



MINISTEREN

Transportudvalget
Folketinget

Dato 1.maj 2014
J. nr.

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transportudvalget har i brev af 14. april stillet mig følgende spørgsmål vedrørende L152 – Forslag til lov om ændring af lov om anlæg af en jernbanestrækning København-Ringsted, som jeg hermed skal besvare.

Spørgsmål nr. 20 L152:

Ministerens bedes kommentere henvendelsen af 11. april 2014 fra Rådet for Bæredygtig Trafik, jf. L 152 - bilag 8.

Svar:

Det er min opfattelse, at Banedanmark har læst og taget stilling til det fremsendte høringssvar fra Rådet for Bæredygtig Trafik. En del af de emner, som Rådet for Bæredygtig Trafik har fremhævet i høringssvaret er desuden nævnt og kommenteret i høringsnotatet jf. svar på TRU spm 1 vedr. L152 (2013-2014).

Jeg har desuden forelagt sagen for Banedanmark, som uddybende oplyser at:

”Som nævnt i besvarelse af TRU-spørgsmål 1 L152, behandler høringsnotatet for L152 henvendelsen fra bl.a. Rådet for Bæredygtig Trafik, jf. høringssvar og høringsnotat mv. på Folketingets hjemmeside. Som det fremgår af høringsnotatet gennemgås de væsentligste emner fra høringssvarene og derfor er ikke alle forhold i høringssvarene kommenteret. Rådet for Bæredygtig Trafik er, som det fremgår af høringsnotatet, på forsiden nævnt som en høringspart, der har angivet høringssvar.

En række af de forhold, som Rådet for Bæredygtig Trafik har nævnt i høringssvaret af 7. januar 2014, er behandlet i høringsnotatet, som f.eks. spørgsmål om en østlig placering af den niveaufri udflætning og ændring af godssporet. Herunder indvendinger, fremsat i henvendelsen af 11. april 2014, imod, at de fremtidige køreplaner vil være meget fastlåste, og at anlægget ikke er fremtidssikret i tilstrækkelig grad.

De problemstillinger, der henvises til i henvendelsen, vedrørende projektet ved Ringsted station og en østlig og vestlig løsning for udflætningsanlæg, herunder hastighedsopgradering og afvikling af godstrafik, er endvidere detaljeret gennemgået i en række svar på spørgsmål fra Transportudvalget, vedrørende projektet ved Ringsted station.



Følgende forhold kan opsummeres vedrørende de fremsatte trafikale spørgsmål:

Side 2/3

Banen mellem Ringsted og Næstved har en skarp kurve i vestenden af Ringsted station. Denne kurve reducerer potentialet for gennemkørselshastigheden af Ringsted station. Den planlagte gennemkørselshastighed på 120 km/t tager udgangspunkt i dette eksisterende kurveforhold. Udfletningsanlægget vest for Ringsted, samt det nye sportracé mod Næstved, bestræbes projekteret til 160 km/t. i det omfang de geometriske forhold muliggør dette. Således at dette er fremtidsikkert i forhold til en hastighedsopgradering. Det kan oplyses, at banen mellem Ringsted og tunnelen under Femernbælt opgraderes til en strækningshastighed på 200km/t, hvor dette er muligt.

De nødvendige ramper ifm. udfletningsanlægget i vestenden af Ringsted station bygges efter de gældende internationale Tekniske Specifikationer for Interoperabilitet (TSI'er) og vil derfor ikke skabe problemer for hverken passager- eller godstogstrafikken.

De påpegede togvejskonflikter mellem de nævnte trafikstrømme eksisterer med det foreslåede sporlayout for ny Ringsted station. Betydningen af disse konflikter afhænger af omfanget af de involverede trafikstrømme. Jo flere tog, der kan komme i konflikt med hinanden jo større konfliktpotentiale. Banedanmarks simuleringer af afviklingen af togtrafikken på og omkring Ringsted station dokumenterer, at disse potentielle konflikter ikke er kritiske for en smidig og rettidig trafikafvikling på ny Ringsted station.

Det er ikke korrekt, at tog mellem Roskilde og Odense er bundet til at benytte spor 1. Det er muligt at benytte både spor 1 og 2 samt spor 4 og 5 hvis nødvendigt.

Tog fra Køge Nord mod Næstved vil primært benytte spor 2, men kan også bruge spor 5.

De to anbefalede transversaler, til spor 33 og spor 31-32 i vestlig køreretning, vil kunne give bedre muligheder for en fleksibel trafikafvikling, men indgår pt. ikke i projektet og deres mulige positive effekt på togenes rettidighed er derfor ikke undersøgt.

Banedanmark beklager at der har været en misforståelse vedrørende forslaget til ny sporforbindelse, og således ikke forholdte sig til dette i sin besvarelse af d. 7. april. Rådet for bæredygtig Trafiks forslag, med en ny sporforbindelse vest for Ringsted station i østgående retning fra spor 35 til spor 33, vil tilvejebringe nye kørselsmuligheder og øge fleksibiliteten i trafikafviklingen. Denne forbindelse har dog en indbygget konflikt med trafikken i spor 32 mod Næstved.



Der vil i fremtiden være mulighed for at køre godsvogne til kombiterminalen i Taulov eller godsbanegården i Kolding, uden at skulle foretage tidskrævende opdeling af godstog og rangering på Ringsted station. En udbygning af godsfaciliteterne på Ringsted station vurderes derfor ikke at være nødvendig.

Med det nuværende planlagte sporlayout for ny Ringsted station, fører spor 6 direkte ud til spor 93 via spor 26. Derfor forefindes den efterspurgte funktionalitet i det anbefalede sporlayout.

Med hensyn til fremtidssikring skal det tilføjes, at det foreliggende forslag med en vestlig placering af udfløtningsanlægget, skal ses som et forslag, der inden for den økonomiske ramme vurderes at kunne tilvejebringe den bedste trafikale løsning. ”

Med venlig hilsen

Magnus Heunicke