstyrelsen i 2008 jf. også kommentarerne i lovforslaget.

Vi finder derfor, at der stadig er en del mangler i udformningen af sporanlægget. Både for person- og godstrafikken.

Vi vil foreslå, at der ses nærmere på mulighederne for også at tilgodese disse klare uhensigtsmæssigheder.

#### **Manglende togvejsmuligheder**

Med den nye udformning af sporlayoutet bliver der en god trafikafvikling mellem den nye bane over Køge Nord og banen mod Odense og tilsvarende mellem den gamle bane fra Roskilde og banen mod Næstved.

Derimod vil der for tog fra Odense mod Roskilde blive en meget dårlig forbindelse, da togene både skal krydse modgående tog og tog mod Næstved. Det vil give store udfordringer for en fleksibel køreplanlægning og mange muligheder for forsinkelser ved at tog skal afvente krydsende tog.

Der vil samlet set være følgende uhensigtsmæssige og potentielt farlige konfliktsituationer:

Tog fra Køge Nord mod Odense der skal krydse tog fra Odense mod Roskilde,  
Tog fra Køge Nord mod Næstved der skal krydse tog fra Næstved mod Roskilde,  
Tog fra Roskilde mod Næstved, der skal krydse tog fra Odense mod Roskilde,  
Tog fra Roskilde mod Odense, der skal krydse tog fra Odense mod Roskilde.

Sporplanen medfører således også, at tog mellem Roskilde og Odense skal benytte samme perronspor (spor 1) i Ringsted, hvilket vil udfordre kapaciteten.

Der er dog via en transversal fra spor 31 til spor 32 i østgående retning også mulighed for at togene fra Odense mod Roskilde kan anvende perronen ved spor 2, der dog også skal benyttes af tog fra såvel Køge Nord som Roskilde mod Næstved.

Her vil en transversal helt over til spor 33 og dermed til perronen ved spor 3, der er forudsat benyttet af tog fra Næstved mod Roskilde være en bedre løsning.



Også en transversal mellem spor 31 og 32 i vestgående retning vil hjælpe på dette forhold, så man vil kunne benytte perronen ved spor 1 også for tog fra Roskilde mod Næstved.

En bedre men mere omfattende løsning, der samtidig medfører at krydsningen mellem tog fra Odense til Roskilde og togene fra Køge Nord mod Odense vil kunne bortfalde, vil være et helt nyt spor fra det østgående hovedspor vest for Ringsted over til sporene fra Næstved med tilslutning til disse, eller helt optimalt et spor parallelt med disse spor ind under den nye bro og med forbindelse til sporet ved perron 2.

Der henvises til bilag 1, der viser dels de konfliktpunkter der vil være i Ringsted, dels nogle forslag til forbedringer af projektet

Der henvises også til kommentarer fra Ole Lund Jensen Holstebro af 6. november 2013, der er medtaget som bilag 2 til nærværende.

### **Muligheden for betjening af godstog**

RBT er tilfreds med, at der er medtaget en forbedret mulighed for at modtage og afsende godstog ved det nye spor mellem godspladsen og sidesporet mod øst.

Imidlertid kræver dette spor jf. kommentarerne stadig behov for mandskab ved rangering ind til godspladsen.

Dette burde kunne ændres ved at inddrage denne forbindelse i sikringsanlægget og fjernstyringen, således at der kan køres for signal. Dette vil give besparelser for godstogsoperatørerne.

For at forbedre mulighederne for trafikeringen af godstog, vil en transversal mellem spor 6 og det nye spor ud mod spor 93-96 være en forbedring. Herved vil godtog fra Næstved kunne udgå at benytte spor 5 og dermed spor for persontrafikken ved ankomst til Ringsted.

Med venlig hilsen

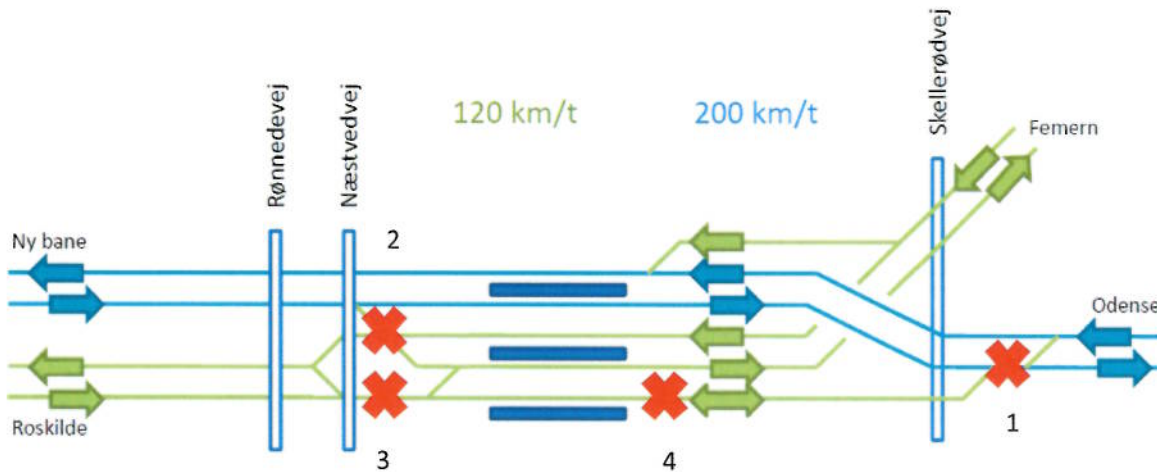
**Niels Wellendorf**, bestyrelsesmedlem  
niels.wellendorf@mail.dk

**Ole Iskov**, bestyrelsesmedlem  
oiskov@gmail.com

**Kjeld A. Larsen**, formand  
kjeld.a.larsen@lic-mail.dk

# Ny Ringsted

- Hastigheder i "hovedfærdselsårer"

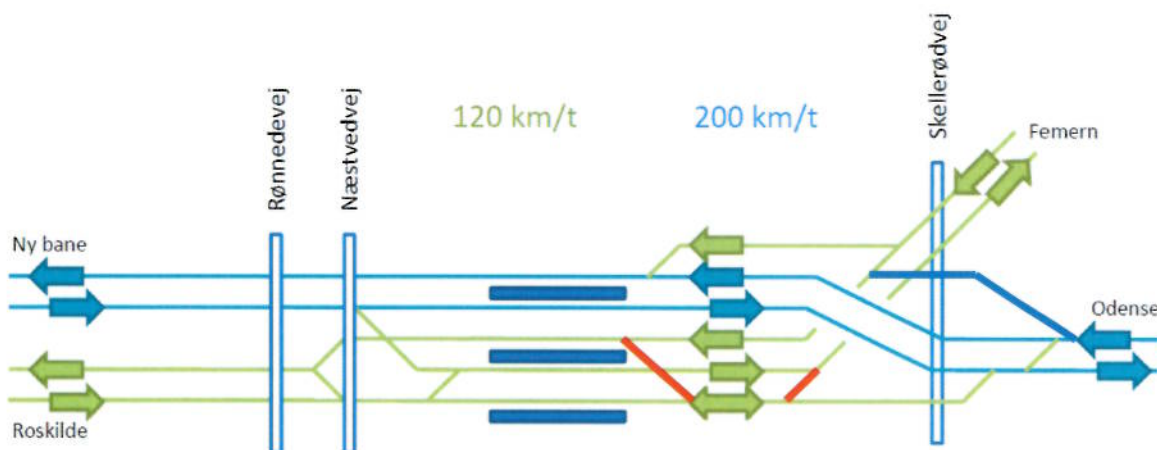


## Konfliktpunkter

1. Tog fra Ny bane mod Odense der skal krydse tog fra Odense mod Roskilde,
2. Tog fra Ny bane mod Næstved der skal krydse tog fra Næstved mod Roskilde,
3. Tog fra Roskilde mod Næstved, der skal krydse tog fra Odense mod Roskilde,
4. Tog fra Roskilde mod Odense, der skal krydse tog fra Odense mod Roskilde.

# Ny Ringsted

- Hastigheder i "hovedfærdselsårer"



- Forslag til nye transversaler (fed rød farve)  
Forslag til nyt spor (fed blå farve)



**Bilag 2 til Rådet for Bæredygtig Trafiks kommentarer i forbindelse med høringen af Forslag til Lov om ændring af lov om anlæg af en jernbanestrækning København-Ringsted over Køge (Ombygning m.v. af Ringsted Station).**

Banedanmark  
Amerika Plads 15  
2100 København Ø

Holstebro  
den 6. november 2013

**Vedr. Høring om hastighedsopgradering gennem Ringsted**

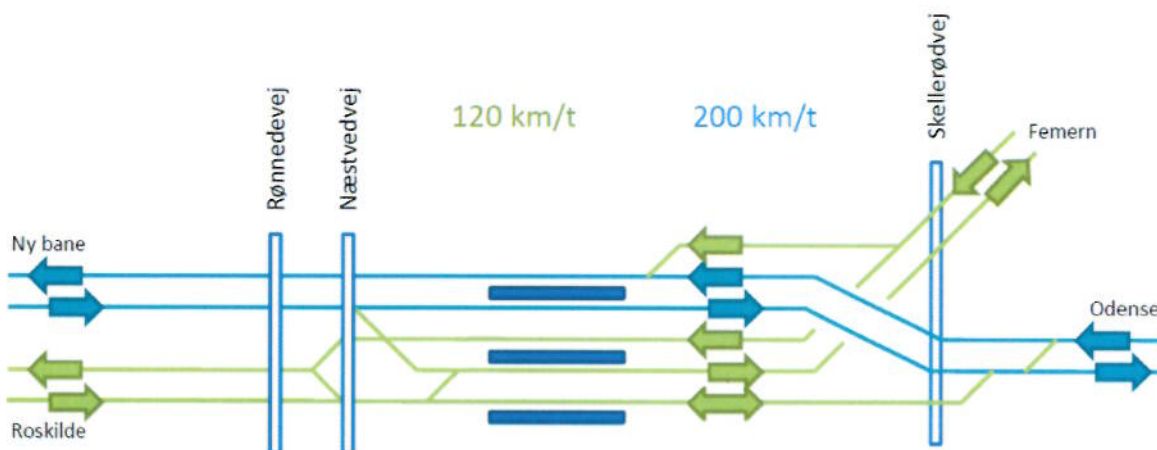
Jeg skal tillade mig at fremsætte nogle bemærkninger i anledning af Banedanmarks høring vedrørende hastighedsopgraderingen gennem Ringsted:

Den igangværende høring angår miljøreddegørelsen for projektet. Der er først i oplægget til denne fase af høringen og ikke i oplægget til idefasehøringen offentliggjort nærmere detaljer vedrørende den påtænkte sporplan, og jeg har derfor ikke før end nu haft mulighed for at give bemærkninger hertil, skønt sådanne bemærkninger retteligen burde være afgivet i idefasehøringen.

Jeg gengiver nedenfor den på en af siderne fra Banedanmarks oplæg til borgermøde i Ringsted den 9. oktober viste overordnede sporplan, idet mine bemærkninger knytter sig til denne.

## Ny Ringsted

*- Hastigheder i "hovedfærdselsårer"*



Den af Banedanmark foreslåede sporplan og udfletning i Ringsted indebærer de positive elementer,

- at der kan køres gennem Ringsted Køge Nord – Slagelse og omvendt med 200 km/h
- at gennemkørselssporene, hvori der køres med 200 km/h trækkes længst muligt væk fra stationsbygningen
- at strækningen Køge Nord – Slagelse skærer strækningen Roskilde – Næstved ude af niveau.

Løsningen sikrer imidlertid ikke en fuldstændig niveaufri skæring af alle gennemkørselstogveje. For at opnå dette, ville det være nødvendigt med fire underføringer for ét spor under ét andet, to underføringer for to spor under to spor eller visse særlige varianter heraf.

Med den af Banedanmark planlagte udformning af anlægget, vil der være 4 skæringer/berøringer i niveau mellem gennemkørselstogveje som markeret med rødt i matricen herunder.

BDK-forslag	Roskilde-Næstved	Næstved-Roskilde	Roskilde-Slagelse	Slagelse-Roskilde	Køge Nord-Næstved	Næstved-Køge Nord	Køge Nord-Slagelse	Slagelse-Køge Nord
Roskilde-Næstved								
Næstved-Roskilde								
Roskilde-Slagelse								
Slagelse-Roskilde								
Køge Nord-Næstved								
Næstved-Køge Nord								
Køge Nord-Slagelse								
Slagelse-Køge Nord								

Af disse er det i særlig grad uheldigt, at indkørende tog fra Slagelse mod Roskilde skal krydse det gennemgåede spor Køge Nord – Slagelse i niveau og dernæst skal dele spor 1 med tog Roskilde – Slagelse og således forhindrer sådan samtidig trafik. Dette er en uhyre uheldig flaskehals, som Banedanmark bør overveje alvorligt at rette op på.

Jeg antager, at sporplanen ovenfor kun er en forenklet sporplan, som ikke viser alle togvejsspor. Der er for nærværende 7 togvejsspor samt det nye overhalingsspor spor 0, og jeg antager, at dette antal ikke reduceres. I fald der i realiteten er togvejsspor for samtidig tilstedeværelse på stationen af tog Roskilde-Slagelse og Slagelse Roskilde, så er situationen lidt mindre kritisk; men det ændrer ikke problemet med skæringen i niveau mellem de nævnte togveje.

Den beskrevne primære flaskehals kan fjernes ved at føre et tredje spor under Køge Nord – Slagelse-strækningen, således at det indadgående spor for tog fra Slagelse mod Roskilde afgrenes mod højre og føres ned ad en rampe og under Køge Nord – Slagelse-strækningen og ind til spor 1 – eller hellere et ekstra spor anbragt mellem de viste spor 1 og 2. Dette ville eliminere to af de fire nævnte skæringer i niveau og vil få matricen til at se således ud:

Alternativ	Roskilde-Næstved	Næstved-Roskilde	Roskilde-Slagelse	Slagelse-Roskilde	Køge Nord-Næstved	Næstved-Køge Nord	Køge Nord-Slagelse	Slagelse-Køge Nord
Roskilde-Næstved								
Næstved-Roskilde								
Roskilde-Slagelse								
Slagelse-Roskilde								
Køge Nord-Næstved								
Næstved-Køge Nord								
Køge Nord-Slagelse								
Slagelse-Køge Nord								

Jeg er fuldt ud klar over, at en udvidelse af udfletningsbroen til at føre over tre spor samt den nævnte rampe medfører forøgede pladskrav og omkostninger. Hertil kommer, at det måske ikke vil være muligt at etablere en sådan togvej med indkørselshastighed 120 km/h. Men selvom indkørselshastigheden skulle blive mindre, kan en sådan løsning måske trafikafviklingsmæssigt være en fordel.

Det følger af ovennævnte, at det på side 5 i førnævnte oplæg til borgermøde anførte, at gennemkørende tog (Køge Nord – Slagelse eller omvendt, forstås) kan køre gennem Ringsted med 200 km/h uden at komme i konflikt med anden togtrafik, ikke er korrekt.

Jeg vil slutteligt anbefale, at hele projektet gennemtænkes for den mulighed, at der i fremtiden eventuelt kunne blive udført en udfletningsbro også NØ for Kværkeby ved de to strækningers sammenløb, hvilket ville kunne eliminere de tilbageværende skæringer i niveau af gennemkørselstogveje.

Med venlig hilsen

Ole Lund Jensen  
Havestien 1  
7500 Holstebro





## Annette Thorup (ATHO)

---

**Fra:** Rune Noack [RUN@DI.DK]  
**Sendt:** 7. januar 2014 20:00  
**Til:** hastighedsopgraderingringsted  
**Cc:** Annette Thorup (ATHO)  
**Emne:** Høringssvar vedr. forslag til lov om ændring af lov om anlæg af en jernbanestrækning København-Ringsted over Køge (Ombygning m.v. af Ringsted Station)  
**Vedhæftede filer:** høringssvar - ringsted banegodstransport.pdf

Der vedlægges hermed høringssvar fra DI Transport vedrørende ovennævnte lovforslag

Med venlig hilsen

**Rune Noack**  
Chefkonsulent

(+45) 3377 4834  
(+45) 41170083 (Mobil)  
[run@di.dk](mailto:run@di.dk)  
[transport.di.dk](http://transport.di.dk)





Til Banedanmark

Danish Transport Federation

**Høringsvar vedrørende forslag til lov om ændring af lov om anlæg af en jernbanestrækning København-Ringsted over Køge (ombygning af Ringsted station)**

DI Transport har modtaget ovennævnte forslag i høring og har følgende kommentarer til forslaget:

DI Transport er generelt positiv over for intentionerne med lovforslaget, der har til hensigt at fremme mobiliteten og kvaliteten i jernbanetransporten.

DI Transport er dog bekymret over, om forslaget i tilstrækkelig grad tilgodeser jernbanegodstransporten, da forslaget indebærer en række negative konsekvenser for banegodstransporten.

Regeringen har som nævnt i regeringsgrundlaget et politisk mål om mere gods på bane. For at nå det mål er det afgørende, at projektet tager højde for banegodstransport, da Ringsted er en væsentlig godsterminal i forhold til de lokale virksomheder og i tilknytning til Køge havn. Det gælder både i forhold til den endelige benyttelse af Ringsted Gods og i anlægsperioden.

DI Transport lægger derfor 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.

Af Banedanmarks høringsnotat fra december 2013 fremgår det, at Banedanmark anerkender, "at godsoperatørerne i relation ved gennemførelse af projektet får en ringere betjening i Ringsted." Dette mener DI Transport er uacceptabelt.

Løsningen med et nyt mindre godsspor øst for Ringsted Station er en forbedring i forhold til det oprindelige forslag, men løsningen vil dog fortsat kræve dog stadig en ekstra mand til rangering af det ankommende/afgående godstog ind til Ringsted Gods. Dermed øges omkostningerne for godstransporten, hvilket er i modstrid med de politiske intentioner i regeringsgrundlaget og det politiske mål om mere gods på bane.

Det bør derfor fremgå af lovforslaget, at forslaget øger omkostningerne for banegodstransporten til og fra Ringsted.

Endvidere er det uhensigtsmæssigt, at de to ekstra spor kun er 650 meter langt. Dette er ikke en langsigtet løsning . I Banedanmarks rapport om "Mere gods på banen" fra marts 2012 fremgår det, at det på mellemlangt sigt er nødvendigt at køre med 1000 m tog for at sikre den nødvendige kapacitet på banenettet. I det lys er 650 m utilstrækkeligt.

Derudover er det helt afgørende, at strækningen er 100 % elektrificeret både af miljø- og klimamæssige hensyn og af hensyn til en effektiv banegodstransport.

Samlet set er DI Transport endvidere bekymret for, om Ringsted Station har tilstrækkelig kapacitet til en effektiv betjening af banegodstransporten, da der bl.a. skal foretages rangering af godsvogne i sporene til højhastighedsbanen.

På den baggrund efterlyser DI Transport en mere grundig samfundsøkonomisk analyse og vurdering af alternativer, herunder en østlig placering af baneoverskæringen, der ifølge DI Transports oplysninger vil være en mere langtidssikret løsning for banegodstransporten ikke mindst i lyset af en forventet vækst i banegodstransport på længere sigt, når Femernforbindelsen er færdig.

Endeligt skal DI Transport opfordre til en mere tæt dialog med branchen under planlægnings- og anlægsfasen for at minimere generne for banegodstransporten.

Med venlig hilsen

Rune Noack

## Høring - lovforslag om ændring af lov om anlæg af en jernbanestrækning København-Ringsted over Køge (Ombygning m.v. af Ringsted Station)

Tommy Frost [TFR@moviatrafik.dk]

**Sendt:** 7. januar 2014 12:52

**Til:** hastighedsopgraderingringsted

**Cc:** Annette Thorup (ATHO); Mads Lund Larsen [MLL@moviatrafik.dk]

Til Banedanmark.

Det meddeles herved at Movia ikke har nogle bemærkninger til det fremsendte lovforslag (ombygning af Ringsted Station)

Med venlig hilsen

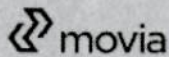
**Tommy Frost**

Områdechef  
Rådgivning Nordsjælland, Trafik- & rådgivningscenter

Direkte: +45 36 13 16 00

Mobil: +45 40 97 44 20

E-mail: [TFR@moviatrafik.dk](mailto:TFR@moviatrafik.dk)



Trafikselskabet Movia  
Gammel Køge Landevej 3  
DK 2500 Valby  
Telefon: +45 36 13 14 00  
Website: [www.moviatrafik.dk](http://www.moviatrafik.dk)



Tænk venligst på miljøet, inden du printer denne mail. EMAS



## Høringssvar vedr. lov om ændring af lov om anlæg af en jernbanestrækning København-Ringsted over Køge (Ombygning m.v. af Ringsted Station)

Jesper Højte Stenbæk [jhs@danskerhverv.dk]

Sendt: 7. januar 2014 13:21

Til: hastighedsopgraderingringsted

Cc: Annette Thorup (ATHO)

Deres ref. 13-06488

Hermed høringssvar fra Dansk Erhverv og DTL i ovennævnte høring.

Med venlig hilsen

Jesper Højte Stenbæk  
Chefkonsulent

MOBIL: +454033 8877  
DIREKTE: +45 3374 6723  
JHS@DANSKERHVERV.DK

**DANSK  
ERHVERV**

Dansk Erhverv er erhvervsorganisation og arbejdsgiverforening for fremtidens erhverv. Vi repræsenterer 17.000 virksomheder og 100 brancheorganisationer inden for handel, rådgivning, oplevelse, transport og service.

DANSK ERHVERV  
BØRSEN  
DK-1217 KØBENHAVN K  
WWW.DANSKERHVERV.DK

T. +45 3374 6000  
F. +453374 6530  
CVR NR. 43232010  
INFO@DANSKERHVERV.DK



**NORDISKE  
VÆKSTMULIGHEDER FOR  
DANSKE VIRKSOMHEDER**

VIL DU VIDE MERE, SÅ LÆS OG TILMELD DIG HER »

Banedanmark  
Att.: Annette Thorup  
Banedanmark  
Anlægsudvikling  
Amerika Plads 15  
2100 København Ø

7. januar 2014

## **Lovforslag om ændring af lov om anlæg af en jernbanestrækning København-Ringsted over Køge (Ombygning m.v. af Ringsted Station), deres ref. 13-06488**

Dansk Erhverv og Dansk Transport og Logistik (DTL) har modtaget Banedanmarks høring af 12. december 2013 vedrørende ovennævnte.

Det er af stor betydning for den samfundsøkonomiske udvikling at mobiliteten for samtlige trafikarter øges mest muligt. Vi er derfor store tilhængere både af 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 end anden trafik sårbar over for flaskehalse. Vi finder det derfor problematisk at man ved etableringen af den foreslåede linjeføring – selv efter de foreslåede tilretninger – vil skabe problemer for godsbanetrafikken, afledte problemer for persontogtrafikken og i øvrigt ikke fremtidssikre banen for fremtidige længere godstog.

Mere specifikt finder vi, at det foreslåede godsspor er for kort til eksisterende maksimalt tilladte længde for godstog og alt for kort for de forhåbentlig fremtidige 1.000 m lange tog. Banen er endvidere ikke optimalt placeret, hvilket vil føre til gener både for godstogene og de fremtidige 230 km/t's persontog. De foreslåede ændringer ved Ringsted risikerer derfor at nedgradere nytteværdien af de store forbedringer, der indføres på baneområdet i disse år både for lokal-, regional -, lands- og international trafik.

For nærmere detaljer om problematikkerne samt løsningsmuligheder skal vi henvise til hørings-  
svarene fra baneoperatørerne herunder særligt høringsvar af d.d. fra DB-Schenker.

Med venlig hilsen

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'J. Stenbæk', written in a cursive style.

**Jesper Højte Stenbæk**  
Chefkonsulent



## **Høringssvar til lovforslag om ændring af lov om anlæg af en jernbanestrækning København-Ringsted over Køge (Ombygning m.v. af Ringsted Station)**

Helle Stisen [hs@danskenergi.dk]

**Sendt:** 7. januar 2014 16:00

**Til:** hastighedsopgraderingringsted

**Cc:** Annette Thorup (ATHO)

**Vedhæftede filer:** DLF-høringssvar-jernbane-k~1.pdf (98 KB)

Vedlagt fremsendes høringssvar på vegne af Dansk Ledningsejerforum

Med venlig hilsen

Helle Stisen

Sekretær – Dansk Ledningsejerforum

Statistik-koordinator, HD

+45 35 300 433

Dansk Energi

Rosenørns Alle 9

1970 Frederiksberg C

+45 35 300 400

---

**Elnettet gør os konkurrencedygtige**

Banedanmark: hastighedsopgraderingringsted@bane.dk  
Kopi til: atho@bane.dk

7. januar 2014

**Høringssvar til lovforslag om ændring af lov om anlæg af en jernbanestrækning København-Ringsted over Køge (Ombygning m.v. af Ringsted Station)**

Dansk Ledningsejerforum har modtaget lovforslag om ændring af lov om anlæg af en jernbanestrækning København-Ringsted over Køge (Ombygning m.v. af Ringsted Station) i høring, og ønsker på den baggrund at fremkomme med følgende bemærkninger hertil.

Punkt 6. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet

**Her er angivet følgende tekst:** Dette gælder dog kun, hvis ledningsejeren ikke har betalt vederlag for, at ledningen ligger i det pågældende areal, dvs. at ledningen ligger som "gæst".

**I bemærkningerne til punkt 6 står der:** 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.

Dansk Ledningsejerforum er dog af den opfattelse, at der mangler en bemærkning om, at der kan være aftalt noget andet, og derfor foreslår vi at der tilføjes følgende sætning: "Gæsteprincippet kan ligeledes være fraveget ved aftale." til sidst i afsnittet efter "dvs. at ledningen ligger som "gæst".

Med venlig hilsen  
f/Dansk Ledningsejerforum



Helle Stisen  
Sekretær

Dansk Ledningsejerforum er et samarbejdsorgan og interesseorganisation for danske ledningsejer-organisationer og regionale eller landsdækkende ledningsejere.

**Medlemmer af Dansk Ledningsejerforum er:**

Foreningen for Vandværker i Danmark  
Dansk Energi  
Dansk Fjernvarme  
Danske Vand- og Spildevandsforening  
Naturgasselskaberne  
Forenede Danske Antenneanlæg  
TDC  
Telia Danmark

## Svar til Banedanmark\_Dok#3737-14\_v1.DOCX

Jens Karrebæk [JENK@ringsted.dk]

**Sendt:** 7. januar 2014 16:10

**Til:** hastighedsopgraderingringsted; Annette Thorup (ATHO)

**Vedhæftede filer:** Svar til Banedanmark\_Dok#~1.docx (282 KB)

Hermed fremsendes høringsvar.

Med venlig hilsen

Jens Karrebæk  
Stadsarkitekt



Ringsted  
Kommune

**Ringsted Kommune**

*Teknik- og Miljøcenter*

Rønnedevej 9 · 4100 Ringsted  
Tel.: 57626300 · Dir.: 57626335

[www.ringsted.dk](http://www.ringsted.dk)





Banedanmark  
[hastighedsopgraderingringsted@bane.dk](mailto:hastighedsopgraderingringsted@bane.dk)  
[atho@bane.dk](mailto:atho@bane.dk)

### Høringssvar vedrørende ombygning af Ringsted Station

Banedanmark har med brev den 12. december 2013 fremsendt udkast til forslag til lov om ændring af lov om anlæg af en jernbanestrækning København - Ringsted over Køge og anmoder i den forbindelse om eventuelle bemærkninger.

Ringsted kommunen har gennemgået forslaget og kan konstatere, at der i forhold til det oprindelige høringsforslag kun er foretaget mindre ændringer af projektet, på trods af indsigelse fra Ringsted Kommune og en række borgere og boligforeninger, som samlet repræsenterer mere end 1800 borgere.

Ringsted Kommune har fra start været kritisk over for etablering af en jernbanebro "flyover" vest for Ringsted Station, da vurderes at have væsentlige konsekvenser for beboere og området omkring Ringsted Å m.v.

Ringsted Kommune har opfordrer til, at der ses på alternative muligheder for en placering og udformning af en flyover fx en tunnelløsning, samt at en placering øst for byen som oprindeligt foreslået af Trafikstyrelsen, genovervejes.

Af baggrunden for forslaget fremgår det, at formålet er at hæve hastigheden for gennemkørende tog mellem København og Odense, og at der skønnes at kunne spare 90 mio.kr. ved at igangsætte anlægget i sammenhæng med etableringen af den nye bane.

Vi har naturligvis forståelse for hensigten om at optimere anlægsbudgettet, og er opmærksomme på det store politiske fokus på 1-time planen mellem de største byer i Danmark.

Men disse hensyn bør ikke tilsidesætte en grunddig vurdering af konsekvenser og ikke mindst alternative løsningsforslag, som det sikres gennem en reel VVM-redegørelse.

Ud over at en VVM-redegørelsen skal undersøge alternativer til den foreslåede flyover vest for Ringsted Station, ønsker vi en grundig analyse af hvordan Ringsted Stations rolle som trafikknudepunkt for togtrafikken på Sjælland kan styrkes i forbindelse med de igangværende anlægsprojekter.

Ringsted Station har en helt central funktion som knudepunkt for toglinjerne på Sjælland, og dermed for arbejdskraftens mobilitet – ikke mindst i forhold til Hovedstaden. Vi er overbeviste om at flere afgang og hurtigere forbindelser til og fra Ringsted vil blive en afgørende faktor for erhvervslivets rekrutteringsmuligheder, og er samtidig nødvendig for at sikre et bæredygtigt alternativ til bilpendling.

Plan & Byg  
7. januar 2014

Dir. telefon 57 62 63 39  
Sag: 13/15049

Teknisk Forvaltning  
Rønnedevej 9  
4100 Ringsted

Tlf. 57 62 63 00  
Fax 57 62 63 15

[jol@ringsted.dk](mailto:jol@ringsted.dk)  
[www.ringsted.dk](http://www.ringsted.dk)

Vi ser frem til det videre samarbejde om gode og fremtidssikrede jernbaneforbindelser, og deltager gerne i afsøgningen af alternative løsningsforslag i forbindelse med den helt nødvendige VVM-redegørelse.

Med venlig hilsen

Jens Karrebæk  
Stadsarkitekt

**Hørings svar**

Benny Spangsborg [Benny.Spangsborg@dbschenker.com]

**Sendt:** 7. januar 2014 11:34

**Til:** hastighedsopgraderingringsted

**Cc:** Annette Thorup (ATHO)

**Vedhæftede filer:** Svar ændring anlægslov Rg.pdf (514 KB)

Vedhæftet DB Schenker Rail Scandinavia's svar på udkast til ændring af lov om anlæg af jernbanestrækning København – Ringsted.

Med venlig hilsen/Best regards

**Benny Spangsborg**

Head of Safety & Technical Management

---

DB Schenker Rail Scandinavia A/S

Spotorno Allé 12

DK-2630 Taastrup

Office +45 88 30 0945 | Mobile +45 29 27 67 70 | Email: benny.spangsborg@dbschenker.com



Vores ref.: 05-10-01-2008-12-10

7. januar 2014

**Svar på høring om ændring af lov om anlæg af en jernbanestrækning København – Ringsted over Køge**

DB Schenker Rail Scandinavia A/S har modtaget udkast til lov om ændring af lov om anlæg af en jernbanestrækning København-Ringsted over Køge (ombygning m.v. af Ringsted station) af 12.12.2013.

DB Schenker Rail Scandinavia har følgende kommenter til udkastet:

Med det fremsendte forslag er det nødvendigt med rangering i hovedsporerne, som bliver udlagt til 250 km/h, hvilket er aldeles uhensigtsmæssigt. Det er til gene for både passagertogene og godstogene.

Derudover vil det betyde, at der skal arbejde rangerpersonale i hovedspor, hvor der i nabosporet køres med 250 km/h.

For at imødegå dette, skal det ny spor i øst for stationen være elektrificeret for toglængder på mindst 1000 meter (hvis det skal fremtidssikres, alternativt 835 meter) fra det sidste sporskifte mod øst (22A), idet der kun er adgang til sporet fra spor 7 (og hovedsporet). Er der ikke 1000 m (835 m) elektrificeret spor efter indkørsel fra hovedsporet, skal tog over 650 meter deles i spor 5 - hovedsporet og hentes ind på godsområdet af 2 gange. I den tid vil der selvklart være lukket for passagertog i spor 5.

En forudsætning for at det ny spor kan anvendes er, at der etableres plane rangerstier, d.v.s nedgravede kabler m.m., øverste sporkasse belagt med små skærver samt belysning på rangerområdet.

Afgang fra godsområdet mod vest skal i det foreslåede projekt ske ved at krydse banegården direkte fra det ny spor. Dette skal ske ved at rangere toget ind på det ny spor og derfra få afgang. En usmidig og ressourcekrævende aktivitet. For at sikre en hensigtsmæssig og smidig afgang fra godsområdet, bør der etableres sporskifteforbindelse mellem spor 7, 6, 5, 4 og 3, samt en transversal i hovedsporerne mod vest således, at toget kan komme på højre spor.

Etablering af disse sporforbindelser vil også smidiggøre indkørslen fra vest, således at situationen med deling af tog over 650 m i hovedsporet undgås.

Alternativet til forlængelse af det ny øst spor, etablering af sporforbindelser mellem sporerne 7, 6, 5, 4 og 3 samt transversal i de vestlige hovedspor er at flytte projektet mod øst til tilslutningen af den ny bane fra Køge.

Med venlig hilsen

  
Benny Spangsborg  
Head of Safety & Technical Management

## **SVMP1056 Høringssvar til lovforslag om ændring af lov om nalæg af jernbanestrækning København-Ringsted ove Køge (Ombygning m.v. af Ringsted station)**

Kirsten Christensen [kc@vestmuseum.dk]

**Sendt:** 6. januar 2014 12:57  
**Til:** hastighedsopgraderingringsted  
**Cc:** Annette Thorup (ATHO)  
**Vedhæftede filer:** SVMP1056 Høringssvar 2014.pdf (383 KB)

Banedanmark

Der er allerede givet et høringssvar jf. museumslovens §23 vedrørende risiko for ødelæggelse af væsentlige fortidsminder forud for jordarbejder i forbindelse med Hastighedsopgradering gennem Ringsted (med kortbilag). Det anbefalede vedr. skjulte fortidsminder er for størsteparten indarbejdet i lovforslaget.

Der er dog enkelte ændringer til lovforslaget som er markeret med rødt i det vedhæftede. Det drejer sig især om museets navn, som efter en fusion 1-1-2013 hedder Museum Vestsjælland.

Med venlig hilsen

Kirsten Christensen  
Museumsinspektør

### **Museum Vestsjælland**

Arkæologi  
Storgade 17  
4180 Sorø  
Tlf +45 5783 4063, direkte +45 5136 8714  
e-mail: [kc@vestmuseum.dk](mailto:kc@vestmuseum.dk)  
Hjemmeside: [www.museumvestsjælland.dk/](http://www.museumvestsjælland.dk/);



**Banedanmark**  
Anlægsudvikling  
Amerika Plads 15  
2100 København Ø  
Att. Annette Thorup

Sorø, den 6. januar 2014  
J.nr.:P1056

**Høringsvar vedr. lovforslag om ændring af lov om anlæg af en jernbanestrækning København-Ringsted over Køge (Ombygning m.v. af Ringsted station).**

Der er allerede givet et høringssvar jf. museumslovens §23 vedrørende risiko for ødelæggelse af væsentlige fortidsminder forud for jordarbejder i forbindelse med Hastighedsopgradering gennem Ringsted (med kortbilag). Det anbefalede vedr. skjulte fortidsminder er for størsteparten indarbejdet i lovforslaget.

I det nedenstående er med rødt markeret ændringer til lovforslaget vedr. kulturhistoriske forhold:

*"9.2.7. 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 kendte 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 mod nord og vest for banen. Mod syd er der registeret metaldetektorfund fra yngre jernalder-middelalder.

Lige vest for Ringsted å er syd for banen registreret en enkelt overpløjet gravhøj, 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 sløjftet en dysse ved anlæggelse af jernbanen, og der kan være bebyggelsesspor fra stenalderen indenfor arealet.

Øst for banestrækningen mod Næstved findes et beskyttet moseområde med en lokal hævnings. 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 Midtsjællandske 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".

Med venlig hilsen



Kirsten Christensen  
Museumsinspektør, arkæologi

## Annette Thorup (ATHO)

---

**Fra:** Karin Friis Trebbien - DH [kft@handicap.dk]  
**Sendt:** 3. januar 2014 09:01  
**Til:** hastighedsopgraderingringsted  
**Cc:** Annette Thorup (ATHO)  
**Emne:** Høringssvar fra DH: Høring over ændring af lov om anlæg af en jernbanestrækning København-Ringsted over Køge  
**Vedhæftede filer:** Høringssva-143506\_(1).docx

Til  
Banedanmark

Vedhæftet følger høringssvar fra Danske Handicaporganisationer til høring over ændring af lov om anlæg af en jernbanestrækning København-Ringsted over Køge (Ombygning m.v. af Ringsted Station).

Med venlig hilsen

Karin Friis Trebbien  
*Sekretær*  
Danske Handicaporganisationer (DH)  
Blekinge Boulevard 2, 2630 Taastrup, Danmark  
Tlf.: +45 3675 1777 – Fax: +45 3675 1403  
Direkte: +45 3638 8520  
E-mail: [kft@handicap.dk](mailto:kft@handicap.dk)  
[www.handicap.dk](http://www.handicap.dk)





Til  
Banedanmark,  
e-mail: [hastighedsopgraderingringsted@bane.dk](mailto:hastighedsopgraderingringsted@bane.dk),  
c.c.: [atho@bane.dk](mailto:atho@bane.dk)

Blekinge Boulevard 2  
2630 Taastrup, Danmark  
Tlf.: +45 3675 1777  
Fax: +45 3675 1403  
dh@handicap.dk  
www.handicap.dk

Taastrup, den 3. januar 2014  
Sag 19-2013-00877– Dok. 143506 SL/mol/kft

## **Høringssvar: Ændring af lov om anlæg af en jernbanestrækning København-Ringsted over Køge (Ombygning m.v. af Ringsted Station)**

---

Danske Handicaporganisationer (DH) har modtaget ovenstående høring og har følgende kommentarer:

Jeg 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 Bygningsreglementet, håndbogen Udearealer for alle, den internationale TSI PRM og anvisninger fra Statens Byggeforskningsinstitut. Desuden bør man stille som et krav, at der i projektet tilknyttes en tilgængelighedsrådgiver, der kan følge processen og løbende kvalitetssikre de valgte løsninger.

Målet skal være at sikre, at flest muligt kan komme frem til stationen, benytte stationernes faciliteter og stige ombord på toget med mindst mulig behov for assistance fra personalet. Det handler kort sagt om at gøre denne jernbanestrækning til en kollektiv transportinvestering for alle.

Skulle ovenstående give anledning til spørgsmål, kan disse rettes til chefkonsulent, Monica Løland, på tlf.: 3638 8524 eller e-mail: [mol@handicap.dk](mailto:mol@handicap.dk).

Med venlig hilsen



Stig Langvad  
Formand

## Annette Thorup (ATHO)

---

**Fra:** Annette Thorup (ATHO)  
**Sendt:** 6. januar 2014 11:05  
**Til:** Annette Thorup (ATHO)  
**Emne:** VS: hørings svar vedr. ombygning mv. af Ringsted Station  
**Vedhæftede filer:** Naturstyrelsen.docx

**DLDocumentId:** 001788791

---

**Fra:** Ole Stryhn [<mailto:OLST-ROS@domstol.dk>]  
**Sendt:** 2. januar 2014 09:53  
**Til:** hastighedsopgraderingringsted  
**Emne:** hørings svar vedr. ombygning mv. af Ringsted Station

Banedanmark har ved mail af 12. december 2013 anmodet Fredningsnævnet for Vestsjælland om eventuelle bemærkninger til udkast til forslag til lov om ændring af lov om anlæg af en jernbanestrækning København-Ringsted over Køge.

Fredningsnævnet har i den anledning indhentet en udtalelse fra Naturstyrelsen. Udtalelsen er vedhæftet som fil til denne mail.

Fredningsnævnet har ingen bemærkninger til lovforslaget.

Med venlig hilsen

Ole Stryhn  
Dommer, formand for Fredningsnævnet for Vestsjælland

Fredningsnævnet har anmodet Naturstyrelsen om eventuelle bemærkninger til ovennævnte sag.

Naturstyrelsen har gennemgået sagsmaterialet og skal på den baggrund oplyse, at der ikke findes fredninger som berøres af udkastet til ændring af lov om anlæg af en jernbanestrækning København-Ringsted over Køge, som drejer sig om ændring af forhold umiddelbart vest for Ringsted station.

Med venlig hilsen

Lars Nicolai Thiim  
Specialkonsulent, cand. scient.  
Det åbne land  
Dir tlf.: (+45) 72 54 25 39  
lanth@nst.dk

Haraldsgade 53  
DK - 2100 København Ø  
Tlf.: (+45) 72 54 30 00  
www.naturstyrelsen.dk



## Annette Thorup (ATHO)

---

**Fra:** KOMOE Helle S. Andersen [HA@komoe.dk] på vegne af KOMOE Postkasse [KOMOE@komoe.dk]  
**Sendt:** 3. januar 2014 12:31  
**Til:** hastighedsopgraderingringsted  
**Cc:** Annette Thorup (ATHO); KOMOE Postkasse  
**Emne:** SV: Høring - lovforslag om ændring af lov om anlæg af en jernbanestrækning København-Ringsted over Køge (Ombygning m.v. af Ringsted Station)

Til Banedanmark

Jeg skal for god ordens skyld herved meddele, at Kommissarius ved Statens Ekspropriationer på Øerne ikke har bemærkninger til det fremsendte lovforslag om ændring af lov om anlæg af en jernbanestrækning København-Ringsted over Køge (Ombygning m.v. af Ringsted Station).

Med venlig hilsen

Helle S. Andersen  
Kommissarius

Kommissarius ved Statens Ekspropriationer på Øerne  
The State Commissioners for Expropriations  
Frederiksholms Kanal 4 B, 2. sal,  
DK-1220 København K.  
Tlf.: +45 33928725  
e-mail: [ha@komoe.dk](mailto:ha@komoe.dk)  
[www.komoe.dk](http://www.komoe.dk)

---

**Fra:** Annette Thorup (ATHO) [<mailto:atho@BANE.dk>]  
**Sendt:** 12. december 2013 10:52  
**Til:** [Stm@stm.dk](mailto:Stm@stm.dk); [fm@fm.dk](mailto:fm@fm.dk); [kum@kum.dk](mailto:kum@kum.dk); [post@kulturarv.dk](mailto:post@kulturarv.dk); [mst@mst.dk](mailto:mst@mst.dk); [nst@nst.dk](mailto:nst@nst.dk); [info@mim.dk](mailto:info@mim.dk); KOMOE Postkasse  
**Cc:** [trm@trm.dk](mailto:trm@trm.dk); TRM Berit Gohr Kaptain  
**Emne:** VS: Høring - lovforslag om ændring af lov om anlæg af en jernbanestrækning København-Ringsted over Køge (Ombygning m.v. af Ringsted Station)

Banedanmark anmoder om eventuelle bemærkninger til udkast til forslag til lov om ændring af lov om anlæg af en jernbanestrækning København-Ringsted over Køge (Ombygning m.v. af Ringsted Station).

Lovforslaget skal ses på baggrund af aftalen af 21. marts 2013 om "En ny Storstrømsbro, Holstebromotorvejen mv." mellem regeringen (Socialdemokraterne, Det Radikale Venstre og Socialistisk Folkeparti), Venstre, Dansk Folkeparti, Liberal Alliance og Det Konservative Folkeparti.

Høringssvar bedes sendt til Banedanmark **senest fredag den 3. januar 2014** på mail til [hastighedsopgraderingringsted@bane.dk](mailto:hastighedsopgraderingringsted@bane.dk) med kopi til [atho@bane.dk](mailto:atho@bane.dk).

Vi vedhæfter lovforslaget samt høringsbrev og høringsliste.

Lovforslaget kan endvidere ses på [www.hoeringsportalen.dk](http://www.hoeringsportalen.dk)

Med venlig hilsen

**Annette Thorup**  
Juridisk Konsulent

## Annette Thorup (ATHO)

---

**Fra:** Hans-Åke Gustavsson [Hans-Ake.Gustavsson@hectorrail.com]  
**Sendt:** 27. december 2013 10:05  
**Til:** hastighedsopgraderingringsted; Annette Thorup (ATHO)  
**Emne:** VB: Høring - lovforslag om ændring af lov om anlæg af en jernbanestrækning København-Ringsted over Køge (Ombygning m.v. af Ringsted Station)

### Udkast til forslag til lov om ændring af lov om anlæg af en jernbanestrækning København-Ringsted over Køge (Ombygning m.v. af Ringsted Station)

Vi har modtaget lovforslag om ændring af lov om anlæg af en jernbanestrækning København-Ringsted over Køge (Ombygning m.v. af Ringsted Station) till høring. Den enda kommentar vi har är att vi önskar att arbetena planeras på ett sätt så att påverkan på trafikavvecklingen minimeras, framförallt fram till augusti 2015 då arbetena med dubbelspårsutbyggnad Vojens-Vamdrup fortfarande pågår och har stor trafikpåverkan på transitgodstrafiken genom Danmark.

Med venlig hilsen

Hans-Åke Gustavsson

HECTOR RAIL AB  
Svärdvägen 27  
SE-182 33 Danderyd  
Sweden  
Tel: +46 8 544 967 24  
Mob: +46 76 826 90 09  
Fax: +46 8 544 967 25  
[www.hectorrail.com](http://www.hectorrail.com)

**Från:** Mats Nyblom

**Skickat:** den 12 december 2013 10:47

**Till:** Hans-Åke Gustavsson

**Ämne:** FW: Høring - lovforslag om ændring af lov om anlæg af en jernbanestrækning København-Ringsted over Køge (Ombygning m.v. af Ringsted Station)

För ev åtgärd.

// Mats

**From:** Annette Thorup (ATHO) [mailto:[atho@BANE.dk](mailto:atho@BANE.dk)]

**Sent:** den 12 december 2013 10:42

**To:** [samfund@advokatsamfundet.dk](mailto:samfund@advokatsamfundet.dk); [info@arriva.dk](mailto:info@arriva.dk); [di@di.dk](mailto:di@di.dk); [sekretariatet@cfl-cargo.dk](mailto:sekretariatet@cfl-cargo.dk); [dn@dn.dk](mailto:dn@dn.dk); [info@danskbyggeri.dk](mailto:info@danskbyggeri.dk); [dcf@dcf.dk](mailto:dcf@dcf.dk); [hoeringssager@danskerhverv.dk](mailto:hoeringssager@danskerhverv.dk); [dh@handicap.dk](mailto:dh@handicap.dk); [dhf@dhf-net.dk](mailto:dhf@dhf-net.dk); [dj@djf.dk](mailto:dj@djf.dk); [info@danskledningsejerforum.dk](mailto:info@danskledningsejerforum.dk); [regioner@regioner.dk](mailto:regioner@regioner.dk); [info@skovforeningen.dk](mailto:info@skovforeningen.dk); [info@dasp.dk](mailto:info@dasp.dk); [Rail.dk@dbschenker.com](mailto:Rail.dk@dbschenker.com); [transport@di.dk](mailto:transport@di.dk); [kundecenter@dongenergy.dk](mailto:kundecenter@dongenergy.dk); [dsbpost@dsb.dk](mailto:dsbpost@dsb.dk); [sdsboresund@dsb.dk](mailto:sdsboresund@dsb.dk); [info@energinet.dk](mailto:info@energinet.dk); [vestsjaelland@fredningsnaevn.dk](mailto:vestsjaelland@fredningsnaevn.dk); [fr@friluftstraadet.dk](mailto:fr@friluftstraadet.dk); Info Hector Rail; [trafik-jernbane@hk.dk](mailto:trafik-jernbane@hk.dk); Hovedstadens Lokalbaner A/S; [ahts@ahts.dk](mailto:ahts@ahts.dk); [kl@kl.dk](mailto:kl@kl.dk); [lo@lo.dk](mailto:lo@lo.dk); [post@lokalbanen.dk](mailto:post@lokalbanen.dk); [m@m.dk](mailto:m@m.dk); [info@metroservice.dk](mailto:info@metroservice.dk); Midtjyske Jernbaner; [midttrafik@midttrafik.dk](mailto:midttrafik@midttrafik.dk); [movia@moviatrafik.dk](mailto:movia@moviatrafik.dk); NEG info; [noahtrafik@noah.dk](mailto:noahtrafik@noah.dk); [post@nord-ostsee-bahn.de](mailto:post@nord-ostsee-bahn.de); Nordjyske Jernbaner; [post@regionstog.dk](mailto:post@regionstog.dk); [regionsjaelland@regionsjaelland.dk](mailto:regionsjaelland@regionsjaelland.dk); [ringsted@ringsted.dk](mailto:ringsted@ringsted.dk); [Kjeld.a.larsen@lic-mail.dk](mailto:Kjeld.a.larsen@lic-mail.dk); [kundecenter@seas-nve.dk](mailto:kundecenter@seas-nve.dk); [info@sbf.dk](mailto:info@sbf.dk); [kontor@vestmuseum.dk](mailto:kontor@vestmuseum.dk); [info@teknologisk.dk](mailto:info@teknologisk.dk); [di@di.dk](mailto:di@di.dk); [post@sydtrafik.dk](mailto:post@sydtrafik.dk); [railway@oresundsbron.com](mailto:railway@oresundsbron.com); [info@txlogistik.eu](mailto:info@txlogistik.eu); [info@ecocouncil.dk](mailto:info@ecocouncil.dk)

## Annette Thorup (ATHO)

---

**Fra:** Henriette Fagerberg Erichsen [hfe@advokatsamfundet.dk]  
**Sendt:** 17. december 2013 10:06  
**Til:** Annette Thorup (ATHO); hastighedsopgraderingringsted  
**Emne:** Underskrevet høringssvar til Banedanmark (Sagsnr.: 2013 - 4015)  
**Vedhæftede filer:** Høringssvar til Banedanmark.pdf

Hermed fremsendes Advokatrådets høringssvar over udkast til forslag til lov om ændring af lov om anlæg af en jernbanestrækning København-Ringsted over Køge (Ombygning mv. af Ringsted Station).

Med venlig hilsen

Henriette Erichsen  
Sekretær  
**Advokatsamfundet**  
Kronprinsessegade 28  
1306 København K

T +45 3396 9798  
D +45 3396 9728  
F +45 3336 9750  
[hfe@advokatsamfundet.dk](mailto:hfe@advokatsamfundet.dk)  
[www.advokatsamfundet.dk](http://www.advokatsamfundet.dk)



Banedanmark  
Amerika Plads 15  
  
2100 København Ø

KRONPRINSESSEGADE 28  
1306 KØBENHAVN K  
TLF. 33 96 97 98  
FAX 33 36 97 50

DATO: 17. december 2013  
SAGSNR.: 2013 - 4015  
ID NR.: 269229

[hastighedsopgraderingringsted@bane.dk](mailto:hastighedsopgraderingringsted@bane.dk) + [atho@bane.dk](mailto:atho@bane.dk)

**Høring - over udkast til forslag til lov om ændring af lov om anlæg af en jernbanestrækning København-Ringsted over Køge (Ombygning mv. af Ringsted Station)**

Ved e-mail af 12-12-2013 har Banedanmark anmodet om Advokatrådets bemærkninger til ovennævnte udkast.

Advokatrådet har ikke bemærkninger til det fremsendte høringsmateriale.

Med venlig hilsen

  
Torben Jensen

## Annette Thorup (ATHO)

---

**Fra:** Anne Mette Kristensen [AMK@m.dk]  
**Sendt:** 13. december 2013 11:33  
**Til:** hastighedsopgraderingringsted  
**Cc:** Annette Thorup (ATHO)  
**Emne:** SV: Høring - lovforslag om ændring af lov om anlæg af en jernbanestrækning København-Ringsted over Køge (Ombygning m.v. af Ringsted Station)

**DLDocumentId:** 001786615

Til rette vedkommende

Metroselskabet har ingen bemærkninger til ovennævnte lovforslag

Med venlig hilsen

**Anne Mette Kristensen**  
Direktionssekretær

**Metroselskabet I/S**  
Metrovej 5  
DK-2300 København S  
m.dk

T +45 3311 1700  
M +45 7242 4929  
E [amk@m.dk](mailto:amk@m.dk)

Metroen kører hurtigt og hele tiden og er med til at udvikle byen.  
Glæd dig til 17 nye stationer i december 2018. Følg med på m.dk.

---

**Fra:** Annette Thorup (ATHO) [<mailto:atho@BANE.dk>]

**Sendt:** 12. december 2013 10:42

**Til:** [samfund@advokatsamfundet.dk](mailto:samfund@advokatsamfundet.dk); [info@arriva.dk](mailto:info@arriva.dk); [di@di.dk](mailto:di@di.dk); [sekretariatet@cfl-cargo.dk](mailto:sekretariatet@cfl-cargo.dk); [dn@dn.dk](mailto:dn@dn.dk); [info@danskbyggeri.dk](mailto:info@danskbyggeri.dk); [dcf@dcf.dk](mailto:dcf@dcf.dk); [hoeringssager@danskerhverv.dk](mailto:hoeringssager@danskerhverv.dk); [dh@handicap.dk](mailto:dh@handicap.dk); [dhf@dhf-net.dk](mailto:dhf@dhf-net.dk); [dj@djf.dk](mailto:dj@djf.dk); [info@danskledningsejerforum.dk](mailto:info@danskledningsejerforum.dk); [regioner@regioner.dk](mailto:regioner@regioner.dk); [info@skovforeningen.dk](mailto:info@skovforeningen.dk); [info@dasp.dk](mailto:info@dasp.dk); [Rail.dk@dbschenker.com](mailto:Rail.dk@dbschenker.com); [transport@di.dk](mailto:transport@di.dk); [kundecenter@dongenergy.dk](mailto:kundecenter@dongenergy.dk); [dsbpost@dsb.dk](mailto:dsbpost@dsb.dk); [sdsboresund@dsb.dk](mailto:sdsboresund@dsb.dk); [info@energinet.dk](mailto:info@energinet.dk); [vestsjaelland@fredningsnaevn.dk](mailto:vestsjaelland@fredningsnaevn.dk); [fr@friluftstraadet.dk](mailto:fr@friluftstraadet.dk); [info@hectorrail.com](mailto:info@hectorrail.com); [trafik-jernbane@hk.dk](mailto:trafik-jernbane@hk.dk); Hovedstadens Lokalbåner A/S; [ahts@ahts.dk](mailto:ahts@ahts.dk); [kl@kl.dk](mailto:kl@kl.dk); [lo@lo.dk](mailto:lo@lo.dk); [post@lokalbanen.dk](mailto:post@lokalbanen.dk); mPost; [info@metroservice.dk](mailto:info@metroservice.dk); Midtjyske Jernbaner; [midttrafik@midttrafik.dk](mailto:midttrafik@midttrafik.dk); [movia@moviatrafik.dk](mailto:movia@moviatrafik.dk); NEG info; [noahtrafik@noah.dk](mailto:noahtrafik@noah.dk); [post@nord-ostsee-bahn.de](mailto:post@nord-ostsee-bahn.de); Nordjyske Jernbaner; [post@regionstog.dk](mailto:post@regionstog.dk); [regionsjaelland@regionsjaelland.dk](mailto:regionsjaelland@regionsjaelland.dk); [ringsted@ringsted.dk](mailto:ringsted@ringsted.dk); [Kjeld.a.larsen@lic-mail.dk](mailto:Kjeld.a.larsen@lic-mail.dk); [kundecenter@seas-nve.dk](mailto:kundecenter@seas-nve.dk); [info@sbf.dk](mailto:info@sbf.dk); [kontor@vestmuseum.dk](mailto:kontor@vestmuseum.dk); [info@teknologisk.dk](mailto:info@teknologisk.dk); [di@di.dk](mailto:di@di.dk); [post@sydtrafik.dk](mailto:post@sydtrafik.dk); [railway@oresundsbron.com](mailto:railway@oresundsbron.com); [info@txlogistik.eu](mailto:info@txlogistik.eu); [info@ecocouncil.dk](mailto:info@ecocouncil.dk)

**Emne:** Høring - lovforslag om ændring af lov om anlæg af en jernbanestrækning København-Ringsted over Køge (Ombygning m.v. af Ringsted Station)

Banedanmark anmoder om eventuelle bemærkninger til udkast til forslag til lov om ændring af lov om anlæg af en jernbanestrækning København-Ringsted over Køge (Ombygning m.v. af Ringsted Station).

Lovforslaget skal ses på baggrund af aftalen af 21. marts 2013 om "En ny Storstrømsbro, Holstebromotorvejen mv." mellem regeringen (Socialdemokraterne, Det Radikale Venstre og Socialistisk Folkeparti), Venstre, Dansk Folkeparti, Liberal Alliance og Det Konservative Folkeparti.