

Salbyvej, Ejby-Ringsted Station

Miljøreddegørelse – hæfte 5

Forord

Jernbanen mellem København og Ringsted er en af de mest benyttede strækninger i Danmark og dermed en central del af det danske jernbaneland. Banen bliver anvendt af pendlere mellem København og det øvrige Sjælland samt til landsdækkende og international passager- og godstrafik. Kapaciteten på banen er fuldt udnyttet i myldretiden. Det øger risikoen for forsinkelser, og gør det umuligt at indsætte flere og hurtigere tog på jernbanen. Strækningen fremstår i dag som en trafikalt flaskehals, og det kan være med til at bremse mobiliteten og samfundsudviklingen.

Folketinget vedtog i marts 2007 en projekteringslov om at undersøge og projektere de nødvendige anlæg med henblik på en langsigtet forbedring af jernbanelandkapaciteten på strækningen mellem København og Ringsted. Trafikstyrelsen har efterfølgende gennemført en indledende, teknisk analyse af de to mulige løsninger og foretaget miljøundersøgelser for at afdække jernbanens påvirkning af omgivelserne.

De to løsninger betegnes 5. sporsløsningen og Nybygningsløsningen. I 5. sporsløsningen bliver den eksisterende jernbane udbygget med et ekstra spor mellem Hvidovre og Baldersbrønde og med et vendesporsanlæg i Roskilde. I Nybygningsløsningen er der tale om en ny, dobbeltsporet jernbane fra Ny Ellebjerg Station via Køge til Ringsted.

Projektet var i efteråret 2008 genstand for en offentlig høring, der blev baseret på en høringsudgave af miljøreddegørelsen på i alt 11 hæfter. Der blev afholdt 12 borgermøder, hvor ca. 170 personer gav kommentarer til projektet, og der indkom i alt ca. 260 skriftlige høringsvar. Alle henvendelser er blevet refereret og behandlet i et høringsnotat, som blev udgivet i april 2009.

Trafikstyrelsen har i sit videre arbejde med projektet behandlet henvendelserne og indarbejdet indsigelser, kommentarer og ideer i det omfang, at det har været teknisk, miljømæssigt og økonomisk muligt, ligesom Trafikstyrelsen har holdt møder med berørte kommuner og relevante statslige styrelser.

Projektets miljøreddegørelse foreligger hermed, og den udgives i seks hæfter, idet indholdet i de tidligere 11 hæfter nu er redigeret sammen i færre enheder. Miljøreddegørelsen indeholder beskrivelser af anlægget og dokumenterer de gennemførte undersøgelser af projektets påvirkninger af omgivelserne samt afværgeforanstaltninger.

Hæfterne fordeler sig således. Nr. 1 er den samlede miljøreddegørelse for hele projektet og beskriver begge løsninger. Nr. 2 omhandler 5. sporsløsningen med vendesporsanlæg i Roskilde. Nr. 3-5 omhandler Nybygningsløsningen med en geografisk opdeling af linjeføringen. Nr. 6 handler om støj og vibrationer generelt og for begge løsninger.

5. sporsløsningen og Nybygningsløsningen beskrives hver for sig med "den projekterede løsning" og "andre undersøgte løsninger". Detaljeringsniveauet for den projekterede løsning er højere end for de andre undersøgte løsninger, idet der i foråret 2009 er arbejdet videre med denne i projekteringen. Der er med denne detaljeringsforskel ikke truffet politisk beslutning om valg af løsning eller endelig linjeføring.

Martin Munk Hansen
Anlægschef

Indhold

Indledning	6	Andre undersøgte løsninger	56
Bedre rejsemuligheder	6	Jernbane tæt på motorvej ved Regnemark	56
VVM-processen	6	Omlægning af Køgevej i Kværkeby Stationsby	56
Miljøreddegørelse	7	Udfletningsanlæg ved Køgevej og Bedstedvej	56
Den videre proces	7	To ekstra spor Adamshøj-Ringsted	56
Læsevejledning	7	Nybygningsforslaget 1998	57
Det fysiske anlæg	8	Resumé	58
Strækningsbeskrivelse	9	Påvirkning af omgivelserne	58
Kommune- og lokalplaner	16		
Køge Kommune	16		
Ringsted Kommune	16		
Arealbehov	18		
Permanente ekspropriationer	18		
Midlertidige ekspropriationer	30		
Påvirkning af omgivelserne – når banen er bygget	36		
Støj og vibrationer	36		
Visuelle forhold	36		
Naturen	39		
Kulturhistoriske interesser	44		
Rekreative interesser	46		
Grundvand og drikkevand	47		
Forbrug af råstoffer og materialer	48		
Påvirkning af omgivelserne – mens banen bygges	49		
Trafikken	49		
Støj og vibrationer	50		
Visuelle forhold	51		
Naturen	51		
Kulturhistoriske interesser	52		
Rekreative interesser	52		
Jordarbejde og jordforurening	52		
Grundvand og drikkevand	53		
Luftkvalitet	54		
Affald	54		

Indledning

Mere kapacitet på jernbanen mellem København og Ringsted vil give rejsende mulighed for en bedre køreplan med flere togafgange, kortere rejsetid og færre forsinkelser. Samtidig vil en mere effektiv togtrafik bidrage væsentligt til øget mobilitet på et bæredygtigt grundlag.

Bedre rejsemuligheder

Jernbanen mellem København og Ringsted er en af de mest benyttede strækninger i Danmark og dermed en central del af det danske jernbanenet. Banen bliver anvendt af pendlere mellem København og det øvrige Sjælland samt til landsdækkende og international passager- og godstrafik. Når nye tog i de kommende år bliver sat ind på strækningen, vil kapaciteten være fuldt udnyttet.

Det sætter ikke alene en grænse for, hvor mange tog der kan køre på skinnerne. Det øger også risikoen for forsinkelser, og gør det umuligt at indsætte hurtigere tog på jernbanen. Strækningen er med andre ord en trafikalt flaskehals, som kan bremse mobiliteten og samfundsudviklingen.

Hvis jernbanen skal fremstå som en attraktiv valgmulighed i fremtidens transportbillede, er der brug for et forbedret jernbanenet, så man får flere togafgange, kortere rejsetider og færre forsinkelser.

Trafikstyrelsen undersøger to løsninger, som giver større kapacitet og dermed en bedre jernbaneforbindelse mellem København og Ringsted. De to løsninger bliver kaldt 5. sporsløsningen og Nybygningsløsningen.

5. sporsløsningen

I 5. sporsløsningen København via Roskilde til Ringsted udbygges den eksisterende bane med et ekstra spor til fjerntog og godstog mellem Hvidovre og Baldersbrønde. Sporet anlægges på den sydlige side af de eksisterende spor fra Hvidovre, så der med S-togssporene bliver i alt fem spor på denne strækning. Løsningen omfatter også et vendesporsanlæg i Roskilde og ny perron ved Ny Ellebjerg Station.

Udbygningen imødekommer det akutte behov for mere kapacitet.

Nybygningsløsningen

I Nybygningsløsningen København via Køge til Ringsted er der tale om en ny, dobbeltsporet jernbane fra Ny Ellebjerg Station via Køge til Ringsted. Denne bane øger kapaciteten mellem København og Ringsted ganske væsentligt. Det bliver muligt at forkorte rejsetider-

ne for regionaltog og for tog mellem landsdelene, og beregninger viser, at Nybygningsløsningen giver færre forsinkelser.

Den dobbeltsporede bane følger i store træk Holbæk-motorvejen ud af København til Vallensbæk, videre langs Køge Bugt Motorvejen til Køge og derefter langs Vestmotorvejen til Fjællebro. Herfra følger sporene den eksisterende bane til Ringsted. Banen forberedes til kørsel med passagertog med hastigheder op til 250 km/t.

Nybygningsløsningen omfatter desuden en ny Køge Nord Station, der bygges tæt på S-banen, tilslutning ved Køge Nord til Lille Syd Banen (Roskilde-Køge-Næstved) og et ekstra spor mellem Københavnsvej i Køge og Køge Station.

VVM-processen

I forbindelse med København-Ringsted projektet har Trafikstyrelsen gennemført en VVM-proces. Der blev i efteråret 2008 udsendt 11 hæfter af miljøreddegørelsen i offentlig høring i perioden fra 22. september til 1. december 2008.

I høringsperioden blev der afholdt i alt 12 borgermøder om København-Ringsted projektet og ét borgermøde, der alene handlede om muligheden for at placere en kombiterminal ved Køge. Kombiterminalen indgår dog ikke i den projekterede løsning og er derfor ikke en del af den endelige miljøreddegørelse.

I borgermøderne deltog ca. 1.550 borgere, og Trafikstyrelsen modtog efterfølgende skriftlige henvendelser fra i alt 269 borgere, organisationer, virksomheder og myndigheder. På borgermøderne er der registreret tilkendegivelser fra 168 borgere om København-Ringsted projektet.

Alle forslag og ideer fra høringsperioden og Trafikstyrelsens vurdering af dem er samlet i et høringsnotat. Høringsnotatet, de skriftlige kommentarer og referater fra borgermøderne ligger på Trafikstyrelsens hjemmeside.

Forslag og ideer fra høringsperioden er indarbejdet i

projektet i det omfang, at de inden for den økonomiske ramme kan forbedre projektet teknisk eller miljømæssigt, eller at de kan forbedre forholdene under anlægsarbejdet.

Processen afsluttes med udsendelse af den endelige miljøreddegørelse i september 2009.

Miljøreddegørelse

Denne miljøreddegørelse består af seks hæfter – et hæfte om det samlede projekt, et hæfte om 5. sporsløsningen, tre hæfter om Nybygningsløsningen delt op på tre strækninger, og et hæfte, der behandler støj og vibrationer i driftsfasen for hele projektet.

Miljøreddegørelsen er baseret på tekniske fagnotater, som er udarbejdet af Trafikstyrelsen og styrelsens tekniske rådgivere. Fagnotaterne er tilgængelige på Trafikstyrelsens hjemmeside.

Den videre proces

I efteråret 2009 fremsender Trafikstyrelsen til transportministeren et beslutningsgrundlag for politisk valg af løsning. Heri indgår miljøreddegørelsen.

Når Folketinget har vedtaget en anlægslov, overdrager Trafikstyrelsen projektet til en anlægsmyndighed, der står for detailprojektering, udbud og anlægsarbejde. Med en politisk beslutning 2009/10 kan Nybygningsløsningen stå klar til brug i 2018, og 5. sporsløsningen i 2020, idet dette anlægsarbejde skal koordineres med etablering af et nyt signalsystem.

Læsevejledning

Miljøreddegørelse 5 omhandler alene Nybygningsløsningen på strækningen fra Salbyvej, Ejby til Ringsted Station. Den redegør for det nye baneanlægs påvirkning af miljøet, både når anlægget er taget i brug og i den forudgående anlægsfase.

Miljøreddegørelse 1 indeholder en samlet gennemgang af hele København-Ringsted projektet, og de to projekterede løsninger sammenlignes. Miljøreddegørelse 6 gennemgår påvirkningen af støj og vibrationer både generelt og strækning for strækning. Ved at læse Miljøreddegørelse 1 og 6 sammen med miljøreddegørelsen for den strækning, der vedkommer én, har læseren mulighed for at få et godt overblik over projektet.

I Miljøreddegørelse 5 beskrives forløbet af den projekterede løsning. Efter strækningsbeskrivelsen gennemgås påvirkninger af omgivelserne fordelt på temaer. Der er

hovedsagelig tale om de påvirkninger, som har permanent karakter, når banen er bygget. De forhold, som vedrører anlægsperioden, beskrives i et særskilt afsnit. Et afsnit giver en kort oversigt over andre undersøgte løsninger. Disse løsninger har været inde i billedet tidligere i forløbet, herunder i høringsperioden. Efterfølgende er det besluttet, at de ikke skal indgå i den løsning, der projekteres videre på. Hæftet afsluttes med et kort resumé.

Projektet beskrives i miljøreddegørelsens kapitler med startpunkt i København og derefter i retning mod vest.

For mere information om arealforhold og ekspropriationer henvises der til Trafikstyrelsens pjeces "Jernbanen og arealforhold". For mere information om støj henvises der til Trafikstyrelsens pjeces "Jernbaner og støj".

Det fysiske anlæg

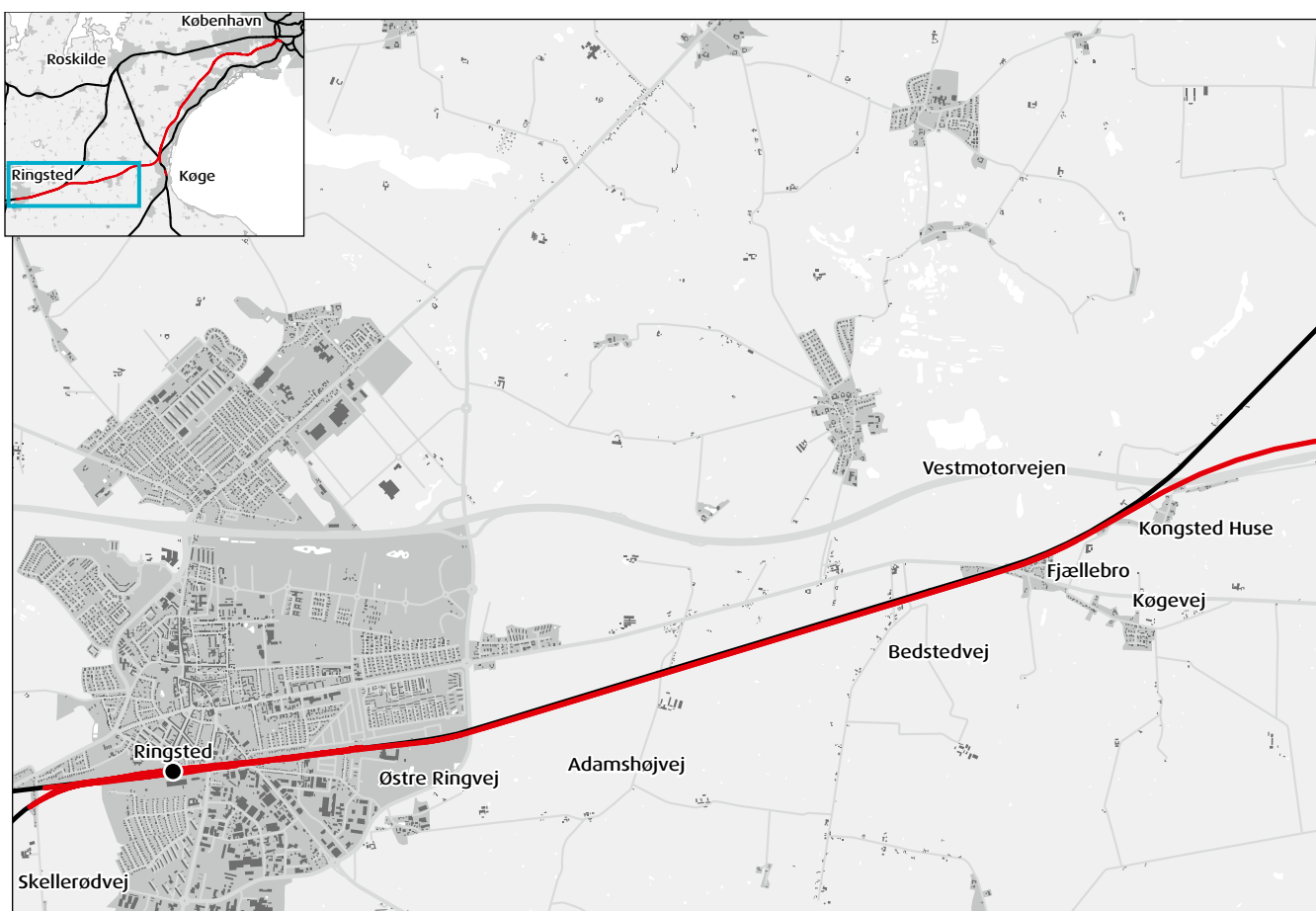
Mellem Salbyvej og Fjællebro anlægges banen på det meste af strækningen tæt på og nord for Vestmotorvejen. Fra Fjællebro passerer banen under Vestmotorvejen, hvorefter den følger den eksisterende bane til Ringsted. Banen passerer på denne strækning gennem Køge og Ringsted kommuner.

Den nye tosporede jernbane mellem Salbyvej og Ringsted Station anlægges frem til Kongsted Huse ved Fjællebro på nordsiden af Vestmotorvejen. Her passerer banen under Vestmotorvejen og følger den eksisterende bane Roskilde-Ringsted på sydsiden frem til Østre Ringvej. Fra Østre Ringvej forbindes det nordlige spor på den eksisterende bane til det nye overhalingsspor, som er under anlæggelse i forbindelse med KØR-projektet, og det sydlige spor på den nye bane anlægges ind til Ringsted Station, hvor det nuværende spor til postterminalen ligger. De to øvrige spor tilsluttes de

eksisterende spor øst for Ringsted Station. KØR-projektet omfatter bl.a. anlæg af et nyt spor øst for Ringsted og er nærmere beskrevet i Miljøreddegørelsens hæfte 1.

Af hensyn til en eventuel senere udvidelse af Vestmotorvejen placeres banen frem til Kongsted Huse som hovedregel i en afstand af ca. 60 m fra motorvejens centerlinje. Ved Regnemark omlægges Køge Å over en ca. 300 m lang strækning for at give plads til den nye bane. Hvor åen omlægges, udformes det nye å-løb med et slynget forløb.

Linjeføring



Banen passerer under 9 veje, mens 5 veje, 1 sti og 9 vandløb føres under banen. Desuden omlægges 2 veje.

Højspændingsledninger krydser banen flere steder, og enkelte steder står masterne i det areal, hvor banen skal ligge. Disse master flyttes. På strækningerne Salbyvej-Køge Å og langs Bjæverskovvej ligger en hovedgasledning, som bliver flyttet nord for jernbanen. Umiddelbart syd for Vestmotorvejen ved Kongsted Huse ligger en gastransmissionsledning, som omlægges og føres under banen.

Strækningsbeskrivelse

Nybygningsløsningen er beskrevet generelt i Miljøreddegørelse 1. De følgende afsnit giver en mere detaljeret beskrivelse af banens forløb fra Salbyvej til Ringsted Station.

Salbyvej-Teglværksvej

Jernbanen krydser over Salbyvej. Derefter passerer den på en dæmning gennem den tidligere grusgrav, som fyldes delvist op i den sydlige ende. For at give plads til banen bliver adgangsvejen til ejendommen Salbyvej 207 flyttet mod nord. Herefter anlægges banen i en åben afgravning frem til Køge Å. Banen krydser Køge Å på en ca. 65 m lang dalbro, som etableres parallelt med motorvejen. Åen, der er en Natura 2000 lokalitet, vil således ikke blive berørt af baneanlægget.

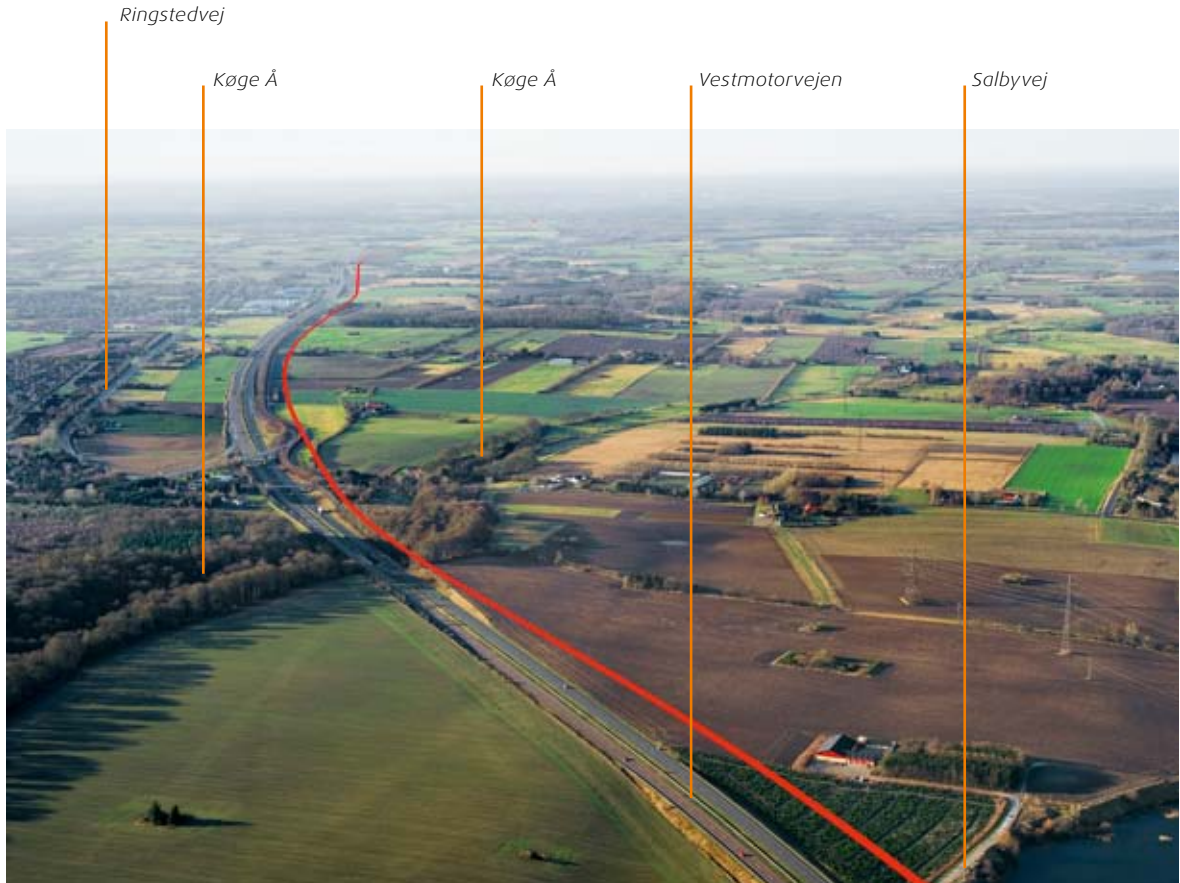
Jernbanen fortsætter i en åben afgravning og passerer under Ejbyvej.

Bjæverskovvej ligger i dag tæt op ad motorvejens nordside. Fra Bjæverskovvejs udgangspunkt ved Ejbyvej flyttes vejen nord for banen. Ved at flytte Bjæverskovvej mod nord bliver der fortsat direkte adgang til sidevejene uden at etablere krydsninger af banen.



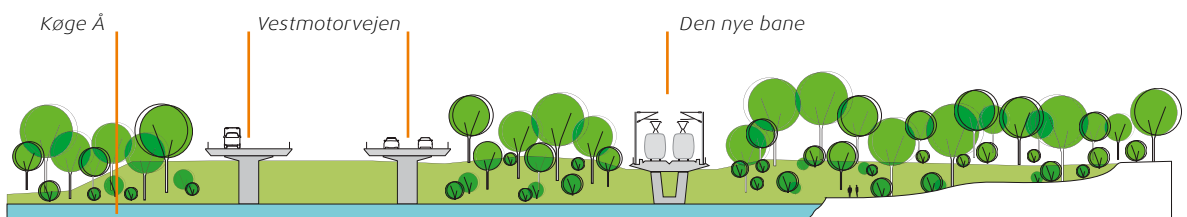
- Nye spor
- Eksisterende bane
- Eksisterende station





Mellem Køge og Fjællebro anlægges den nye bane nord for Vestmotorvejen, hvor den krydser Køge Å.

Den nye bane passerer Køge Å, forløber under Ejbyvej og videre langs med tilkørselsrampen fra Ringstedvej.



Snit af den nye banes placering i forhold til Vestmotorvejen, hvor banen og Vestmotorvejen krydser Køge Å.



Den nye bane anlægges nord om Bjæverskov nord for Vestmotorvejen.

Bjæverskovvej nord for Vestmotorvejen flyttes mod nord for at gøre plads til den nye bane langs motorvejen. Bjæverskovvej bevarer direkte adgang til sidevejene uden at skulle krydse banen. Ved passage af Bjæverskovvej anlægges banen i niveau med motorvejen. Herefter fortsætter den mod vest i et niveau på 0,5-1m over motorvejen.



På strækningerne Salbyvej-Køge Å og langs Bjæverskovvej omlægges en gasledning til nord for jernbanen.

Banen fortsætter i åben afgravning til umiddelbart før Bjæverskovvejs krydsning under motorvejen. Her anlægges banen på en dæmning, hvor den passerer over Bjæverskovvej og stien Teglværksvej. Stien mel-

lem Bjæverskovvej og krydsningen af Teglværksvej flyttes nord for linjeføringen.

Fra Bjæverskovvej ved krydsningen under Vestmotorvejen etableres en adgangsvej mellem banen og motorvejen til rastestationen Infoteria Bjæverskov og videre til den eksisterende gasregulatorstation ud for Spanagervej.



Den nye bane anlægges nord for Vestmotorvejen og krydser Vestre Ringvej nord for motorvejsramperne.

Ved Regnemark ligger banen på en dæmning. Køge Å omlægges på en ca. 300 m lang strækning, og det oprindelige, slyngede å-forløb genskabes, hvilket giver bedre faldforhold for åen.

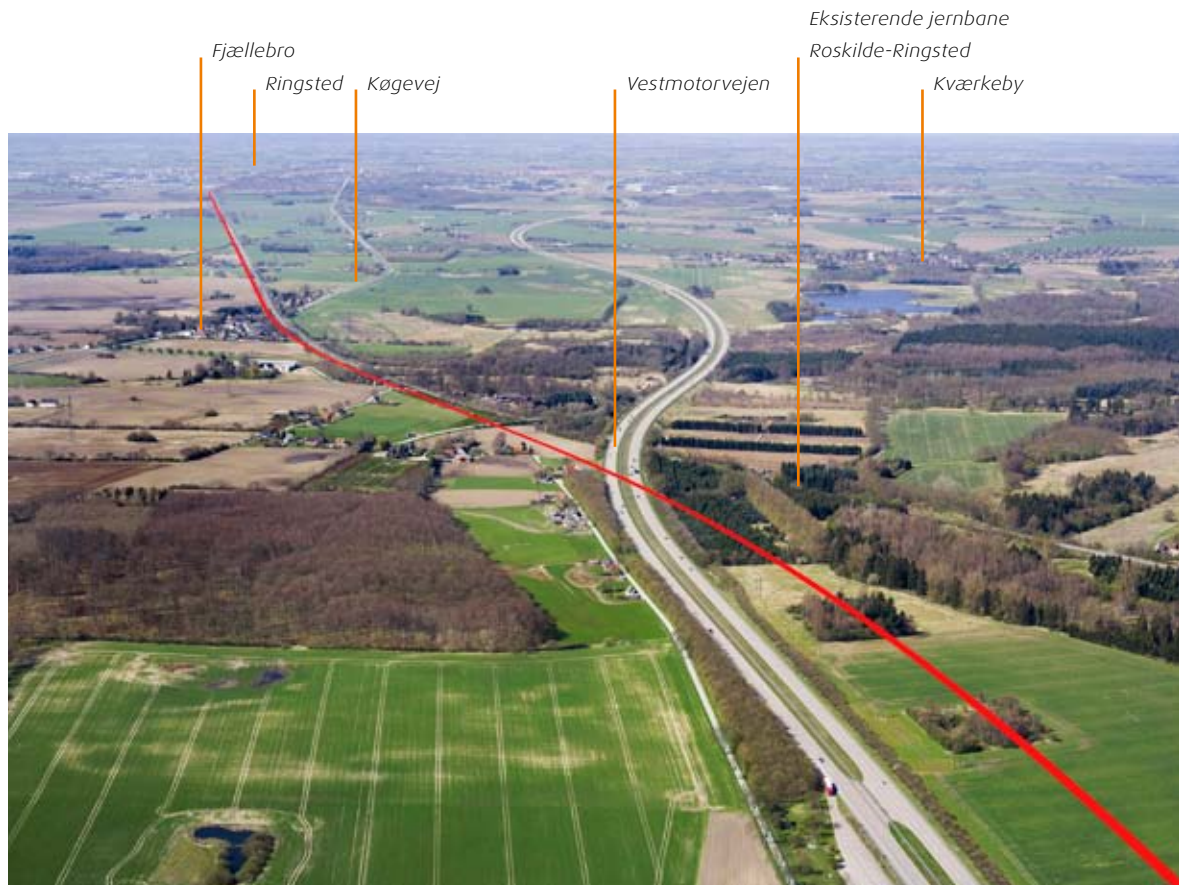


Teglværksvej-Vestre Ringvej

Banen fortsætter på en dæmning og føres over vejen ved Regnemarkværket. Ved Regnemark omlægges Køge Å og flyttes mod nord på en ca. 300 m lang strækning. Ved forlægningen genskabes det oprindeli-

ge, slyngede å-forløb, og åen får bedre faldforhold. Der etableres naturlige skrånninger mod åen.

Efter passage af Køge Å ved Regnemark fortsætter banen i en åben afgravning. Ved Vestre Ringvej træk-



Den nye bane krydser under Vestmotorvejen ved Kongsted Huse og fortsætter derefter ind mod Ringsted parallelt med den eksisterende bane.

kes banens linjeføring mod nord uden om tilslutningsanlægget til motorvejen.

Vestre Ringvej-Fjællebro

Jernbanen passerer under Vestre Ringvej. Herefter anlægges den i åben afgravning langs motorvejen. Banen fortsætter over Slimminge Å og en vandledning, der forbinder boringerne på Københavns Energis kildeplads.

Efter Slimminge Å passerer jernbanen under Bøgedevandløbet og derefter over Bøgedevandløbet, der rørlægges.

I området øst for Kongsted Huse har Vejdirektoratet planer om at etablere en rasteplads mellem Vestmotorvejen og Nybygningsløsningens linjeføring. Planerne vil blive koordineret med jernbaneprojektet i detailprojektfasen.

Ved Kongsted Huse krydser banen Vestmotorvejen i en tunnel. Krydsningen løber i en spids vinkel, hvilket gør tunnelen ca. 160 m lang. Herefter fortsætter banen i en åben afgravning og passerer under Kongstedvej.

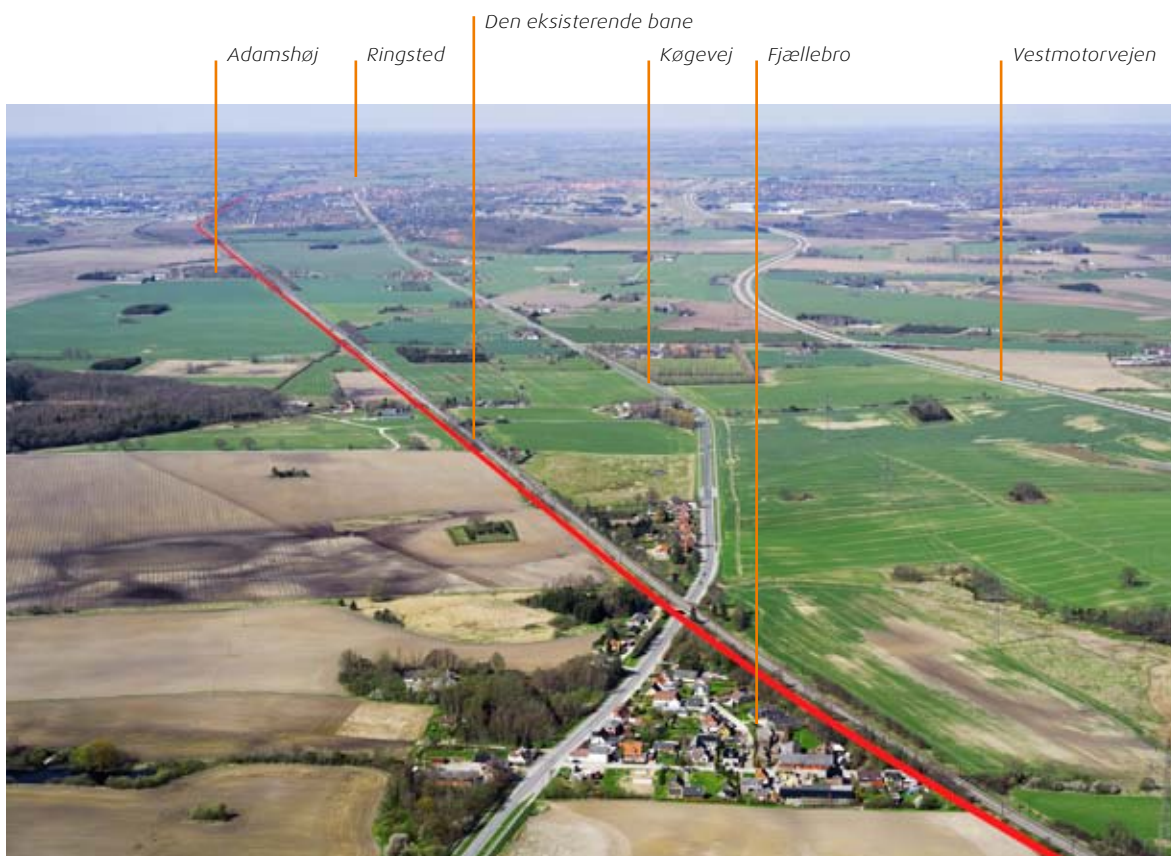
Syd for krydsningen med Vestmotorvejen omlægges en gastransmissionsledning under banen.

Fjællebro-Køgevej

Fra Kongstedvej indtil mødet med de to eksisterende spor anlægges de nye spor delvis i en afgravning. De to nye spor føres langs de eksisterende spors sydlige side, og ved krydsning af Fjællebrøløbet er de to nye spor omtrent parallelle med de eksisterende. Herfra løber de fire spor parvis.

Fjællebrøløbet løber under den eksisterende bane i en muret tunnel. Når vandføringen er lav, kan passagen benyttes af landdyr. Den eksisterende bane ligger på en dæmning ca. 6 m over det omkringliggende terræn. De to nye spor føres parallelt med banens sydlige side i ca. samme højde som de eksisterende spor. Der etableres en faunapassage under de nye spor med en indvendig bredde på ca. 11 m og en frihøjde på ca. 3 m. Der anlægges en tilsvarende faunapassage under de eksisterende spor som kompensation for den nye banes øgede barriereeffekt i området.

Efter Fjællebrøløbet krydser banen en forgrening af Fjællebrøløbet. Dette vandløb er rørlagt under banen, som her ligger ca. 4,5 m over terræn. Under banen er der også en passage for mindre dyr gennem en muret tunnel. Denne passage forlænges under den nye bane.



Mellem Fjællebro og Ringsted anlægges den nye bane syd for den eksisterende bane fra Roskilde.

Den nye bane krydser i Fjællebro over Køgevej parallelt med den eksisterende bane Roskilde-Ringsted. Den eksisterende bro bevares, og der bygges en ny bro til den nye bane. De to baner krydser Bedstedvej, der føres over begge baner på en ny bro.



Køgevej er en tosporet vej med cykel- og gangsti på begge sider. Den eksisterende bane krydser over Køgevej på en ældre jernbanebro. Den eksisterende bro bevares, og der opføres en ny bro for de to nye spor øst for den eksisterende bro. Broen får samme frihøjde som den eksisterende bro. Den nye bro etableres dog med et dybere fundament, så der kan graves ud og

etableres frihøjde efter de gældende normkrav den dag, hvor den eksisterende bro skal udskiftes og genopføres efter gældende regler.

Køgevej-Adamshøjvej

Umiddelbart vest for Køgevej krydser banen Vigersdal Å, hvor der også er en smådyrspassage. Banen anlæg-



Den eksisterende og den nye bane følges parallelt over Østre Ringvej på en ny bro, under de eksisterende broer ved Rønnedevej og Næstvedvej og ind til Ringsted Station.

ges her på en dæmning ca. 2,5 m over det omkringliggende terræn. Vigersdal Å ligger rørlagt under Køgevej og banen, og smådyrspassagen krydser banen under en muret bro. Passagen og det rør, som åen løber igennem, forlænges. Under den nye bane etableres en ny og større passage.

Banen passerer under Bedstedvej og Adamshøjvej, hvor begge de nuværende vejbroer rives ned og erstattes af to nye broer, der begge spænder over både den gamle og den nye bane.

Adamshøjvej-Østre Ringvej

Mellem Adamshøjvej og Østre Ringvej forløber de nye spor parallelt med de eksisterende spor.

Østre Ringvej forbinder den østlige og sydlige del af Ringsted med Køgevej og Vestmotorvejen mod nord. Vejen krydser i dag banen under en jernbanebro. Der etableres en ny jernbanebro for de to spor umiddelbart syd for den eksisterende bro.

Østre Ringvej-Ringsted Station

Ved Østre Ringvej forbindes det nordlige af de to eksisterende spor med det nye 2 km lange overhalingspor, som er det spor, der etableres som en del af KØR-

projektet. På resten af strækningen frem til Ringsted Station omfatter København-Ringsted projektet derfor ikke anlægsarbejde på banens nordside.

Det sydlige af de to nye spor fortsætter i banegraven på sydsiden af den eksisterende bane frem til Ringsted Station og kobles sammen med sporet til postterminalen.

Banen passerer under Rønnedevej. Broen over banen er tilstrækkelig lang til, at alle fire spor kan føres igennem, uden at der skal ændres ved broens konstruktion. Samme situation gør sig gældende for den vejbro, som fører Næstvedvej over banen. Heller ikke her vil det være nødvendigt at ændre på den eksisterende brokonstruktion.

Ringsted Station

På Ringsted Station gennemføres en række sporændringer frem til Skellerødvej med henblik på at etablere flere kørselsmuligheder. Alle kørselsmulighederne etableres som skæringer i niveau.

Kommune- og lokalplaner

Allerede i dag er der reserveret arealer, så jernbanekapaciteten mellem København og Ringsted kan udvides. Det er sket i Fingerplan 2007, Vestsjællands Amts og HURs regionplan 2005 og i en del kommuneplaner. Enkelte steder påvirker jernbanen dog den kommunale planlægning.

I Fingerplan 2007 og i regionplanerne for det tidligere HUR og Vestsjællands Amt er der reserveret arealer til en baneforbindelse mellem København og Ringsted via Roskilde eller Køge. Mellem Salbyvej og Kongsted anlægges banen desuden i den transportkorridor, der er fastlagt i Fingerplan 2007. Strækningen mellem Salbyvej og Ringsted berører Køge og Ringsted kommuner.

I Miljøreddegørelse 1 er bestemmelserne om planforhold – herunder Fingerplanen og Regionplanen – nærmere beskrevet. Nedenfor beskrives de kommunale planer, som baneprojektet berører på strækningen Salbyvej-Ringsted.

Køge Kommune

Ifølge Kommuneplanstrategi 2008 vil Køge Kommune arbejde for statslige investeringer til udbygning af Køge Bugt Motorvejen og København-Ringsted banen med en ny station i Køge. I kommuneplanstrategien indgår desuden en udvidelse af Transportcenter Nord. Kommunen vil også vurdere mulighederne for en fremtidig godsterminal i forbindelse med den nye bane.

I den gældende Kommuneplan 2005-2017 for den tidligere Køge Kommune fremgår det, at kommunen ønsker at fremme jernbaneprojektet mellem København og Ringsted over Køge. Det er et mål i kommuneplanen at fastholde og fremme Køges placering som trafikknudepunkt. Kommunen ønsker en ny station med et parkér-og-rejs-anlæg i området Køge Nord for at fremme byudviklingen.

I den gældende kommuneplan 1997-2008 for den tidligere Skovbo Kommune nævnes planerne om at udbygge banenettet med nye spor enten langs den eksisterende bane eller langs motorvejen i transportkorridoren.

I Køge Kommune berøres fire rammeområder.

I den gældende kommuneplan for den tidligere Køge Kommune berøres et rammeområde.

K6J01 Lellinge landområde.

Der vurderes ikke at være behov for at ændre rammebestemmelserne.

I den gældende kommuneplan for den tidligere Skovbo Kommune berøres rammeområder.

S0J00 Det åbne land.

S5E01 Fyldplads sydøst for Ejby. Omfatter Lokalplan 42.

S5D01, Regnemarks Vandværk. Området er udlagt til offentlige formål, vandværk, med tilhørende anlæg og boliger. Den projekterede løsning forløber udenfor rammeområdet, men Køge Å og en grusvej forlægges mod nord inden for området.

Der vurderes ikke at være behov for at ændre rammebestemmelserne i de tre rammeområder.

Ét lokalplanlagt område i Køge Kommune påvirkes af jernbanen. Lokalplan L42 omfatter et grusgravsområde ved Køge Ås. Området er overgået til offentligt tilgængeligt naturområde. I området er der et tidligere asbestdepot og fire grundvandsboringer. Jernbanen anlægges på en dæmning gennem den sydlige del af grusgravsområdet, hvor tre grundvandsboringer bliver berørt.

Ringsted Kommune

I den gældende Kommuneplan 2005-2016 reserveres der areal til ekstra spor på København-Ringsted forbindelsen.

I den gældende kommuneplan berøres fire rammeområder.

3F2 er et blandet område ved Ringsted Station. Rammeområdet omfatter det eksisterende banereal omkring Ringsted Station, og det er hensigten, at der skal skabes en forbindelse under eller over sporarealerne med direkte adgang til perronerne. Desuden skal området anvendes til offentlige formål og erhvervsformål. Den projekterede løsning anlægges langs med de eksisterende spor, og der inddrages et smalt areal på sydsiden af banen. Dette medfører ikke behov for ændring af rammebestemmelserne.

3E4 er Balstrup erhvervsområde. Den projekterede løsning anlægges langs med de eksisterende spor, og der inddrages et smalt areal på sydsiden af banen. Dette medfører ikke behov for ændring af rammebestemmelserne.

2B14 er et parcelhusområde. Den projekterede løsning indebærer en række sporomlægninger på Banedanmarks areal, som ikke medfører behov for ændring af rammebestemmelserne.

L7, landzonelandsby, Fjællebro. Området er udlagt til jordbrugsformål og boligformål. Der eksproprieres et areal langs med den eksisterende jernbane og en del af Banedanmarks areal inddrages. Der nedrives 3 mindre bygninger inden for området. Dette medfører ikke behov for ændringer af rammebestemmelserne.

Den længste del af strækningen gennem Ringsted Kommune ligger i det åbne land, hvor der ikke er lokalplanlagte områder. Den resterende del mellem Østre Ringvej og Skellerødvej ligger i Ringsted by med otte lokalplanlagte områder i umiddelbar nærhed af banen. Da den nye bane primært placeres på det eksisterende baneareal, får den kun konsekvenser for en enkelt lokalplan.

Lokalplan 179 dækker et område, der afgrænses af jernbanen mod nord, Østre Ringvej mod øst og syd og af Balstrupvej og Dyssegårdsvej mod vest. Området er planlagt til erhvervsformål til virksomheder med behov for store grunde og adgang til hovedfærdselsårer.

I den projekterede løsning påvirkes lokalplan 179, fordi der inddrages et areal syd for banen. Dette areal er ca. 30 m ved Østre Ringvej og ca. 10 m ved postterminalen. Det inddragede areal ligger langs lokalplanområdets nordlige grænse og umiddelbart op ad det eksisterende baneanlæg. Da området ikke benyttes til hverken vej, bebyggelse eller lignende, vurderes det, at lokalplanens formål ikke påvirkes væsentligt.

Arealbehov

I Nybygningsløsningen må både offentlige og private ejendomsejere afgive arealer, hvor banen skal anlægges. Nogle af disse arealer eksproprieres permanent, mens de arealer, der skal bruges til arbejdspladser og arbejdsveje, eksproprieres midlertidigt.

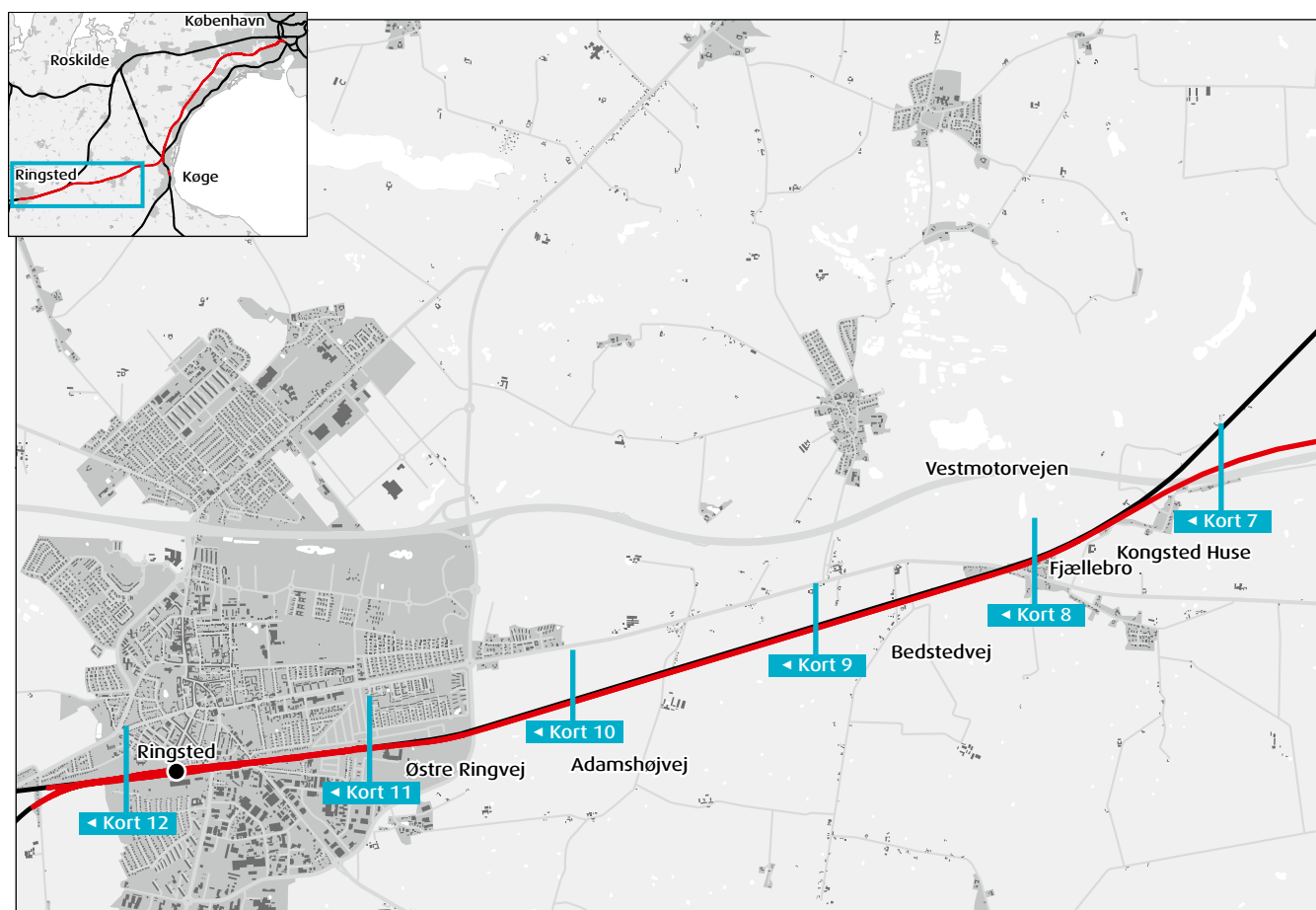
I Miljøreddegørelse 1 er lovgivning og begreber om arealforhold nærmere beskrevet.

Mellem Salbyvej og Fjællebro anlægges jernbanen primært gennem landbrugsarealer tæt op ad Vestmotorvejen, og antallet af bygninger, der skal eksproprieres, er begrænset på denne del af strækningen. Mellem Fjællebro og Ringsted følger de to nye spor den eksisterende jernbane, og en del af den nye bane kommer til at ligge på arealer, der i forvejen er ejet af Bandedanmark. Bandedanmarks eget areal dækker imidlertid ikke hele det område, hvor de nye spor etableres. Der-

for berører sporene en del ejendomme langs banen på denne del af strækningen.

Permanente ekspropriationer

Fra den nedlagte grusgrav til Køge Å anlægges jernbanen på arealer, der bruges til juletræsplantage og landbrug. Her eksproprieres et areal på 25-50 m i bredden. Rismosegård og den tilhørende parkeringsplads bliver ikke berørt. Ejendommen Ejbyvej 107 er forlods overtaget, og bygningerne fjernes.



På kortet er angivet opdelingen af strækningens arealkort, som vises på de efterfølgende sider.

Fra Ejbyvej 104 eksproprieres et areal på ca. 1.300 m² beplantet med træer. Søen, der støder op til ejendommen, eksproprieres ligeledes.

Bjæverskovvejs flytning mod nord medfører, at et beplantet areal langs Vestmotorvejen bliver eksproprieret. Omlægning af tilkørselsrampen fra Ringstedvej til motorvejen mod vest undgås ved at bygge en støttemur mellem banen og tilkørselsrampen.

Fra Spanagervej 27 og 40 eksproprieres ubebyggede arealer på tilsammen ca. 4.400 m². Fra Spanagervej til Bjæverskovvej 1A eksproprieres landbrugsarealer og et mindre areal med skov. Jernbanen påvirker ikke det støjvoldanlæg, der er under opførelse ca. 60 m nord for Bjæverskovvej. Bygningerne på Skulkerupvej 3, som er forlods overtaget, fjernes.

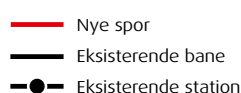
Bjæverskovvej fungerer som adgangsvej til en gasregulatorstation lige ved motorvejen ud for Spanagervej.

Der etableres en ny adgangsvej, som går gennem en rastepads (Infotera Bjæverskov), hvorfra der inddrages 100 m². Det bliver også nødvendigt at fjerne en grillbar og en toiletbygning på rasteplassen.

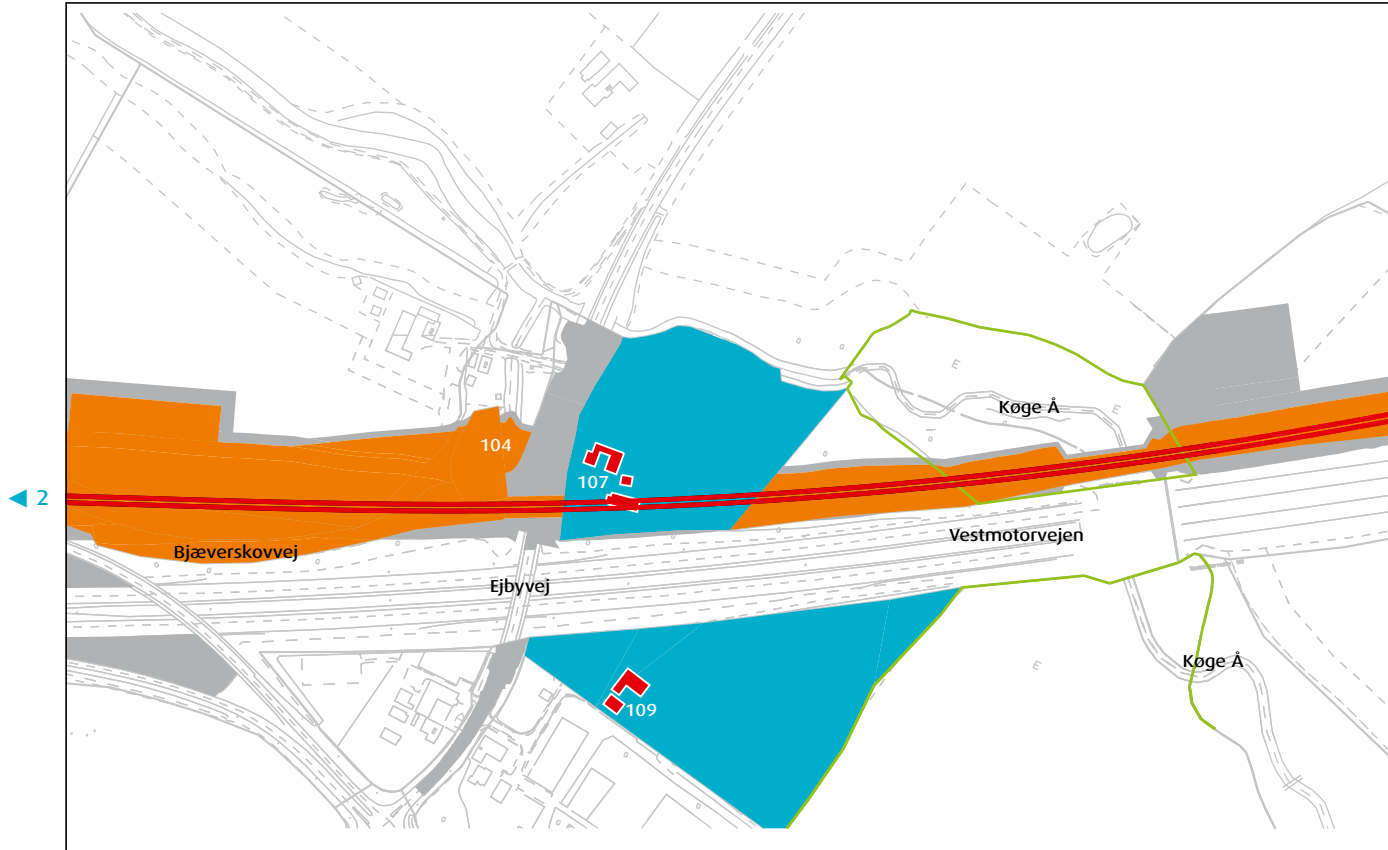
Vest for rasteplassen eksproprieres en træningsbane, som bruges til travtræning, og som tilhører ejendommen Bjæverskovvej 1A. Træningsbanen kan ikke genetableres på arealet, når jernbanen er anlagt, men kan eventuelt flyttes til andre arealer nær ejendommen.

Fra Bjæverskovvej til vejen Regnemarkværket eksproprieres landbrugsarealer og et naturområde. To små søer inddrages, og der sikres vejadgang fra Bjæverskovvej til et teknisk anlæg, der tilhører SEAS. Anlægget ombygges delvist, idet det kan indbygges i bandedæmningen.

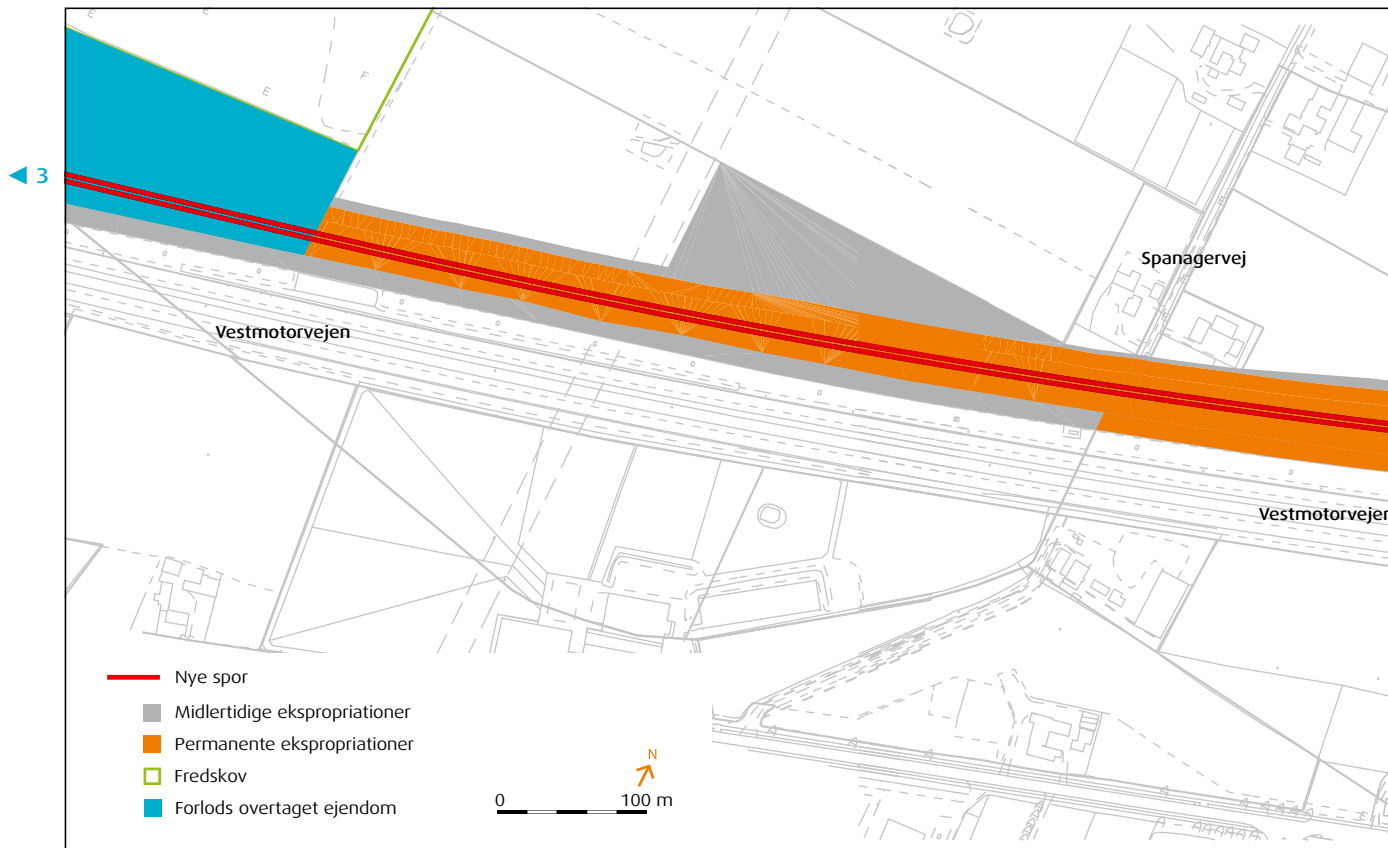
Ud for Regnemark Vandværk etableres skråningsanlæg, og Køge Å og grusvejen omlægges mod nord. Det



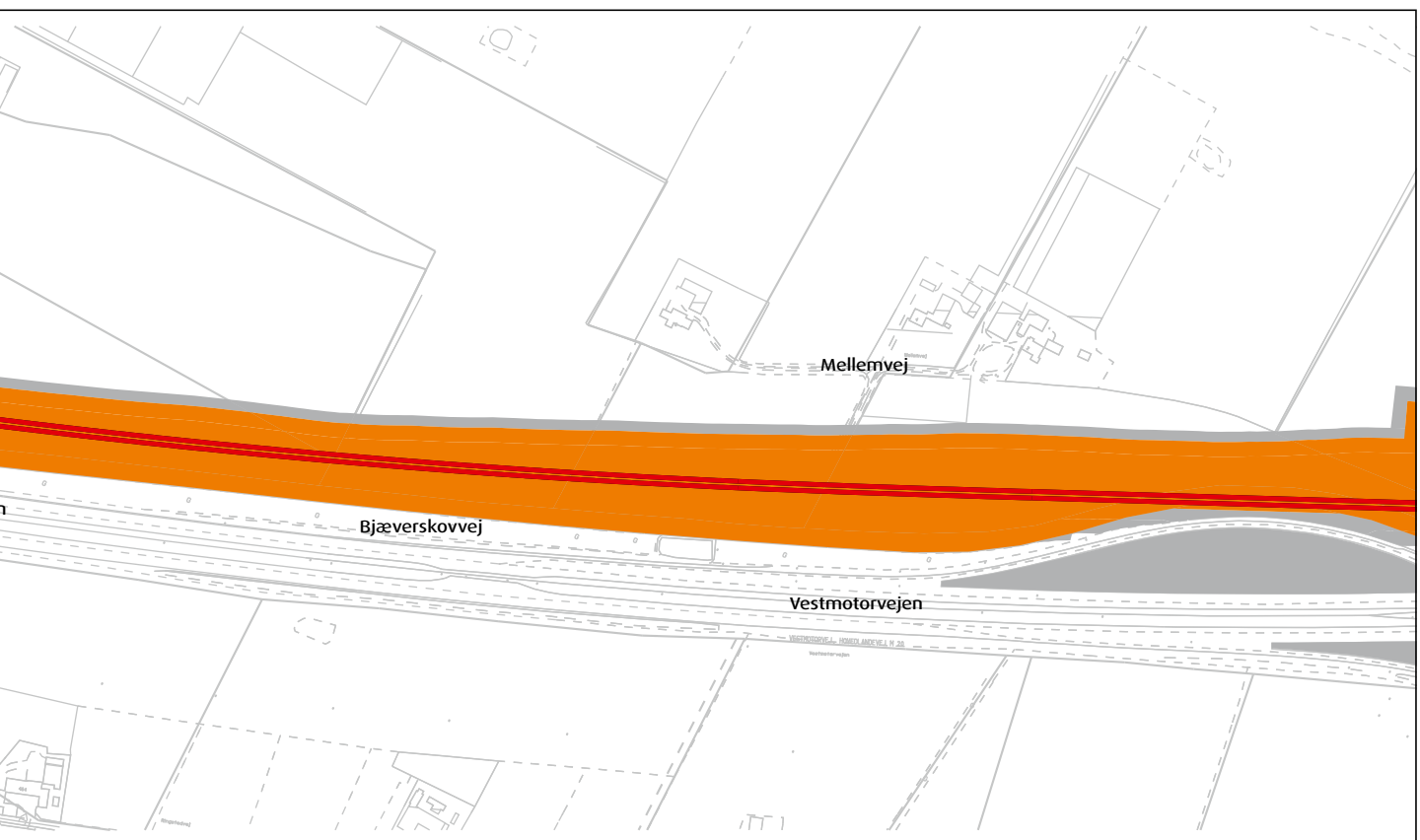
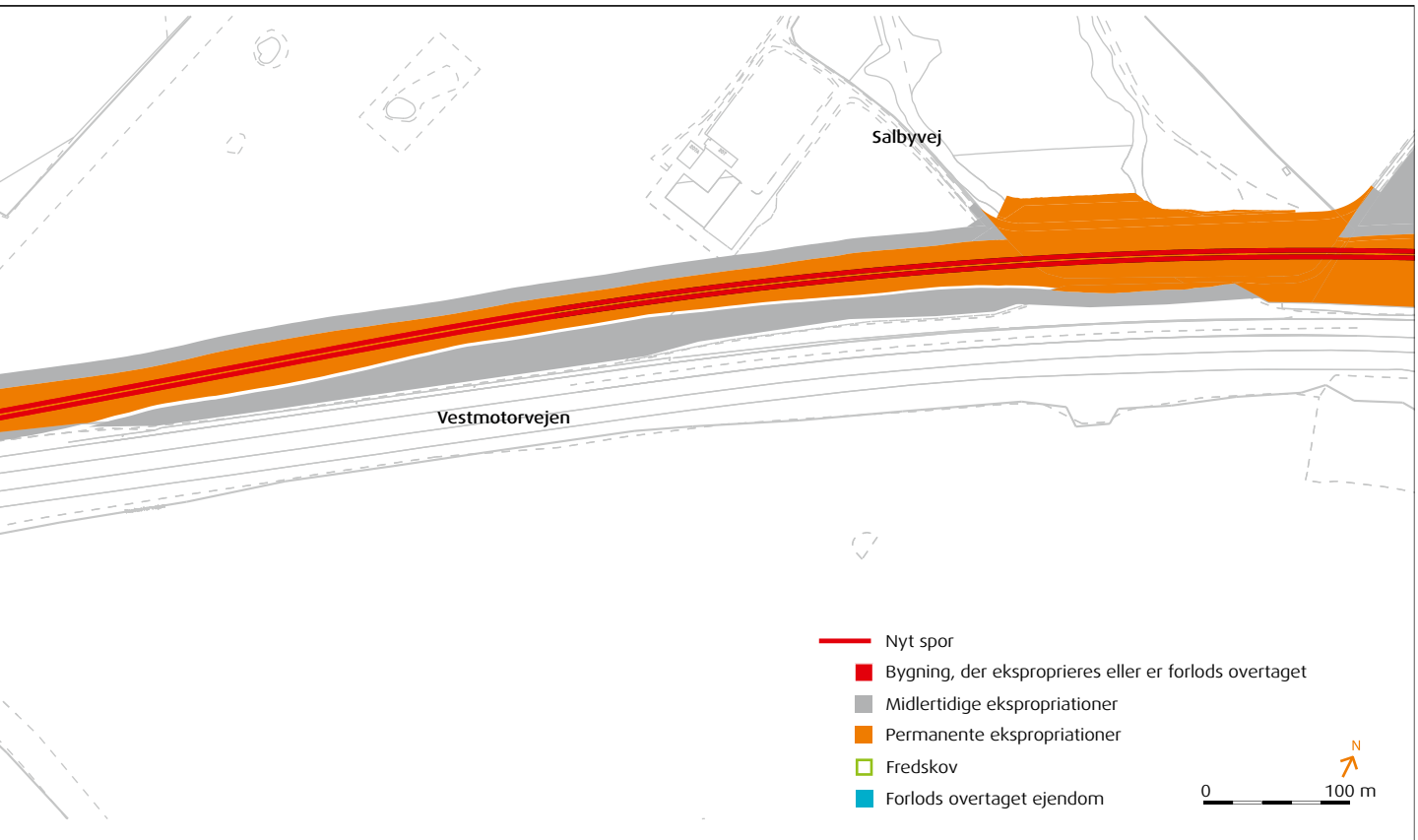
Kort 1



Kort 2



Kortet fortsættes i Miljøreddegørelse 4 på kort 13 ▶



medfører, at et okkerudfældningsbassin og en jordvold, der tilhører Regnemark Vandværk, flyttes.

Der etableres adgangsvej fra Regnemarkværket til landbrugsarealerne mod vest mellem banen og motorvejen. Adgangsvejen vil medføre, at nogle landbrugsjendomme får afskåret arealer. Ved Vestre Ringvej anlægges banen tæt op ad den nordlige frakørselsrampe.

Vest for Vestre Ringvej eksproprieres et 50-100 m bredt areal, der i dag bruges til produktion af rullegræs.

En del af ejendommen Bøgedevej 18 eksproprieres. Vest for Bøgedevej eksproprieres et areal udlagt som fredskov. Adgangsvejen til skovarealet omlægges, så der skabes adgang til det både fra Bøgedevej mellem banen og motorvejen.

Tæt ved ejendommen Kongstedvej 45 ligger et mindre fredskovsareal, som er ejet af Banedanmark. Arealet inddrages til skråningsanlæg for banen.

Det nye baneanlæg betyder, at Kongstedvej 5, 13 og 15, der er forlods overtaget, rives ned. Mellem Kong-

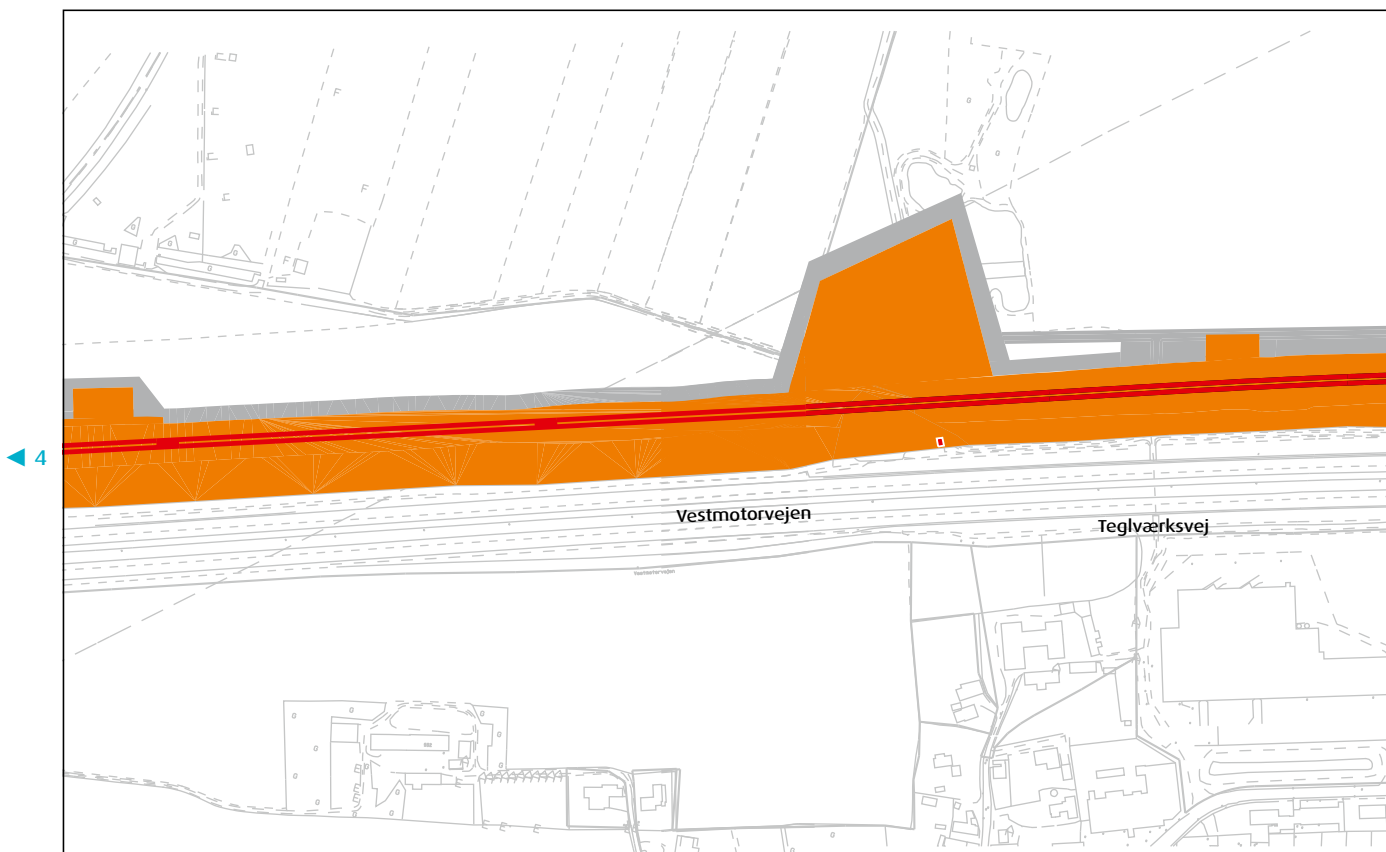
stedvej 13 og 15 eksproprieres et hjørne af Kongstedvej, og vejen flyttes mod syd. Det medfører ekspropriation af skråningsanlægget syd for vejen, og at et mindre areal fra en landbrugsejendom eksproprieres.

Fra Kongstedvej 5 til Kværkeby Stationsvej 20 eksproprieres en arealstribe på 10-18 m i bredden langs med skellet til en landbrugsejendom.

Det nye, sydlige spor løber meget tæt forbi det nærmeste hjørne af boligejendommen på Kværkeby Stationsvej 20, som er forlods overtaget og rives ned.

Fra Kværkeby Stationsvej frem til det sted, hvor banen krydser Køgevej, anlægges de nye spor hovedsageligt på Banedanmarks areal. Køgevej 205 får dog også eksproprieret en arealstribe på 1-5 m i bredden i den nordlige baghave. Ved den nedlagte Kværkeby Station på Kværkeby Stationsvej 17 forbliver den eksisterende teknikbygning indtil et nyt signalsystem er installeret omkring 2020, hvorefter bygningen rives ned for at gøre plads til støjskærme. I mellemtiden føres støjskærmen på begge sider hen til bygningen. En mindre bygning på Kværkeby Stationsvej 15 rives ned. Fra ejendommen Køgevej 202 eksproprieres en arealstribe

Kort 3



på op til 16 m, hvilket svarer til ca. en tredjedel af ejendommen. Boligen kan bibeholdes, men en skurbygning på ejendommens nordligste del må rives ned for at give plads til en ny bro over Køgevej.

Fra det sted, hvor banen krydser Køgevej og ca. 600 m mod vest, eksproprieres en stribe landbrugsjord på 10-20 m i bredden.

Der eksproprieres en arealstribe på 7-18 m af ejendommen på Bedstedvej 6, men alle bygninger bevares. På ejendommen Bedstedvej 16, der er forlods overtaget, rives alle bygninger ned, da den nye bane anlægges, hvor beboelsesejendommen ligger.

I forbindelse med udvidelsen af det broanlæg, som fører Bedstedvej over jernbanen, skal skråningsanlæggene langs Bedstedvej udvides på begge sider af banen. Det medfører permanent ekspropriation af en arealstribe på 1-5 m i bredden langs skråningssiderne til Bedstedvej.

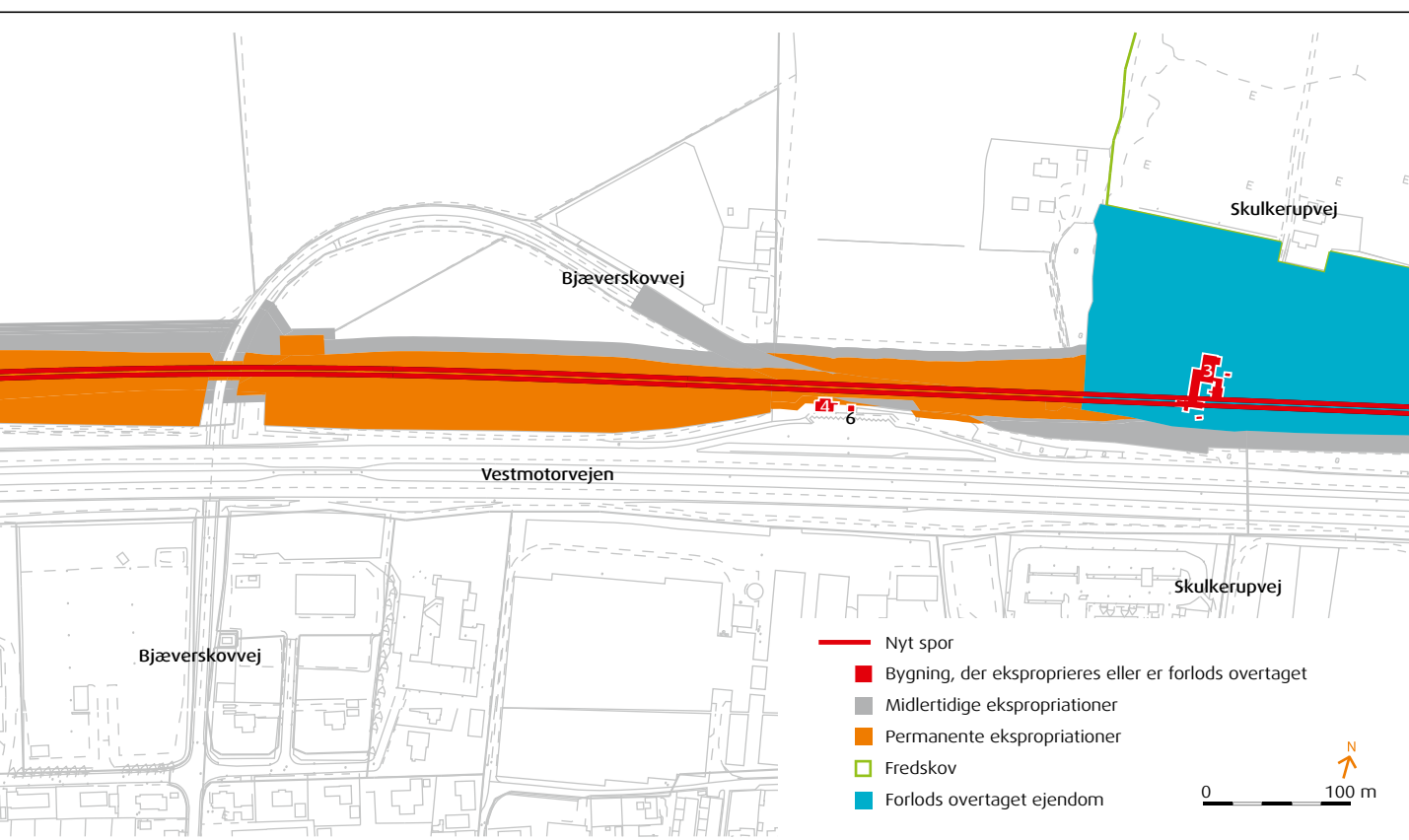
Fra Bedstedvej og ca. 1.500 m mod vest eksproprieres en 10-18 m bred arealstribe med landbrugsjord.

Herefter og 400 m mod vest ligger dele af det nye jernbaneanlæg inden for Banedanmarks eget område. Området er dækket med fredskov.

Sporene passerer herefter forbi Adamshøj Gods, hvor der inddrages et areal på 20 m i bredden. Jernbanens linjeføring går her igennem en aftægtsbygning, der tilhører Adamshøj Gods. Bygningen fjernes.

Udvidelsen af broen, som fører Adamshøjvej over jernbanen, betyder, at skråningsanlæggene langs vejen udvides på begge sider af banen. Det medfører ekspropriation af en arealstribe på op til 15 m i bredden langs skråningssiderne til Adamshøjvej. Ejendommene Adamshøjvej 30/32 og 35 eksproprieres og rives ned for at gøre plads til den nye bro. Ejendommen Adamshøjvej 33 er forlods overtaget.

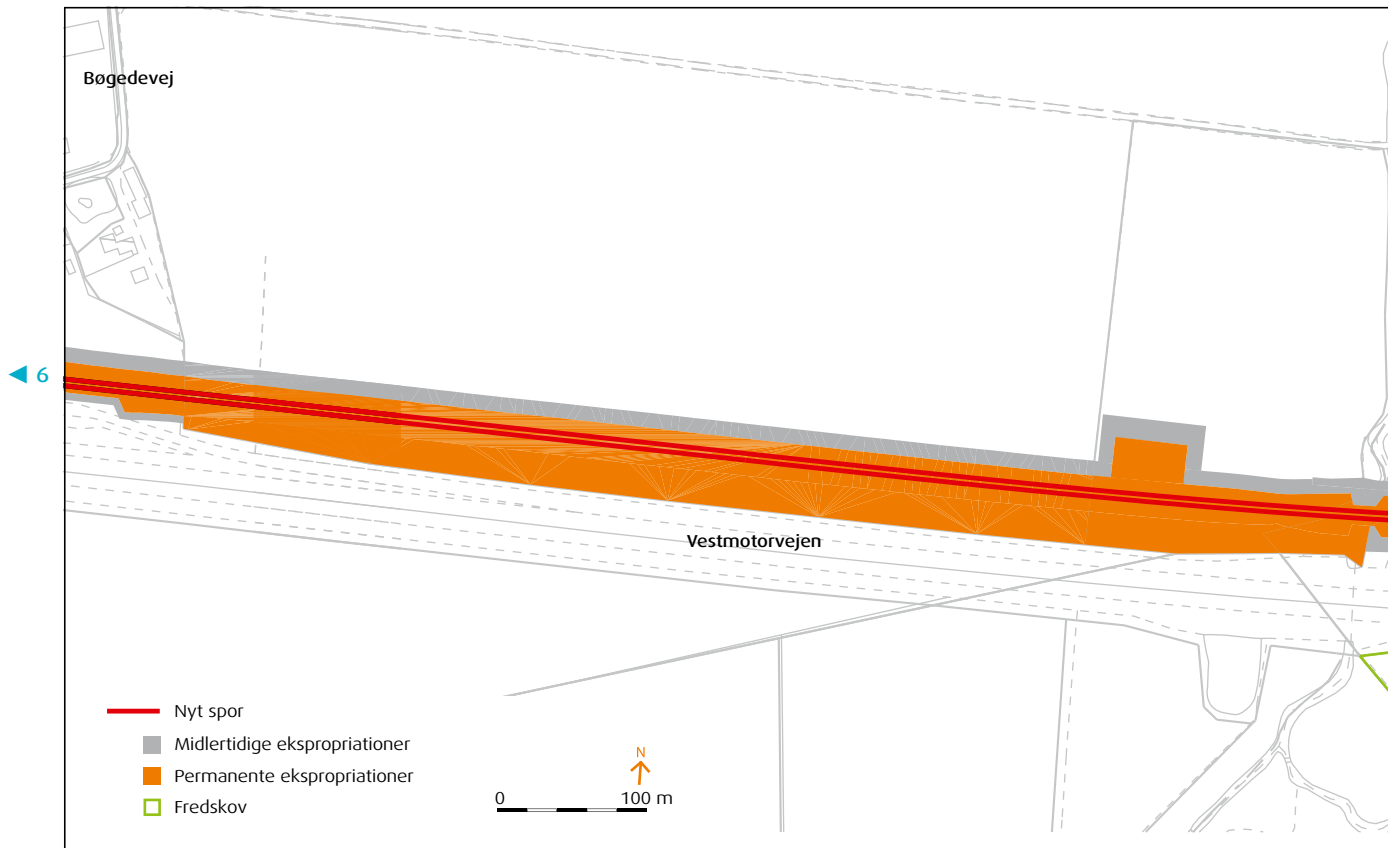
Mellem Adamshøjvej og Østre Ringvej inddrages en 10-18 m bred stribe landbrugsjord til banen. Ved Østre Ringvej eksproprieres en arealstribe på ca. 18 m i bredden på sydsiden af banen. Mod vest inddrages en smal 450 m lang stribe landbrugsjord på sydsiden af banen.



Kort 4



Kort 5

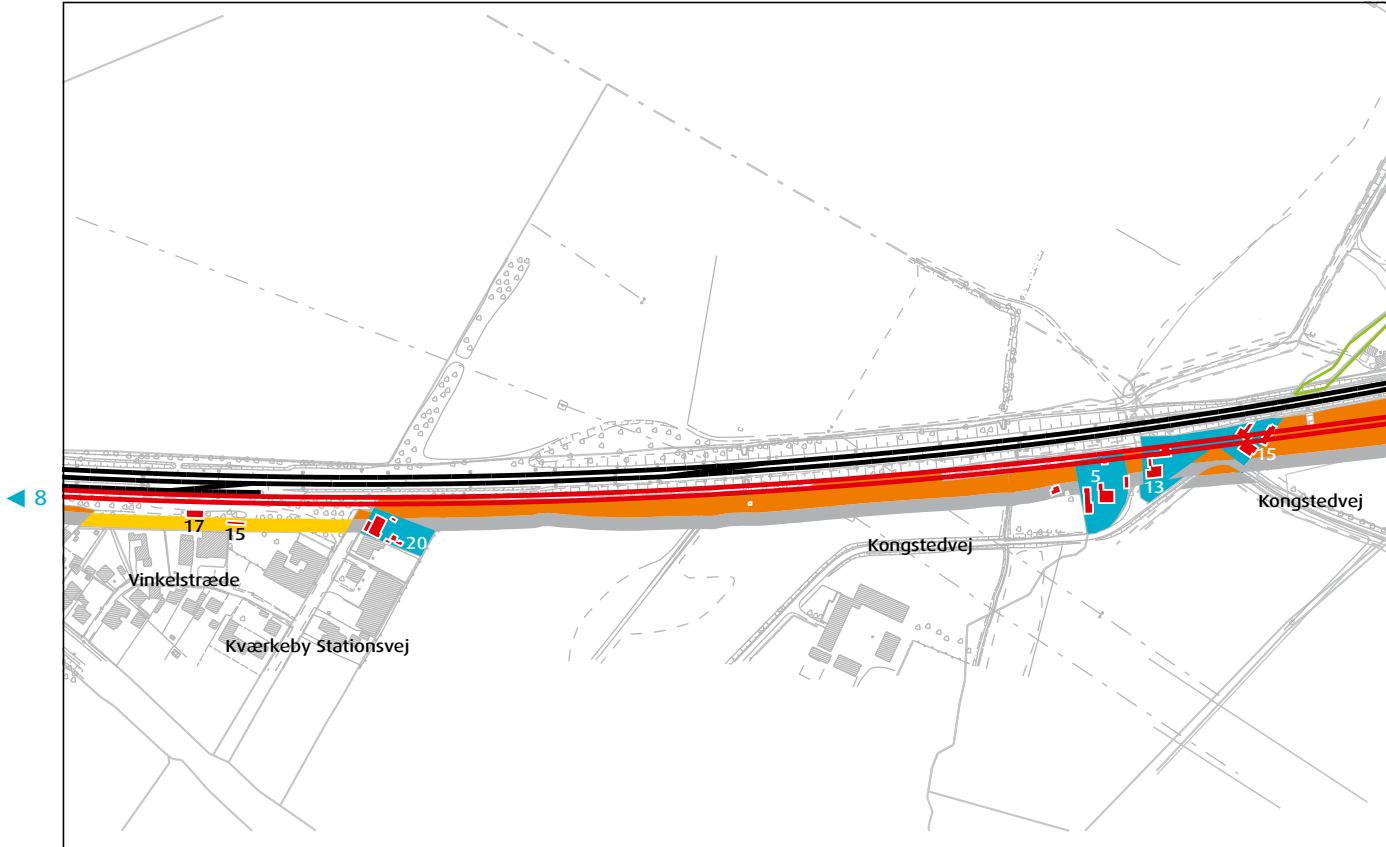


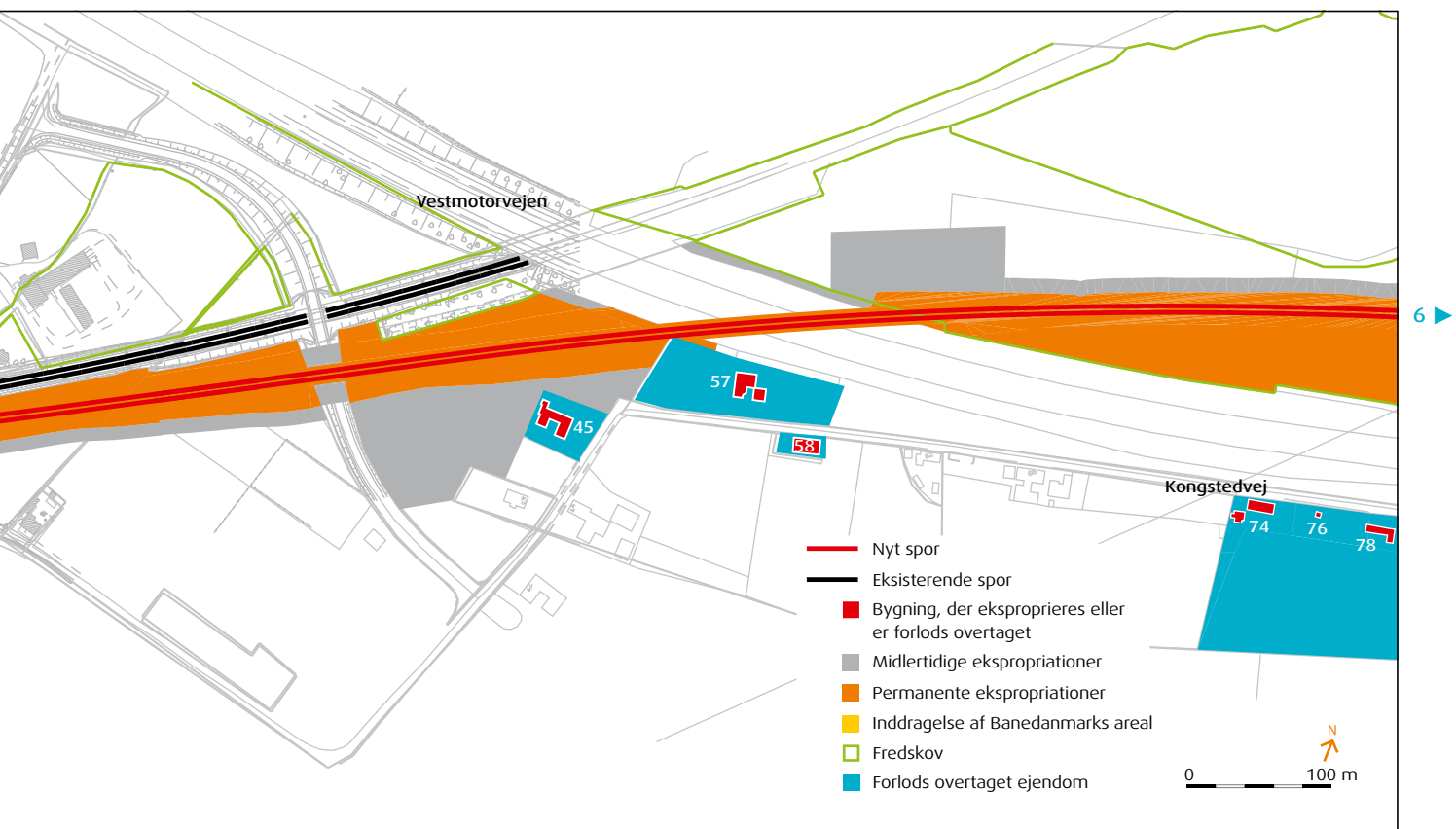
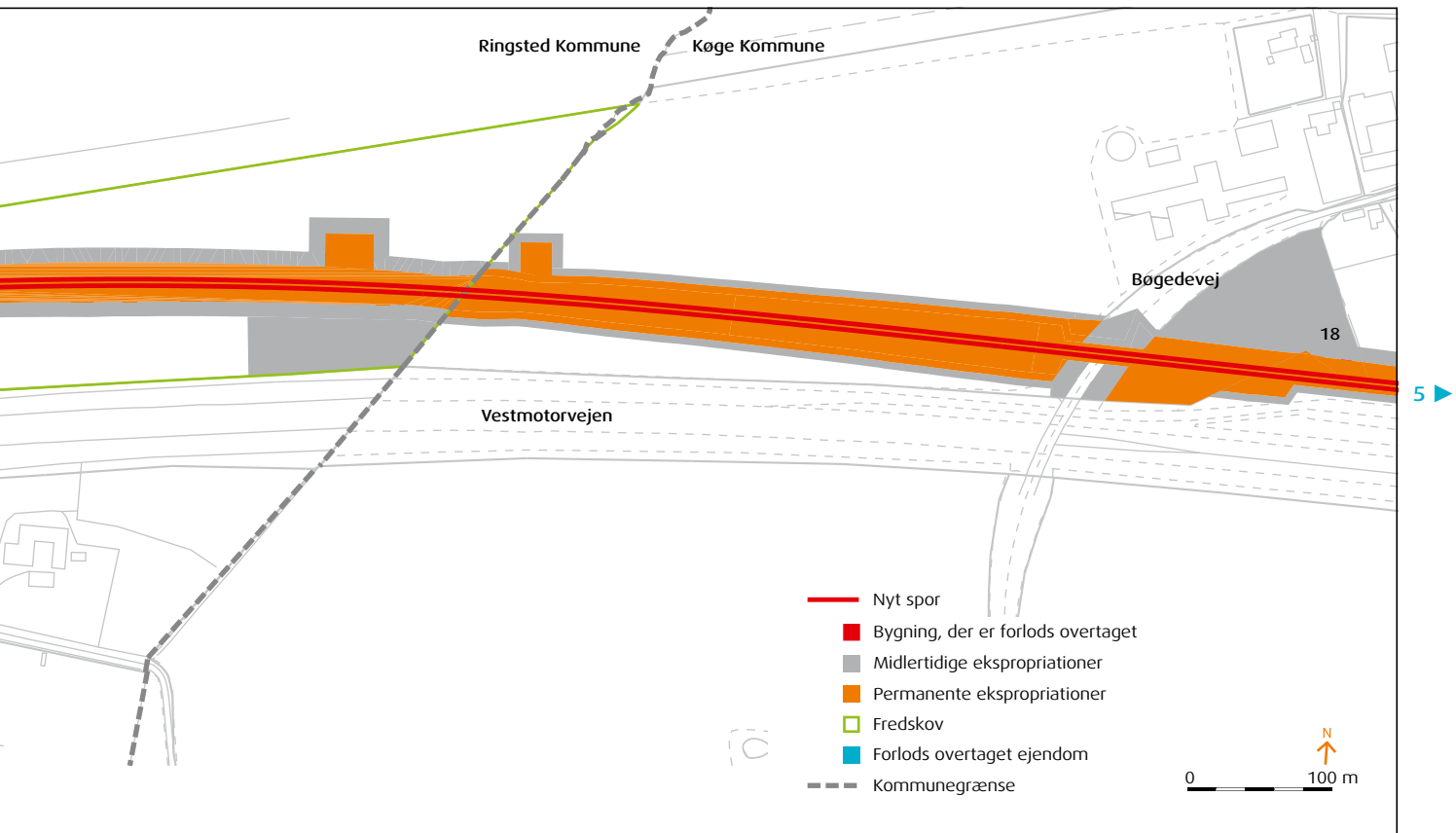


Kort 6



Kort 7

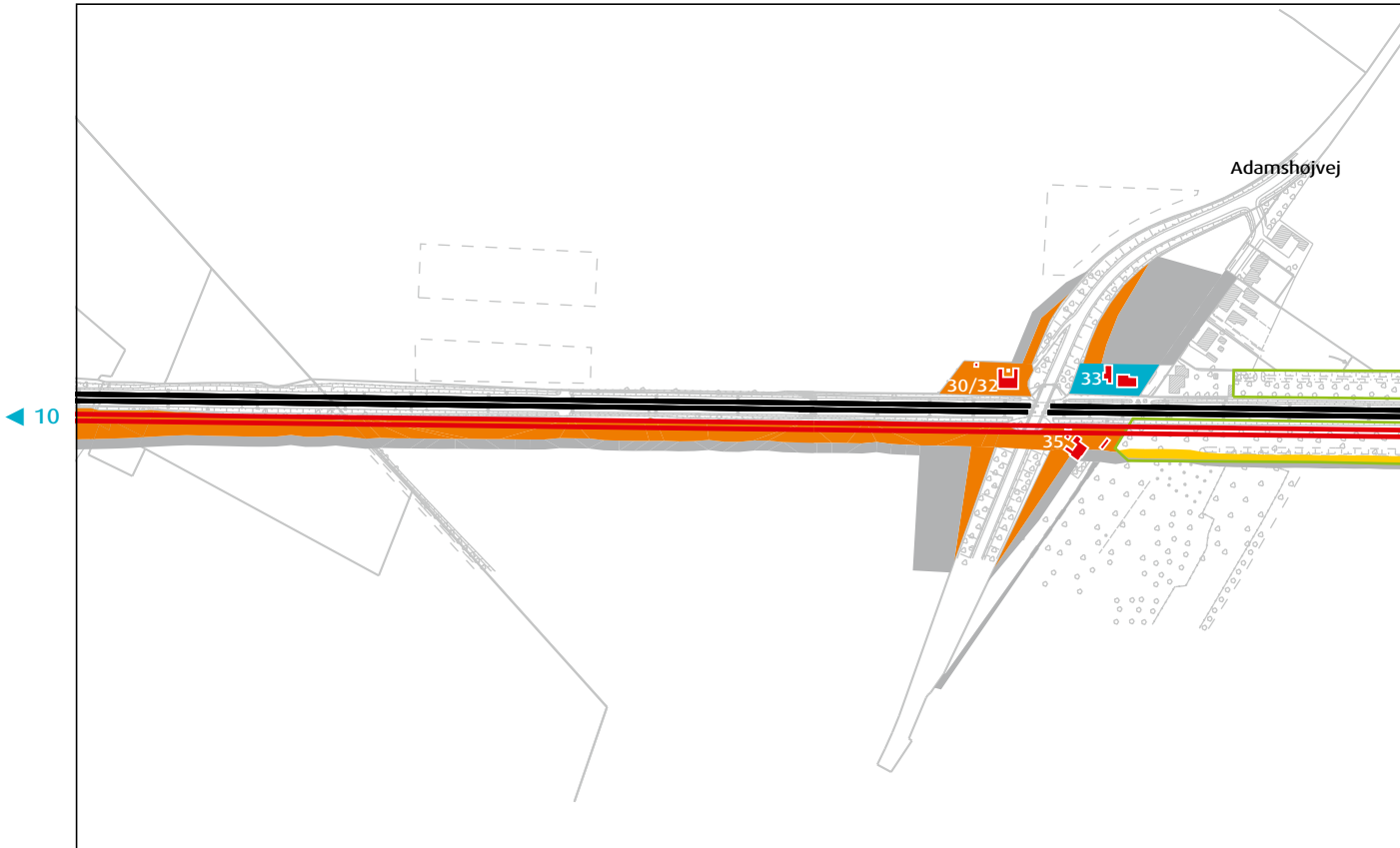


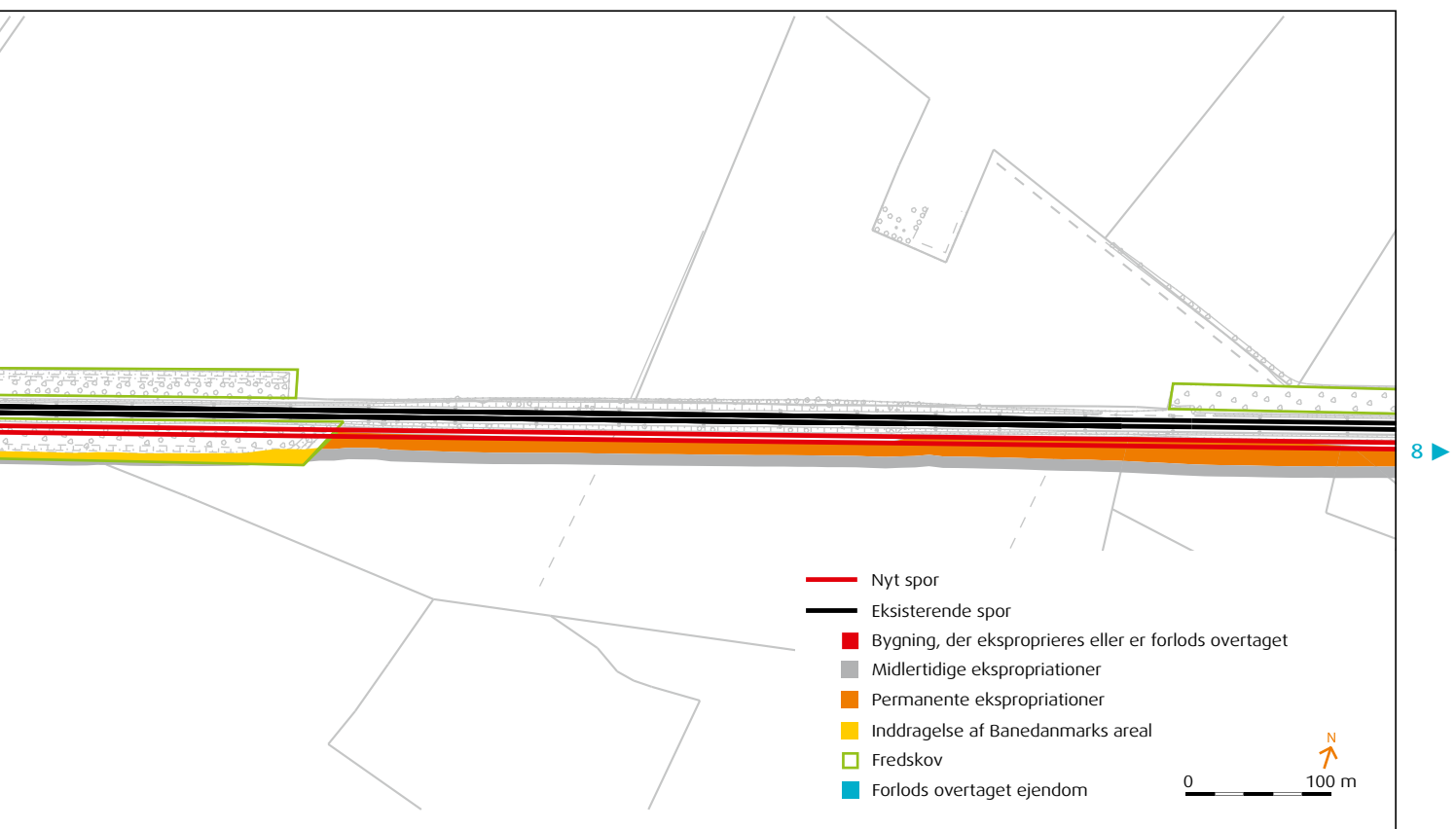
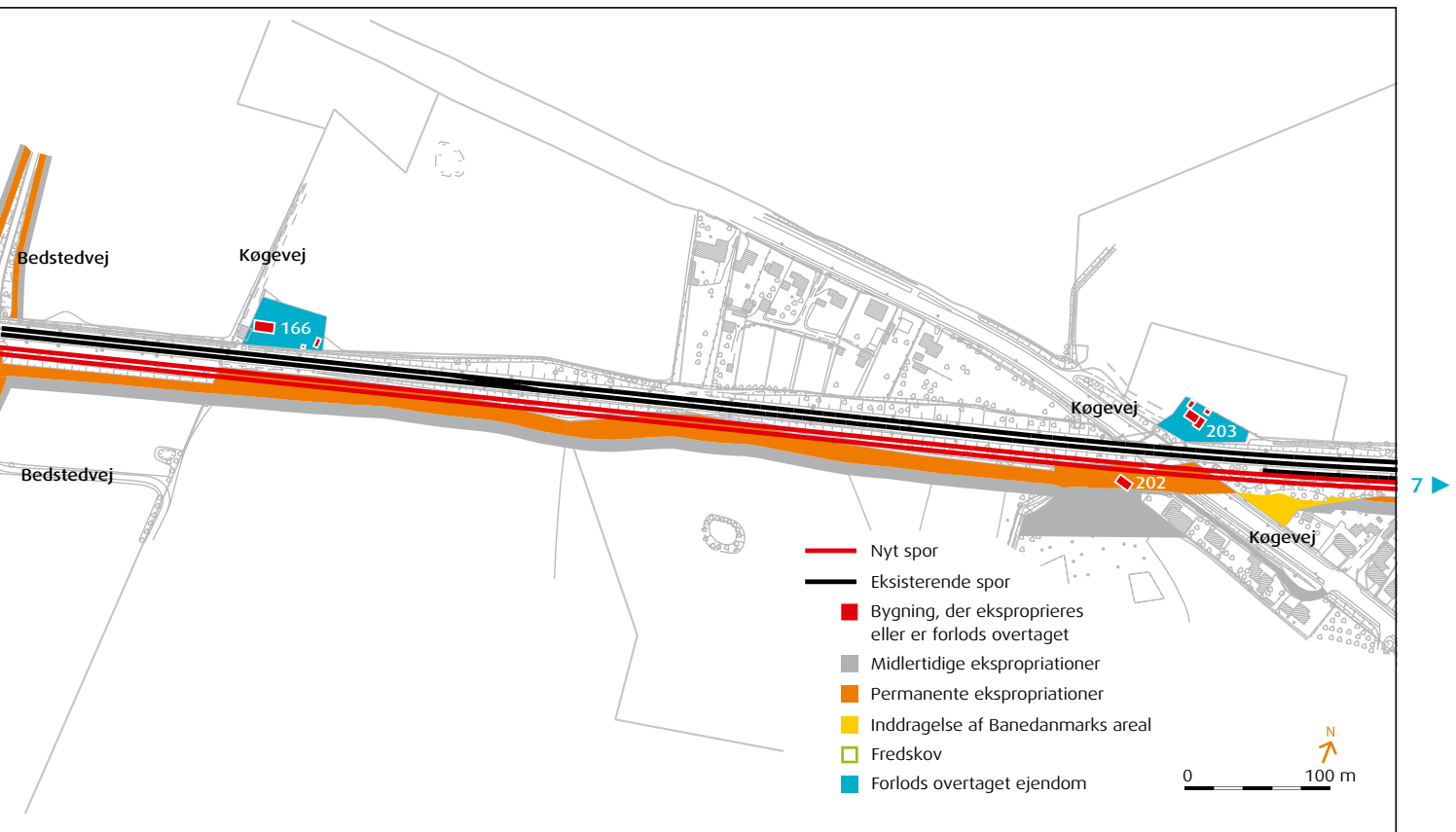


Kort 8



Kort 9





Efter Østre Ringvej knyttes det nordligste af de nuværende spor sammen med det overhalingsspor, der anlægges som en del af KØR-projektet. Der sker således ikke yderligere ekspropriationer nord for banen, og den projekterede løsning berører ingen kolonihaver.

Fra Østre Ringvej til Midtsjællands Postcenter eksproprieres et smalt arealstykke, som tilhører en erhvervsvirksomhed. Mellem Midtsjællands Postcenter og Næstvedvej etableres en støttemur langs sporets sydside. Støttemuren reducerer behovet for permanente ekspropriationer. På resten af strækningen frem til Ringsted Station ligger spor og støttemur på Banedanmarks egne arealer.

Midlertidige ekspropriationer

På begge sider af banen etableres et 5-10 m bredt arbejdsareal bortset fra de steder, hvor der anlægges støttemure. I forbindelse med vejbyggeri og ændringer af veje er der behov for 2 m på hver side til arbejdsarealer. Derudover placeres en række midlertidige arbejdspladser langs med banen. Arbejdsarealerne kan indskrænkes, hvis de etableres nær huse, skure og lignende.

Generelt placeres arbejdsveje og arbejdspladser på landbrugsarealer. Når anlægsarbejdet er overstået, genetableres områderne så vidt muligt til deres oprindelige formål og stand og leveres tilbage til ejerne.

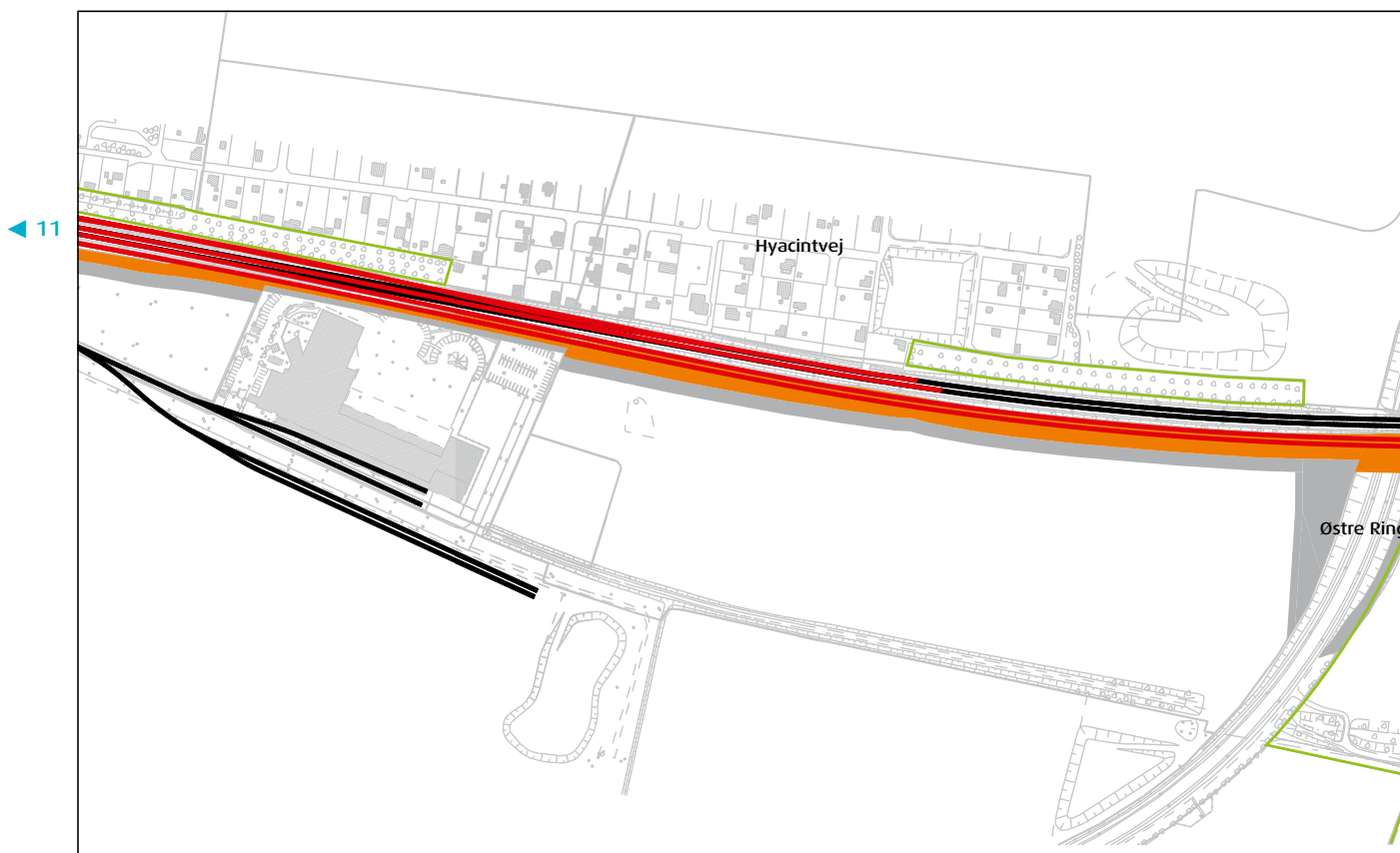
Mellem den nedlagte grusgrav og Køge Å eksproprieres et areal til en arbejdsvej nord for jernbanen. Syd for banen bygges arbejdsvejen på de permanent eksproprierede arealer mellem banen og motorvejen.

Der etableres et arbejdsområde på ca. 5.000 m² øst for Køge Ådal. Vest for ådalen anlægges arbejdsveje på begge sider af banen frem til Ejbyvej. Der etableres et stort arbejdsområde på ca. 11.000 m² på ejendommen Ejbyvej 107.

Skråningssiderne langs Ejbyvej eksproprieres, mens skråningsanlægget ombygges. Bjæverskovvej bruges som arbejdsvej. Nordvest for Bjæverskovvejs udmunding i Ejbyvej bygges et arbejdsområde på et landbrugsareal.

De isolerede arealer mellem motorvejen og ramperne ved tilslutningsanlægget ved Ringstedvej/Ejbyvej eksproprieres midlertidigt til indbygning af overskydende jord fra anlæg af banen.

Kort 10



Der anlægges en arbejdsvej langs begge sider af jernbanen på strækningen fra Ejbyvej til Bjæverskovvejs passage under motorvejen. Langs den nordlige arbejdsvej eksproprieres et areal til en midlertidig placering af Bjæverskovvej. Når arbejdet er gennemført, lukkes den midlertidige vej. Dele af Infoteria Bjæverskov bruges også som arbejdsområde.

Vest for Spanagervej 40 eksproprieres midlertidigt et areal til opbevaring af jord. Øst for Bjæverskovvejs underføring under motorvejen etableres et arbejdsområde.

Mellem Bjæverskovvej og Regnemarkværket etableres en arbejdsvej nord for banen. Syd for banen lægges en bred arbejdsvej. Vest for Bjæverskovvej etableres et arbejdsområde.

I forbindelse med broanlægget over vejen Regnemarkværket etableres et arbejdsområde øst for broen. På begge sider af jernbanen vest for Regnemarkværket eksproprieres midlertidigt et areal til en arbejdsvej.

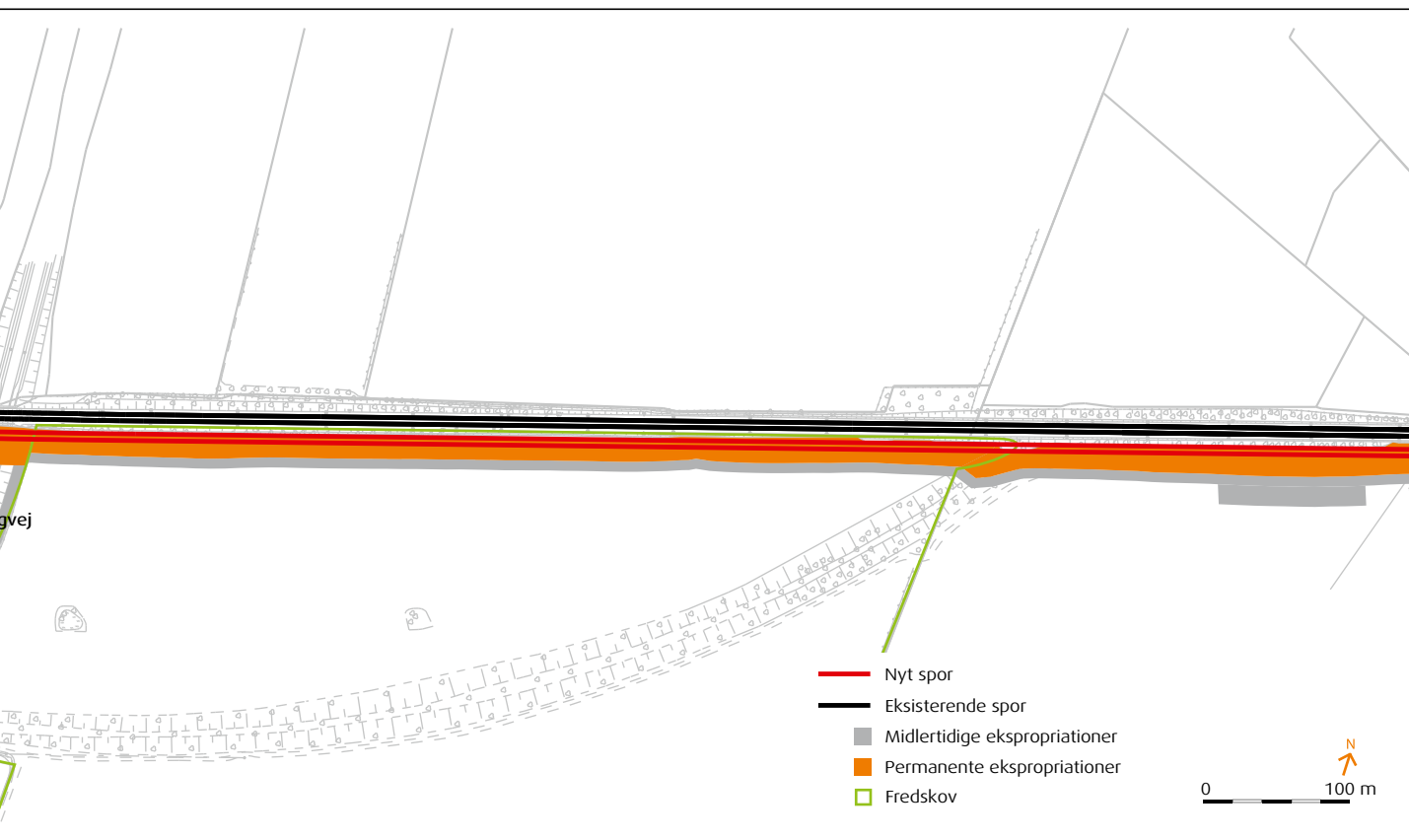
I forbindelse med anlæg af underføringen under Vestre Ringvej flyttes Vestre Ringvej og det tilhørende skråningsanlæg midlertidigt mod øst. Det medfører, at et

mindre areal midlertidigt eksproprieres fra en landbrugsejendom. På begge sider af Vestre Ringvej opføres arbejdsområder. En del af arbejdsområderne etableres på permanent eksproprierede arealer.

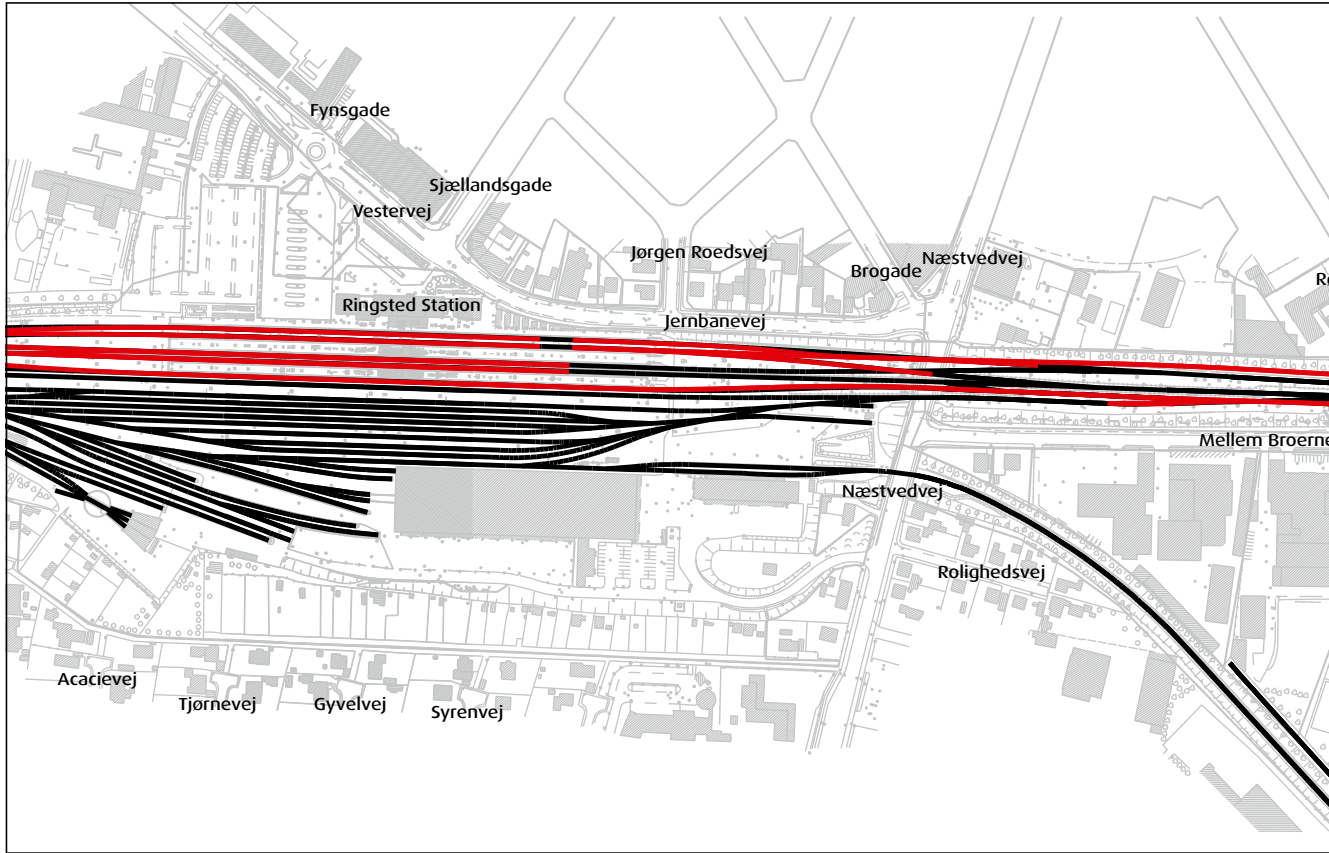
Arealerne mellem motorvejen og ramperne ved Vestre Ringvej eksproprieres midlertidigt, og der indbygges overskydende jord på arealerne.

Fra Vestre Ringvej etableres arbejdsveje på begge sider af jernbanen. Arealerne til arbejdsvejen nord for banen eksproprieres midlertidigt, mens arbejdsvejen syd for banen etableres på arealer, der eksproprieres permanent.

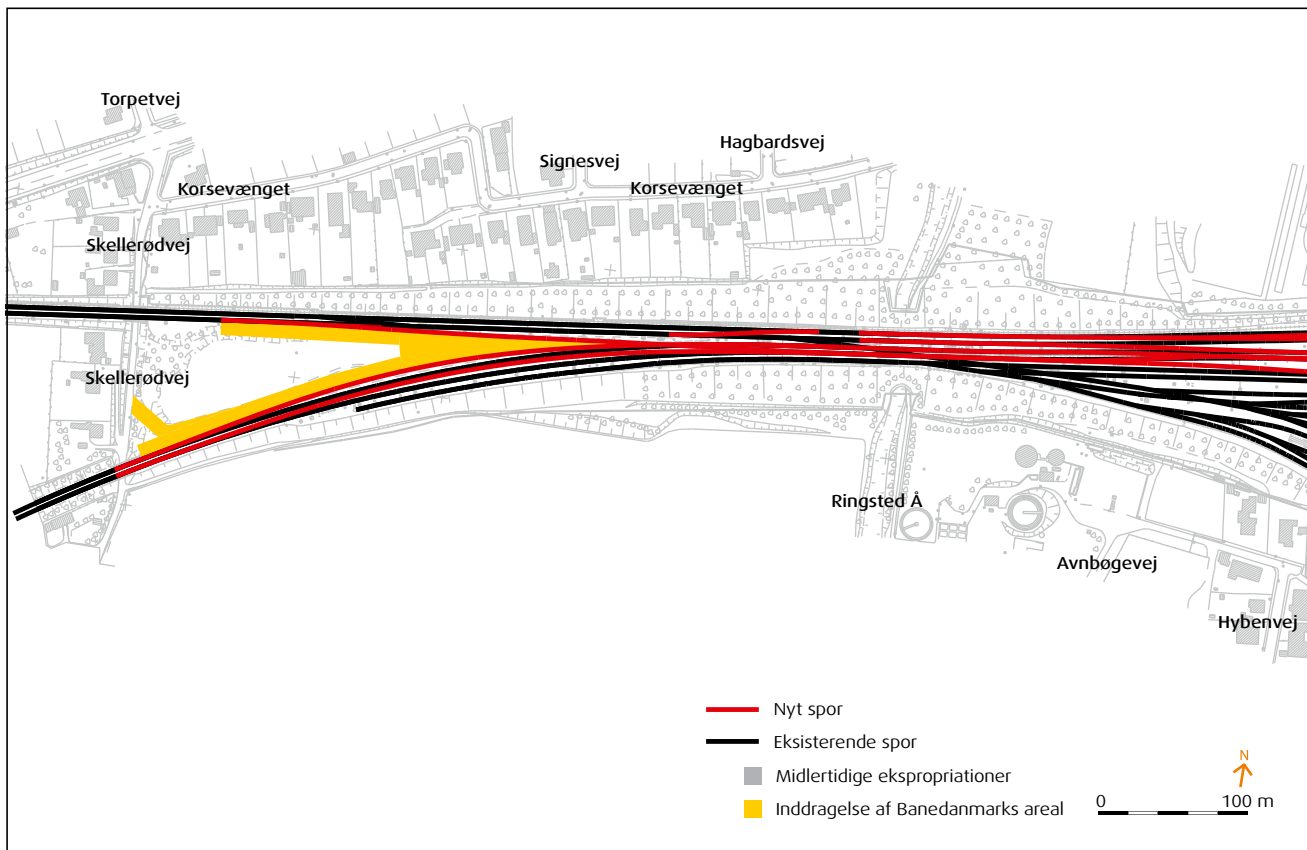
Mens broen over Slimminge Å bygges, etableres et arbejdsområde primært på permanent eksproprierede arealer. En del af ejendommen Bøgedevej 18 eksproprieres i anlægsfasen og bruges til arbejdsområder. På rasteplassen Bøgede inddrages midlertidigt de nordligste parkeringspladser samt et bælte til arbejdsvej frem til Bøgedevejs krydsning med banen. Trafikken på rasteplassen omlægges i anlægsperioden. En del af vejens skråningsanlæg eksproprieres også i anlægsperioden.

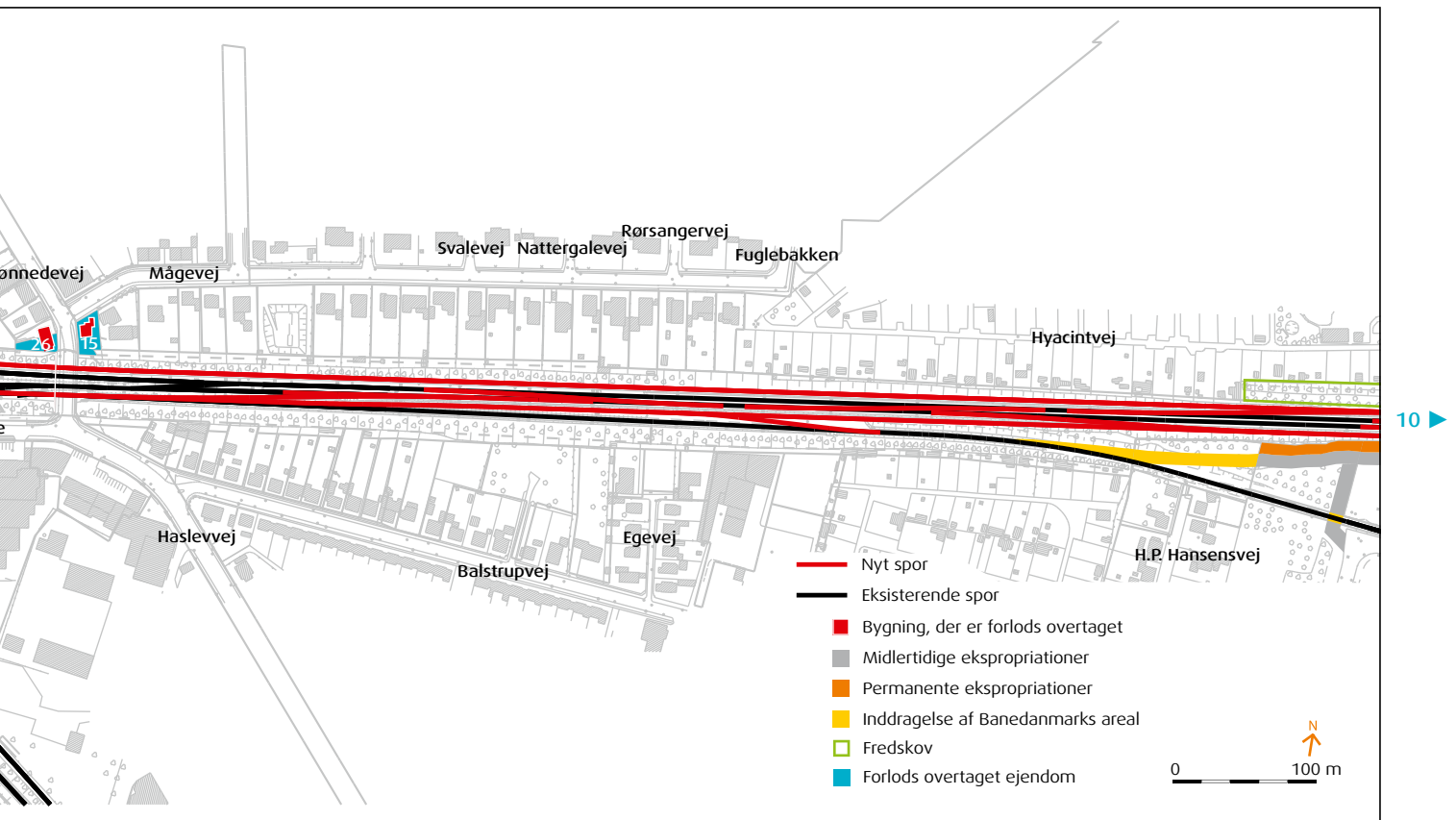


Kort 11



Kort 12





Mellem Bøgedevej og Vestmotorvejen eksproprieres midlertidigt arealer til arbejdsveje på begge sider af jernbanen. Vest for Bøgedevej eksproprieres et areal til et jorddepot mellem baneanlægget og motorvejen. I forbindelse med broanlægget over Bøgedevandløbet etableres et arbejdsområde.

Mens tunnelen under Vestmotorvejen bliver bygget, etableres et arbejdsområde nord for Vestmotorvejen.

Mellem Vestmotorvejen og Kongsted Huse etableres et arbejdsområde på landbrugsjord, på skråningsanlægget langs Vestmotorvejen og på ejendommen Kongstedvej 57. Langs jernbanens skråningside anlægges en arbejdsvej. Det medfører, at det nordvestlige hjørne af Kongstedvej 45 inddrages, og to skure rives ned. Mens tunnelen under Kongstedvej bliver bygget, etableres et arbejdsområde syd for Kongstedvej.

Arbejdsvejen langs banen krydser over Kongstedvej mellem Kongstedvej 13 og 15. Det medfører, at vejen midlertidigt eksproprieres og flyttes ud på et landbrugsområde mod syd.

Mellem de to steder, hvor Fjællebrøløbet krydser jernbanen, etableres to arbejdsområder. Der bliver adgang til områderne fra Kongstedvej.

Kværkeby Stationsvej benyttes som adgangsvej til omkringliggende arbejdsveje og arbejdsområder og skal deles med vejens almindelige brugere.

Arbejdsvejen langs banen medfører, at en op til 8 m bred arealstribe på Køgevej 205 midlertidigt eksproprieres. Derudover bliver adgangsvejen til Køgevej 22 eksproprieret midlertidigt, så vejen både fører til ejendommen og arbejdsområdet.

Køgevej 202 får midlertidigt eksproprieret en arealstribe på 3-8 m i den nordlige have. Samtidig benyttes den private fællesvej som adgangsvej til arbejdsområder og arbejdsveje. Umiddelbart vest for Køgevej 202 eksproprieres midlertidigt et areal på ca. 2.800 m² til arbejdsplads.

Nord for banen mellem Bedstedvej og Gammel Bedstedvej etableres et arbejdsområde på 5.000 m². Der bliver adgang fra Gammel Bedstedvej, hvilket betyder, at der midlertidigt eksproprieres en arealstribe på 5 m i bredden langs skråningssiderne til Bedstedvej. På begge sider af banen eksproprieres midlertidigt et arbejdsareal på begge sider af Bedstedvej, hvor der skal anlægges en ny vejbro over banen.

Fra et område, der ligger umiddelbart vest for Bedstedvej og syd for banen og strækker sig omkring 1.500 m

mod vest, eksproprieres midlertidigt en arealstribe på 8 m i bredden. Arealet, der er landbrugsjord, skal benyttes til arbejdsvej. Langs den første halvdel af denne arbejdsvej inddrages et areal på 10-35 m i bredden til brug som arbejdsområde. Også denne midlertidige ekspropriation ligger på landbrugsjord. Der bliver adgang til arbejdsområdet fra Bedstedvej.

Knap 500 m før Adamshøjvej starter en 400 m lang bræmme fredskov. Syd for fredskoven eksproprieres midlertidigt en smal arealstribe på 1-4 m i bredden. Derudover eksproprieres en arealstribe på 8 m i bredden på ejendommen Adamshøjvej 35, som tilhører Adamshøj Gods.

Ved Adamshøjvej bliver der i forbindelse med etableringen af det nye broanlæg over jernbanen placeret arbejdspladser på begge sider af jernbanen. Nord for jernbanen ligger arbejdsområdet nord for Adamshøjvej 33. Syd for jernbanen ligger arbejdspladsen på landbrugsjord sydvest for krydsningen mellem Adamshøjvej og jernbanen. I forbindelse med ombygning og udvidelse af skråningssiderne til Adamshøjvej skal skråningssiderne midlertidigt eksproprieres.

Fra Adamshøjvej til Østre Ringvej eksproprieres en 8 m bred arealstribe midlertidigt til arbejdsvej. Ca. midt på denne arbejdsvej anlægges et 3.500 m² stort arbejdsområde på landbrugsjord.

Syd for banen mellem Østre Ringvej og Midtsjællands Postcenter eksproprieres en arealstribe på 8 m til midlertidig arbejdsvej. Desuden eksproprieres areal til et arbejdsområde på 1.800 m² ved Østre Ringvej. Hele arealet er landbrugsjord. Syd for banen etableres en 8 m bred arbejdsvej parallelt med Østre Ringvej. Det sker, for at der kan etableres udkørsel fra arbejdsvejen øst for ringvejen.

Ud for postterminalen indsnævres arbejdsvejen til 3,5 m i bredden. Arbejdsvejen betyder, at ca. 12 parkeringspladser inddrages midlertidigt. Adgangsvejen rundt om postterminalen vil i anlægsperioden blive benyttet til arbejdskørsel, men den kan fortsat også benyttes af postterminalens medarbejdere.

På en ca. 200 m lang strækning vest for postterminalen udvides arbejdsvejen igen til 8 m i bredden. Det betyder, at der midlertidigt eksproprieres areal fra to virksomheder. Derefter fortsætter arbejdsvejen på Baneanmarks egne arealer.

På Ringsted Station og vest for stationen bygges de eksisterende spor om. Anlægsarbejdet sker inden for det eksisterende baneanreal ejet af Banedanmark.

Forlods overtagelser

En række ejendomme på den beskrevne strækning – også et stykke væk fra den projekterede løsning – er siden 2001 blevet forlods overtaget af staten. Det er sket, fordi der hidtil er blevet projekteret på forskellige linjeføringer, som berørte de pågældende ejendomme i særlig grad, og hvor grundejeren selv og bl.a. på baggrund af personlige forhold har anmodet om forlods overtagelse. Når der er truffet endeligt valg af linjeføring, vil det være mulig for staten at afhænde nogle af disse ejendomme.

Påvirkning af omgivelserne – når banen er bygget

Trafikstyrelsen har undersøgt og vurderet, hvordan baneanlægget påvirker omgivelserne, og hvordan man kan undgå eller begrænse disse påvirkninger. Undersøgelserne omfatter bl.a. støj og vibrationer, visuelle forhold, naturværdier, kulturhistoriske og rekreative interesser, grundvand mv. Støj og vibrationer er beskrevet i Miljøreddegørelsens hæfte 6.

Støj og vibrationer

I Miljøreddegørelse 6 er der en nærmere beskrivelse af støj og vibrationer, når banen er bygget. Beskrivelsen omhandler en samlet vurdering af støjkonsekvenserne ved 5. sporsløsningen og Nybygningsløsningen samt beskrivelser af konsekvenserne på de enkelte delstrækninger svarende til opdelingen i miljøreddegørelserne 2-5.

Visuelle forhold

Den nye jernbane tilføjer et nyt karaktertræk til landskabet mellem Salbyvej og Fjællebro. Landskabet vil være præget af forandringer visuelt og fysisk på strækningen dels i kraft af jernbaneanlæggets størrelse, dels fordi veje skal omlægges, og bygninger skal ombygges eller eksproprieres.

De elementer, der vil præge landskabet, er det samlede baneanlæg, skinner, master, banedæmninger og jordvolde – og de kørende tog.

Banen følger Vestmotorvejens forløb på motorvejens nordside. Den fysiske barrierenvirkning øges kun i begrænset omfang, når banen er bygget, og større isolerede arealer mellem vej og bane undgås.

Jernbanen følger i så høj grad som muligt det eksisterende landskabsterræn. På grund af krydsninger med eksisterende veje, stier, vandløb, moseområder mv. vil banen nogle steder ligge i afgravning og andre steder på dæmning.

Den eksisterende jernbane mellem Roskilde og Ringsted forløber fra Fjællebro hovedsageligt gennem et fladt, åbent område og ligger allerede i dag som en linje gennem landskabet. Da de to nye spor i store træk følger den eksisterende jernbane, medfører de ikke en væsentlig ændring af den visuelle oplevelse af landskabsrummet.

Østre Ringvej i Ringsted markerer en opdeling i en landstrækning og en bystrækning. Øst for Østre Ringvej består landskabet af store åbne marker med enkelte landsbyer og spredt gårdbebyggelse. Mellem Østre

Ringvej og Ringsted Station er området præget af infrastruktur og bebyggelse.

I det følgende gennemgås de enkelte delstrækninger.

Køge Ås og Køge Å

Køge Ås og Å er to markante landskabstræk, der som henholdsvis åskant og ådal bryder det ellers flade og storslåede landskab. Åskanten er flere steder gravet væk, og som følge af råstofindvinding er der dannet små søer. Hvor banen krydser Køge Ås, forløber den langs en af disse søer.

Ved passage af Køge Å anlægges banen ca. 35 m fra motorvejen på en 90 m lang landskabsbro parallelt med de eksisterende motorvejsbroer. Projektet indebærer terrænarbejder ved åen og rydning af skov. Hvor åen skifter retning umiddelbart nord for krydsningen af motorvejen, løber banen tæt på åen. Her bliver det samlede anlæg af motorvej og bane et dominerende anlæg omkring åmiljøet. Passagen vil fortsat være omgivet af skovbevoksning.

Ved Vemmedrup passerer banen tæt op ad Vestmotorvejen. Motorvejtilkørsens broanlæg har en størrelse og en omkransende beplantning, der gør det markant i landskabet. Jernbanen anlægges lavt i terrænet, og linjeføringen markeres med randbeplantning for at give et roligt, visuelt indtryk.

Spanager

Landskabet ved Spanager er et fladt, men varieret landbrugslandskab. Ved Spanager ligger en bebyggelse af karakteristiske husmandssteder, som er placeret præcist på en række med store træer og levende hegn. Området domineres af adskillige højspændingsledninger.

Banen berører her arealet til en enkelt ejendom i den sydligste del af husmandsbebyggelsen nord for motorvejen ved Spanager, men bebyggelsens samlede visuelle udtryk vil i det væsentligste fremstå uændret.

Bjæverskov

Landskabet ved Bjæverskov består hovedsageligt af større markområder. Nord for motorvejen er landska-



Den nye bane anlægges langs Vestmotorvejen på nordsiden. Ved Vestre Ringvej ligger banen i åben afgravning, således at udsynet over landskabet bevares.

bet domineret af blødt, let kuperet terræn med dyrkede marker. Landskabet syd for motorvejen er efterhånden omdannet til by- og erhvervsområde.

Hvor banen passerer over Bjæverskovvej, ligger den på en dæmning i niveau med motorvejen. Herefter fortsætter den i et niveau fra 0,5 til 1 m over motorvejen. Den visuelle påvirkning er derfor begrænset.

Regnemark

Landskabet består af flade, dyrkede marker, engarealer omkring Regnemark Vandværk, landsbyerne Bøgede og Kulerup og spredt gård- og husmandsbebyggelse. Gennem landskabet løber Slimminge Å og Køge Å, og mod nord ligger Regnemark Mose. Landskabets store flader giver et godt udsyn, der dog bliver brudt af højspændingsledninger og af motorvejens forløb. Den visuelle oplevelse af landskabet bevares ved, at banen placeres tæt op ad Vestmotorvejen.

Ved passage af Regnemark Vandværk ligger banens linjeføring i det eksisterende åløb for Køge Å. Derfor flyttes Køge Å mod nord på denne strækning. Ved forlægningen genskabes det oprindelige, slyngede åløb. Det vil give et positivt bidrag til den visuelle oplevelse af landskabet.

Banen vil på strækningen ligge knap 2 m under motorvejens niveau. Herved bevares udsigten over landskabet. Ved landskabsregulering mellem motorvej og bane skabes en blød overgang mellem de to infrastrukturanlæg.

Banen passerer under Vestre Ringvej gennem den eksisterende dæmning ved tilslutningsanlægget til motorvejen. Banen anlægges lavere end det omgivende terræn og motorvejen, og så tæt op ad motorvejsramperne som muligt. Derfor skaber banen ikke en ny barriere i forhold til det omgivende landskab.

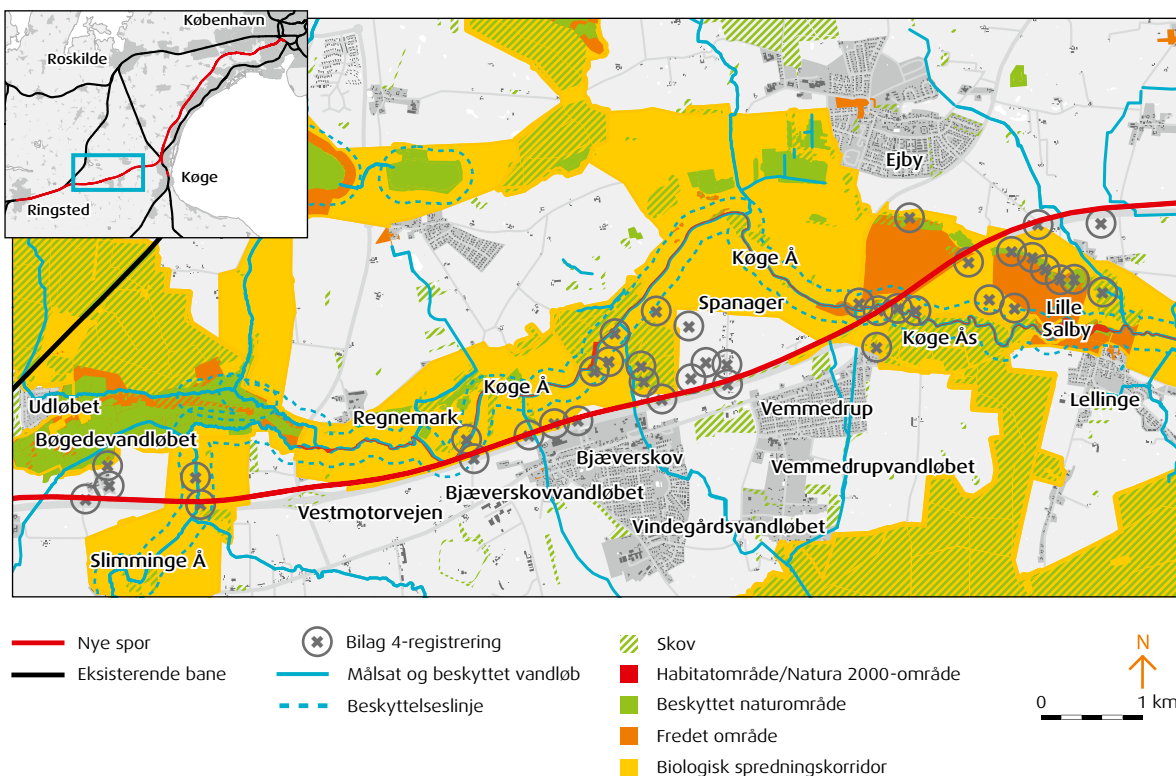
Banen krydser Slimminge Å på en åben, lav bro og passerer åen i niveau med det omgivende terræn. Åen vil stadig fremstå som et tydeligt element i landskabet.

Jernbanen passerer under Bøgedevej gennem den eksisterende vejdæmning. De nuværende visuelle indtryk bevares i stort omfang ved, at banen passerer gennem området i åben afgravning. En del bevoksning ved motorvejens sideanlæg bliver derved ryddet.

Høed Skov-Fjællebro

Jernbanen passerer mellem tre skovområder: Høed Skov, Bøgede Overdrev og Slimminge Ore. Skovene

Naturforhold



giver landskabet den overordnede karakter, som lokalt også er præget af marker, enge, vådområder, bebyggelser, motorvejen og højspændingsledninger. Den nye jernbane passerer på dette sted forbi værdifuld natur og skov.

Ved Kongsted Huse krydser banen under motorvejen i en tunnel. Frem til tunnelen anlægges banen i åben afgravning, så det visuelle miljø påvirkes mindst muligt.

Efter krydsning af Vestmotorvejen fortsætter banen i åben afgravning, men stiger langsomt, indtil den ligger i niveau med den eksisterende jernbane efter krydsning af Kongstedvej. Jernbanens påvirkning af området mindskes ved, at linjeføringen placeres tæt op ad den eksisterende jernbane mellem Roskilde og Ringsted.

Fjællebro-Bedstedvej

På den første del af denne strækning er landskabet meget sammensat med dyrkede marker, levende hegn, engarealer, skov, mindre vandløb, spredte gårde og landsbyen Fjællebro.

Det varierede landskab giver gode, visuelle oplevelsesmuligheder. Dog er området visuelt påvirket af Vestmotorvejen, den eksisterende bane mellem København og Ringsted og to højspændingsledninger.

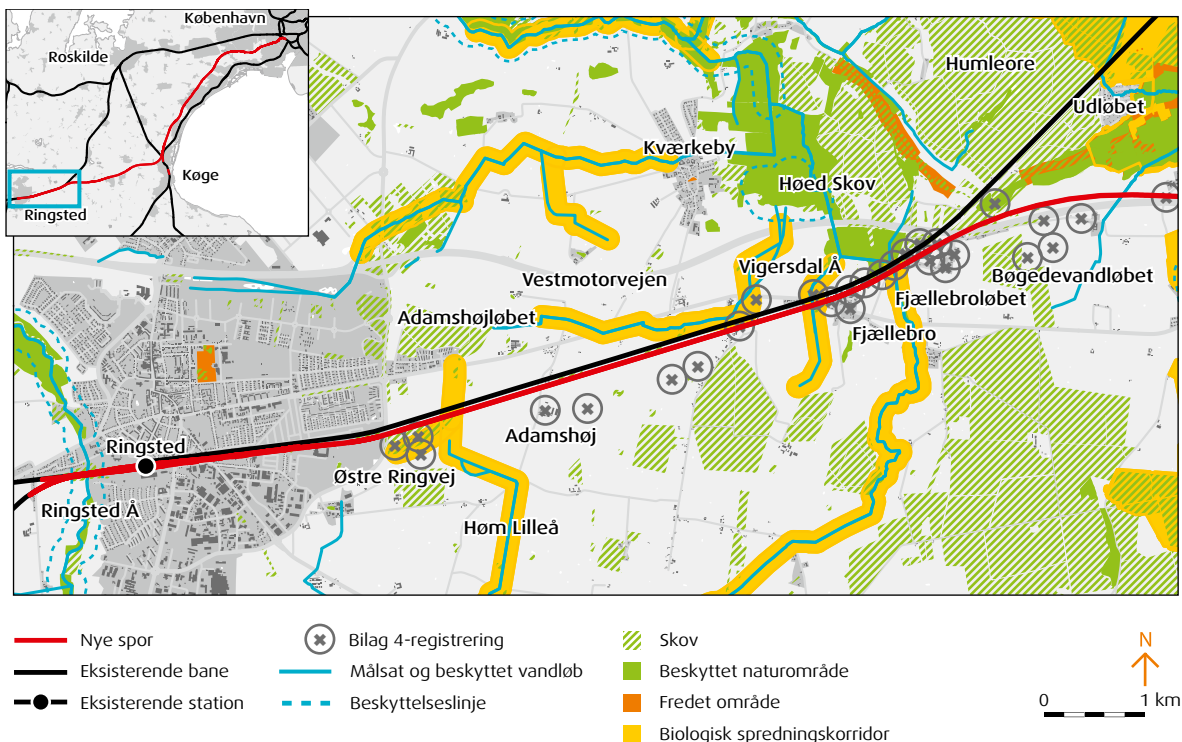
I Fjællebro opsættes en støjskærm mellem de to nye spor og boligerne øst for Køgevej. Den vil udgøre en ny visuel barriere, som dog vil være begrænset, da skærmen vil blive delvis skjult af bevoksning, og da udsynet over landskabet i forvejen er begrænset.

Bedstedvej-Østre Ringvej

Landskabet er præget af åbne flader med overvejende store, dyrkede marker og lav, afgrænset bevoksning. Bebyggelsen består af husmandsbrug og Adamshøj Gods. Den eksisterende jernbane ligger i terræn, og den er synlig i landskabet pga. køreledningsanlæggene og de krydsende broer ved Bedstedvej og Adamshøjvej.

Vejbroen ved Bedstedvej erstattes af en ny, længere bro, som spænder over fire spor. Da sporene ligger parallelt og i niveau, vil den nye konstruktion ikke påvirke det visuelle miljø meget mere end den nuværende bro.

I området ved Adamshøj er banen omgivet af beplantning. Dette område vil fortsat fremstå med høj beplantning og bevare stedets egen identitet. Den eksisterende vejbro ved Adamshøjvej erstattes af to nye broer, som kan skabe nye, visuelle kvaliteter i området. Desuden hæves vejen, der i forvejen ligger på en høj dæmning.



Ringsted by

Strækningen fra Østre Ringvej til Ringsted Station ligger i bymæssig bebyggelse, som består af en blanding af erhvervsejendomme, kolonihaver og boliger.

Jernbanebroen over Østre Ringvej berøres ikke, men der etableres en ny bro til de to sydlige spor. Da Østre Ringvej ligger delvist i afgravning under broen, påvirker udvidelsen ikke det visuelle miljø.

Frem til Ringsted Station ligger de nye spor i niveau med de eksisterende spor. Banen ligger frem til Ringsted Station hovedsageligt i afgravning.

Naturen

En jernbane har konsekvenser for naturen, fordi naturen bliver direkte berørt af jernbaneanlægget, eller fordi banen skaber en barriere for spredning af dyr. Derudover kan der være risiko for trafikdrab af dyr og øvrige indirekte effekter. Betydningen er størst, hvor banen krydser en eksisterende spredningskorridor, eller hvor dyrs og planterers levesteder opdeles, og bestande isoleres.

Trafikstyrelsen har gennemført undersøgelser i en korridor langs banens linjeføring og kortlagt beskyttede naturområder og dyre- og plantearter, jf. naturkort.

Udformningen af anlægget er sket med henblik på at undgå påvirkninger af de beskyttede naturområder samt dyre- og plantearter og for at sikre områdernes funktion som leve- og ynglesteder. I det omfang naturområder påvirkes, afhjælpes dette ved at etablere erstatningsarealer, genetablere naturlokaliteter m.m. Desuden afhjælpes øgede barrierevirkninger, og risikoen for trafikdræbte dyr begrænses.

Der etableres faunapassager langs vandløb, der fungerer som ledelinjer for dyr, og inden for biologiske spredningskorridorer. For hver ca. 250 m etableres smådyrspassager på strækninger, hvor banen ligger over terræn.

Mellem Salbyvej og Ringsted er der naturområder af høj værdi og områder, som er udpeget som biologiske kerneområder med spredningskorridorer. Langs strækningen lever også dyrearter, som er omfattet af Habitatdirektivets bilag 4. Disse arter er spidssnudet frø, springfrø, stor vandsalamander, markfirben og flagermusarterne dværgflagermus, troldflagermus, sydflagermus, vandflagermus, brunflagermus og skimmelflagermus.

Den eksisterende jernbane mellem Fjællebro og Ringsted udgør i forvejen en barriere, som begrænser dyrs og planterers naturlige spredning i landskabet. Den nye jernbane vil gøre banetracéet bredere og dermed øge

barriereeffekten. Derfor etableres faunapassager og erstatningsarealer for at begrænse barrierenvirkningen og risikoen for trafikdræbte dyr.

I Miljøreddegørelse 1 er der en nærmere beskrivelse af den danske lovgivning og EU-reglerne for naturbeskyttelse – herunder Habitatdirektivets bilag 4.

Vand, der afledes fra jernbanen, føres normalt via banegrøfter til de vandløb, som banen passerer. Man kender i dag ikke indholdet af miljøfremmede stoffer i vand, som afledes fra banen uden for stationsområder. Derfor vil man i detailprojekteringsfasen iværksætte undersøgelser for at afklare, i hvilket omfang afløbsvandet indeholder miljøfremmede stoffer. Umiddelbart vurderer Trafikstyrelsen, at afløbsvandet ikke indeholder miljøfremmede stoffer i koncentrationer, der er kritiske i forhold til overfladevand. Udledning af afløbsvandet sker efter nærmere aftale med de relevante myndigheder.

Samlet set viser undersøgelserne, at jernbanens påvirkning af områdets naturforhold vil være begrænset, og at de kan opvejes af de beskrevne afværgeforanstaltninger.

Hensyn til flagermus, markfirben og padder

Der bliver gennemført forskellige foranstaltninger for at beskytte de flagermus, der lever på strækningen. Ved anlægsarbejdet minimeres træfældning langs banen så vidt muligt, og for at kompensere for fældede træer genplanter træer tidligt i anlægsfasen. Desuden vil det forud for eventuel rydning af bygninger blive undersøgt, om der er ynglesteder. For at kompensere for rydning af opholdssteder i træer og bygninger opsættes flagermusskjul i passager under banen. Eksisterende passager under banen bibeholdes, hvorved flagermus fortsat har mulighed for at passere.

Inden anlægsarbejdet går i gang, indsamles markfirben de steder, hvor anlægsarbejdet bliver omfattende, og udsættes på nærliggende lokaliteter. Efter anlægsfasen sættes markfirbenene ud på passende steder i området.

For padderne vedkommende bliver der etableret nye levesteder som erstatning for dem, der nedlægges eller isoleres på grund af den nye jernbane. Hvor der er faunapassager for padder, sikrer man med særlige paddehegn, at padderne ledes hen til passagerne.

Med disse hensyn til flagermus, markfirben og padder, som er bilag 4-arter, vil områdernes funktion som levested for disse arter blive opretholdt.

Køge Ås og Køge Å med nærliggende naturlokaliteter

Køge Ås er en af Danmarks få, store åse. Den er 35 km lang og består af en række langstrakte bakker, som bugter sig gennem landskabet fra Køge til Haraldsted Sø nord for Ringsted. Flere områder af Køge Ås nord og syd for Vestmotorvejen er fredede.

Ved Køge Ås syd for Ejby ligger en ca. 3 hektar stor sø i en tidligere grusgrav. Søen er beskyttet efter naturbeskyttelseslovens § 3. Der er ikke fundet særligt beskyttede dyre- eller plantearter i eller ved søen. Linjeføringen medfører, at søen bliver lidt mindre i den sydlige ende, hvor adgangsvejen til ejendommen Salbyvej 207 bygges om. Neden for jernbaneskråningen etableres en lavvandet bred, der forbedrer søens værdi som ynglested for padder.

Køge Å begynder ved sammenløbet af Slimminge Å og Bøgedevandløbet vest for Regnemark. Åen er ca. 20 km lang og udmunder i Køge Bugt. Jernbanen mellem Salbyvej og Fjællebro krydser Køge Å syd for Ejby og anlægges langs med åen ved Regnemark.

Køge Å er udpeget som habitatområde for at beskytte fiskearten pignmerling og følgende naturtyper:

- Vandløb med vandplanter
- Vandløb med tidvis blottet mudder med etårige planter
- Bræmmer med høje urter langs vandløb eller skyggende skovbryn
- Elle- og askeskove ved vandløb, søer og væld.

Pignmerlingen er udbredt i hele Køge Å. Det er en lille fisk på op til 13 cm, som i Danmark kun findes i få vandløb.

På det stykke af Køge Å, som løber parallelt med banen ved Regnemark, findes naturtyperne "vandløb med vandplanter" og "bræmmer med høje urter langs vandløb eller skyggende skovbryn".

Syd for Ejby, hvor banen krydser Køge Å, er åen 3-5 m bred med naturlige slyngninger. Påvirkningen af naturen mindskes ved, at banen passerer åen på en dalbro.

Over Køge Å placeres broen parallelt med motorvejsbroen. De nuværende muligheder for passage under motorvejen sikrer, at alle dyrearter kan passere. Dalbroen anlægges i niveau med de eksisterende motorvejsbroer, og herved bevares en god faunapassage fra området Skovhus Vænge. Trafikstyrelsens undersøgelser viser, at broen kan etableres uden, at det påvirker



Den nye bane krydser Køge Ås tæt op ad motorvejen.

levestandarden for pilsmerlingen, og at udpegningsgrundlaget for habitatområdet ikke påvirkes.

I skovstykket langs åen, som banen skal krydse, er der fundet aktivitet af flere flagermusearter. De gamle løvtræer har stor værdi for brunflagermus. Derfor skal træfældning holdes på et minimum, og der sættes flagermusskjul under den nye jernbanebro som kompensation for rydning af de mulige opholdssteder.

Længere mod vest ligger det rørlagte Vemmedrupvandløb, som føres under banen i et dykket rør.

Nær Køge Å er bl.a. fundet rødlistearterne hvidgul skovlilje, isfugl og åskøjteløber. Længere mod vest ligger Skulkerup Skov. Det er et plantet læhegn mellem Bjæverskovvej og Vestmotorvejen, som er udpeget som værdifuld skov. Banen påvirker kun skoven i meget begrænset omfang. Der etableres erstatningsvandhuller for de vandhuller, der påvirkes i området.

På det sted, hvor linjeføringen krydser Vindegårdsvandløbet, anlægges banen på en dæmning over den rørlagte del af vandløbet. I forbindelse med det rørlagte Vindegårdsvandløb etableres en faunapassage, der giver mulighed for passage af mindre pattedyr. Efter Skulkerup Skov passerer banen et regnvandsbassin, hvor der er fundet springfrø og stor vandsalamander.

Som kompenserende foranstaltning etableres erstatningsvandhuller.

Køge Å ved Regnemark

Før Bjæverskovvandløbet er der en grussti mellem markvejen Teglværksvej og Åvej, hvor mennesker og dyr kan passere. Hvor vandløbet er rørlagt under banen, bliver der også lagt et tørt rør med en diameter på 1,2 m, så mindre dyr kan passere.

Vejen Regnemarkværket passerer under Vestmotorvejen og under banen. Vest for denne vej placeres en større faunapassage, som giver mulighed for, at rådyr og mindre pattedyr kan passere under både bane og motorvej.

Ved Regnemark er naturværdierne omkring Køge Å mindre i forhold til krydsningen af Køge Å syd for Ejby. Da det ikke vil være muligt at holde afstanden til motorvejen uden at placere bropiller i åen, flyttes åen mod nord på en ca. 300 m lang strækning. Dermed kan banen anlægges i det nuværende forløb af Køge Å.

Flytning af åen gennemføres som en afværgeforanstaltning. Det betyder bl.a., at åen får et slynget forløb og forbedrede faldforhold, og der etableres nye ledelinjer langs åen i forbindelse med omlægningen. De mere varierende forhold forbedrer miljøet for de natur-



Eksempel på faunapassage med tørre jordbanketter på begge sider for passage af større dyr.

typer, som habitatområdet er udpeget til at beskytte. Det forventes, at naturtypen "vandløb med vandplanter" får bedre forhold. Naturtypen "bræmmer med høje urter langs vandløb eller skyggende skovbryn" påvirkes, men den vil kunne gendannes i løbet af en årrække. Udover at forbedre miljøet for de pågældende naturtyper forbedrer projektet området som levested for pigsmertlingen. Udpegningsgrundlaget for habitatområdet påvirkes således ikke negativt.

Slimminge Å

Slimminge Å udspringer i Bjerrede. Den udmunder i Køge Å nord for Vestmotorvejen og er en del af vandløbssystemet Køge Å. Åen er udpeget som regional spredningskorridor og forbinder områderne ved Køge Å i nord med skovområder ved Slimminge i syd. Det er derfor særligt vigtigt at sikre, at pattedyr kan passere strækningen på dette sted.

Åen løber under motorvejen i en stor underføring og krydser banen under en bro. Broen har en højde, som muliggør, at større pattedyr kan passere.

Fældning af træer begrænses til et minimum af hensyn til flagermus.

Vådområder ved Humleøre og Høed Skov

Humleøre og Høed Skov er store fredskove, som hovedsageligt ligger nord for Vestmotorvejen, hvor den nuværende jernbane mellem København og Ring-

sted ligger. Syd for Vestmotorvejen ligger Bøgede Overdrev, som har forbindelse videre mod de store skovområder syd for Køgevej.

By- og Landskabsstyrelsen har udpeget Humleøre og Høed Skov som naturmæssig værdifuld skov, og sammen med vådområderne syd for skoven er skovområdet også udpeget som regionalt, biologisk beskyttelsesområde. Fjællebrøløbet og Vigersdal Å er udpeget som regionale spredningskorridorer med forbindelse til Høed og Humleøre Skov.

Strækningens store naturområder gør det vigtigt at sikre, at store pattedyr og områdets bilag 4-arter, flagermus og padder, kan krydse den nye bane. Derfor etableres der faunapassager samtidig med, at eksisterende ledelinjer bevares, jf. beskrivelserne ovenfor. Der plantes også nye træer, som skal fungere som ledelinjer, der fører dyrene frem mod de nye passager.

Der er undersøgt flere muligheder for at placere faunapassager øst for banens krydsning af motorvejen, men det er ikke muligt at placere en passage på det mest ideelle sted ved skovområderne. Der etableres derfor en faunapassage under den nye bane i forbindelse med Fjællebrøløbet. Den får en indvendig bredde på ca. 11 m og en frihøjde på ca. 3 m. Desuden anlægges en ny faunapassage under den eksisterende bane ved Fjællebrøløbet.



Eksempel på padde- og smådyrspassage under vej. Disse passager bygges for hver 250 m på hele strækningen, hvor banen anlægges over terræn.



Eksempel på faunapassage af beton med tør banket. Denne type faunapassage er særligt egnet til små og mellemstore landdyr.

Hvor banen krydser en forgrening af Fjællebrøløbet, etableres en passage for mindre dyr i forlængelse af tunnel under den eksisterende bane.

Bøgedevandløbet bliver rørlagt under banen, og på hver side af vandløbet etableres faunapassager i et tørt rør med en diameter på 0,5 m.

De vandhuller, som er velegnede til padder, søges bevaret, og der etableres erstatningsvandhuller for de vandhuller, der isoleres imellem bane og vej, eller som nedlægges. Ledelinjer bevares eller udbygges, og der etableres passage, så spredningsveje for padder sikres.

Ved det nye baneanlæg i Fjællebro vil der blive ryddet træer med mulige opholdssteder for flagermus. Der skal derfor genbeplantes efter anlægsarbejdet og opsættes flagermusskjul.

Vigersdal Å ligger rørlagt under banen, og her etableres en faunapassage. Passagen bygges med banketter ved hver side af åen under de nye spor for også at sikre passage for mindre dyr.

Området omkring Adamshøjløbet

Adamshøjløbet ligger nord for banen og løber ud i Rosengård Sø øst for Fjællebro. Langs Adamshøjløbet er der udpeget en regional spredningskorridor til Humleore og Høed Skov. Adamshøjløbet er delvist rørlagt,

stærkt reguleret og har ringe fald. Det udtørres om sommeren, og der lever ingen fisk på strækningen nærmest banen.

I flere vandhuller tæt ved jernbanen lever stor vandsalamander, springfrø og spidssnudet frø. Desuden er der observeret troldflagermus.

Det flade landskab og banens placering i terrænet betyder, at det ikke er muligt at lægge padde- og smådyrspassager under banen. Som kompensation vil eksisterende vandhuller blive forbedret og nye etableret.

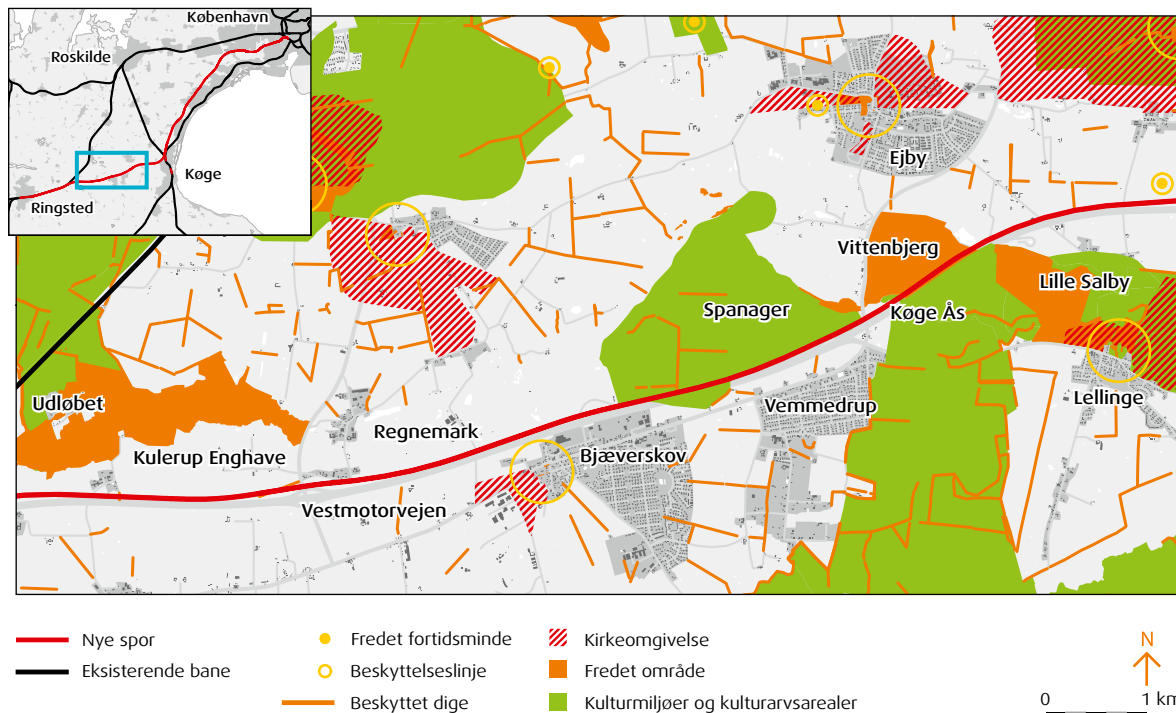
Træer ved Adamshøj bevares i videst muligt omfang af hensyn til flagermus.

Spredningskorridorer ved Høm Lilleå

Mellem Adamshøjvej og Østre Ringvej krydser banen en udpeget regional spredningskorridor, som forbinder skovområdet Kærehave nord for banen med Ringsted Å. Banedæmningen fra den nedlagte Midtsjællandske Jernbane og Høm Lilleå er en del af spredningskorridoren. De to nye spor medfører, at op mod 20 m af den gamle jernbanedæmning graves væk syd for banen.

På grund af banens placering i terræn vil det ikke være muligt at etablere en faunapassage i spredningskorridoren.

Kulturhistorie



Øst for Østre Ringvej er det nødvendigt at fælde træer i et område med nyplantet skov, som grænser op til banens sydside. Som kompensation etableres erstatningskov, ligesom der genplantes levende hegn og beplantning langs banen.

Afløbsvand, der ledes til Høm Lilleå lige syd for banen, løber via Ringsted Å ud i Susåen, som er EF-habitatområde. Indholdet af miljøfremmede stoffer i vandet er ikke kendt. I detailprojekteringsfasen vil man derfor iværksætte undersøgelser med henblik på at afklare, i hvilket omfang afløbet indeholder miljøfremmede stoffer. Trafikstyrelsen vurderer dog, at afløbsvandet ikke indeholder miljøfremmede stoffer i koncentrationer, der er kritiske i forhold til overfladevand, og at påvirkningen af området derfor er uden betydning.

Ringsted Å

Ringsted Å påvirkes ikke af baneudvidelsen, fordi den projekterede løsning alene omfatter flytning af spor og anlæg af sporskifter. Derfor er det ikke nødvendigt at ændre den eksisterende underføring af åen. De § 3-beskyttede enge og moseområder langs Ringsted Å påvirkes heller ikke.

Kulturhistoriske interesser

De kulturhistoriske interesser omfatter menneskeskabte spor i landskabet fra de ældste tider til nyere tid. Det kan være bygninger til oldtidsminder, haveanlæg, hegn, spor efter tidligere dyrkningsmetoder osv.

Banen mellem Salbyvej og Ringsted påvirker kun i begrænset omfang områdets kulturhistoriske interesser.

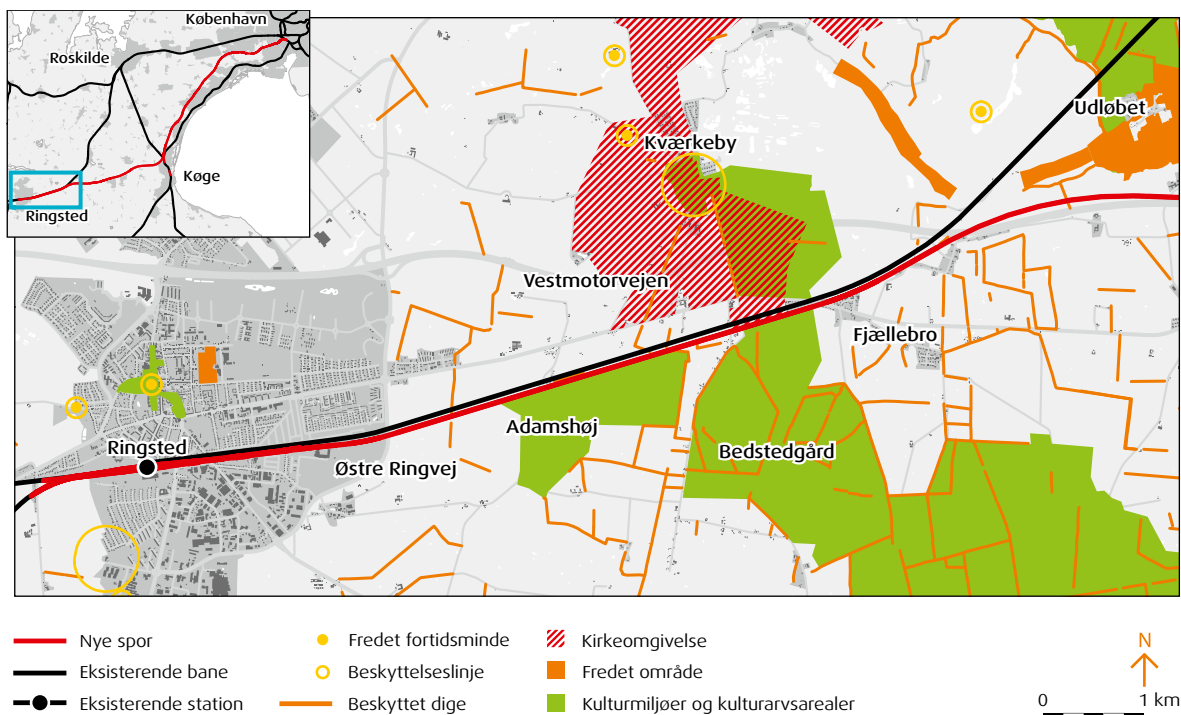
I Miljøredegørelse 1 er der en nærmere beskrivelse af bestemmelserne til beskyttelse af kulturhistoriske interesser.

Kulturmiljøer og kulturhistoriske interesseområder

I Regionplan 2005 for Hovedstadsområdet og i forslag til Ringsted Kommuneplan 2009-2020 er der udpeget værdifulde kulturmiljøer.

På strækningen passerer jernbanen gennem fire kulturmiljøer, nemlig Lellinge, Spanager, Bedstedgård og Adamshøj. Derudover passerer det karakteristiske jordrentebrug ved Kulerup Enghave.

En mindre del af kulturmiljøet omkring Lellinge Gård og Lellinge landsby ligger nord for motorvejen nær Koge Å. Her anlægges banen gennem kulturmiljøet på en ca. 50 m lang strækning. Banen berører således kun en



mindre del af kulturmiljøet. Trafikstyrelsen vurderer, at påvirkningen er begrænset.

Kulturmiljøet Spanager omfatter området omkring husmandsbrugene ved Spanager. Husmandsbrugene stammer fra udstykningen af Spanager Hovedgård i 1923, og de vurderes at have en betydelig kulturhistorisk værdi. Kulturmiljøet ligger hovedsageligt nord for motorvejen mellem Ejbyvej og Bjæverskovvej. Banen anlægges tilpas tæt på motorvejen til, at bygningerne ved Spanagervej ikke bliver berørt. Et enkelt dige inden for kulturmiljøet påvirkes, men det er fortsat muligt at aflæse husmandsområdets oprindelige udstykningsstruktur ud fra de tilbageværende diger. Påvirkning af kulturmiljøet ved Spanager er derfor begrænset.

Kulturmiljøet Bedstedgård ligger øst for skoven Røvertykke. De bærende kulturhistoriske elementer omfatter den firelængede gårds placering midt på jorderne omgivet af en blanding af skov og marker, enkelte diger og bevoksede skel. Mod nord grænser kulturmiljøområdet op til jernbanen på en ca. 700 m lang strækning, hvor der inddrages et 20 m bredt areal langs sydsiden af den eksisterende bane. Trafikstyrelsen vurderer, at påvirkningen af området er begrænset, da arealinddragelsen ikke berører gården, der udgør områdets bærende kulturhistoriske element, og da inddragelsen sker i yderkanten af de udpegede kulturmiljøområder.

Kulturmiljøet ved Adamshøj Gods ligger 150 m syd for jernbanen mellem Fjællebro og Ringsted. De bærende kulturhistoriske elementer omfatter gårdenlægget med hovedbygning fra 1870'erne og en hvidkalket avlsgård omkring en stor gårdsplads. Mod nord grænser området op til banen på en næsten 1,7 km lang strækning. De to nye spor inddrager et areal på ca. 20 meters bredde langs sydsiden af den eksisterende bane. Påvirkningen af området er begrænset, da arealinddragelsen ikke berører de bærende kulturhistoriske elementer.

Vest for landsbyen Kulerup ligger det karakteristiske jordrentebrug Kulerup Enghave. Banen passerer gennem den sydligste del af markerne. Jordbrugenes karakteristika kan dog fortsat aflæses i landskabet, og banens påvirkning er derfor begrænset.

Nedlagte jernbanespor

I Ringsteds Kommuneplan 2009-2020 er der udpeget to kulturspor i og omkring Ringsted. Det ene er et nedlagt industrispor i Ringsteds bymidte, som løber fra Ringsted Station mod sydøst. Anlæg af den nye bane får ikke betydning for dette spor.

Det andet kulturspor i området er Den Midtsjællandske Jernbane, som er nedlagt. Banen har et buet forløb syd for den eksisterende jernbane i den østlige udkant af Ringsted by. Midtsjællands Postcenter bruger stadig den vestlige del af sporet fra Ringsted Station til post-

terminalen. Etablering af to nye spor på sydsiden af den eksisterende bane medfører, at op mod 20 m af den gamle bandedæmning fjernes. Påvirkningen er begrænset, da indgrebet foregår i dæmningens ene ende, og derfor vil banens buede forløb mod syd stadig være intakt og synligt i omgivelserne.

Fredede områder

For at bevare dele af Køge Ås og landskabet omkring åsen er flere områder langs Køge Å fredede. I nærheden af linjeføringen ligger fire fredede områder, nemlig områder ved Lellingegård, Vittenbjerggård, Køge Å og Regnemark Mose/Regnemark Banke.

Anlægget af den ny bane berører fredningen ved Vittenbjerggård, hvor en arealstribе langs Vestmotorvejen inddrages til banen. Det fredede område omfatter sydsiden af Vittenbjerg Bakke, der er en del af Køge Ås. For at begrænse den landskabelige påvirkning af særligt terræforholdene i det fredede område anlægges banen tæt på Vestmotorvejen. Så vidt muligt placeres banen også i niveau med motorvejen. Derfor vurderer Trafikstyrelsen, at påvirkningen af det fredede område er begrænset. Anlæg af banen kræver, at fredningen ophæves i det berørte område, og dette forudsættes gjort via anlægsloven.

Arkæologiske fund og fortidsminder

I området omkring den ny bane ligger ingen kultur- arvsarealer, og der er kun registreret få arkæologiske fund. I det omfang de lokalhistoriske museer vurderer, at det er relevant, bliver der før anlægsarbejdet gennemført arkæologiske forundersøgelser.

Trafikstyrelsen vurderer, at jernbanen vil berøre syv beskyttede diger i området. Et kortere dige vil blive fjernet helt, mens fire diger vil blive gennemskåret af sporanlægget og af en midlertidig arbejdsvej, som anlægges langs banen. Derudover afkorter banen to diger med ca. 15 m. Her er påvirkningen begrænset, da den resterende del af digerne stadig vil være intakt.

Fredede og bevaringsværdige bygninger

Der er ingen fredede bygninger på strækningen, men baneanlægget berører seks bevaringsværdige enfamiliehusе. Det drejer sig om Kongstedvej 58, Kongstedvej 45, Kongstedvej 15, Kongstedvej 13, Kværkeby Stationsvej 20 og Adamshøjvej 35, som alle eksproprieres eller forlods overtaget.

Kulturhistoriske bygværker

De tre broer, hvor henholdsvis Fjællebrølobet, en forgrening af Fjællebrølobet og Vigersdal Å føres under den eksisterende bane, har kulturhistorisk værdi. De vil blive påvirket af den nye bane, som medfører, at bane-

dæmningen skal udvides mod syd. Bygværkernes oprindelige, sydlige ender vil derfor ikke være synlige eller tilgængelige, når banen er bygget.

Rekreative interesser

Trafikstyrelsen har undersøgt områdets rekreative interesser med henblik på at vurdere, hvilken indvirkning den nye jernbane får. De rekreative interesser omfatter offentlighedens adgang til fritids- og friluftsoplevelser i naturen og i anlæg. Den projekterede løsning har betydning for en række af områdets rekreative interesser i form af ændrede adgangsforhold og indgreb i beplantningen.

Adgangsforhold

De eksisterende vandre- og cykelstier føres over eller under banen som beskrevet nedenfor:

- Banen føres via bro over Køge Å-stien
- Den rekreative sti langs Ejbyvej føres over banen på ny bro
- Den lille sti mellem Teglværksvej og Åvej føres i tunnel under banen
- Køge Å-stien føres over banen via en bro før Bøgedevej
- Kongstedvej føres over banen, så det senere er muligt at etablere en planlagt regional, rekreativ cykelsti, som skal forbinde friluftsområderne ved Høed Skov og Humleore Skov i nord med Slimminge Ore i syd.

Den projekterede løsning forringer således ikke mulighederne for at gå eller cykle på tværs af strækningen.

Enkelte steder på strækningen ændres adgangsforholdene til arealer mellem jernbanen og Vestmotorvejen. Trafikstyrelsen vurderer, at dette samlet set ikke forringer de rekreative værdier, da størstedelen af området er landbrugsjord.

Beplantning

Den projekterede løsning medfører et varigt indgreb i beplantningen på det sted, hvor banen anlægges. Påvirkningen af beplantningen er størst omkring Køge Å og ved Kongsted, hvor et mindre skovareal mellem den eksisterende jernbane og Vestmotorvejen må fjernes.

Kolonihaver

I Ringsted by langs den eksisterende jernbanes nordlige side ligger haveforeningerne Kildebo og Virkelyst. På banens nordside tilsluttes det ene af de to eksisterende spor det nye overhalingsspor, der anlægges i forbindelse med KØR-projektet. Kolonihaverne vil ikke blive påvirket af de nye spor.



Køge Å er et populært rekreativt område. Den skæres af den projekterede løsning flere steder på broer, således at det ikke vil forringe øens rekreative og miljømæssige værdi.

Grundvand og drikkevand

Ved anlæg af jernbaner er der fokus på grundvand af to årsager. Dels skal man undgå at forurene grundvandet, dels skal man imødegå konflikter mellem grundvandets niveau og baneanlægget.

Miljøredegørelse 1 indeholder en generel omtale af grundvandsforhold og drikkevandsinteresser. Nedenfor gennemgås den aktuelle strækning.

Grundvandsindvinding

Hele strækningen mellem Salbyvej og Ringsted Station ligger i et område med særlige drikkevandsinteresser, hvor grundvandet er beskyttet af hensyn til fremtidige behov for drikkevand.

Kildepladszoner udpeges for at beskytte områder omkring indvindingsboringer til drikkevand, og der gælder skærpede krav til grundvandsbeskyttelsen inden for zonerne.

Jernbanen krydser kildepladszoner ved Spanager, Ravneshave, Almsgård, Bjæverskov og Slimminge. Den vestlige del af anlægsområdet tangerer Ringsted Vandværks kildepladszone.

Anlæg af banen medfører, at en enkelt boring til indvinding af grundvand og en monitoringsboring, som begge hører til Slimminge-kildepladsen, nedlægges. Det er aftalt med Københavns Energi, at der udføres erstatningsboringer, så det nuværende indvindingsniveau kan opretholdes.

Ringsted Vandværks nærmeste drikkevandsboringer ligger 170 m fra jernbanen, og der ligger et par private enkeltindvindinger mellem 10 og 250 m fra jernbanen.

Grundvandshåndtering

Ingen steder på strækningen står grundvandet så højt, at det forventes at komme i konflikt med anlægget, og det vurderes, at der hverken skal laves vandtætte konstruktioner eller permanente grundvandssænkninger.

Miljøcentrene er ved at udarbejde vandplaner, der kan medføre, at en lang række indvindingsboringer skal lukkes, eller at der skal indvindes mindre. Det kan betyde, at grundvandet i fremtiden stiger, men det er der i sagens natur ikke taget højde for i projektet. Hvis der på sigt ændres i indvindingsforholdene, når grundvandet stiger, kan det blive nødvendigt at lave grundvandssænkninger.

For at få information om eventuelt stigende grundvandsniveauer de steder, hvor grundvandet i dag står højt, etableres der et program til overvågning af vandstanden i det primære magasin i driftsfasen, så der kan sættes ind i tide ved udsatte lokaliteter.

Spild og forurening

De grundvandsmagasiner, hvorfra der indvindes vand, er de fleste steder godt beskyttet fra naturens side. Enkelte steder på strækningen, specielt nord for Vemmedrup og i området mellem Kongsted Huse og Kværkebyvej, er dæklaget af moræneler dog ikke så tykt. Derfor er der risiko for, at miljøfremmede stoffer kan sive ned til grundvandet. Det kan i driftsfasen være olie fra små spild og pesticider, som Banedanmark har dispensation til at sprøjte med inden for banens areal.

Der sprøjtes kun 1-2 gange årligt, og en fotocelle sikrer, at der kun sprøjtes der, hvor der faktisk gror noget. Kendskabet til indholdet af miljøfremmede stoffer i vandet, der afledes fra banearealer uden for stationsområder, er meget begrænset. Det vides ikke, hvor stor en andel af overfladevandet, der siver direkte ned i undergrunden og hvor stor en andel, der ledes til recipient. På denne baggrund og ud fra et forsigtighedsprincip har Trafikstyrelsen valgt, at banen inden for områder, hvor grundvandet er særligt sårbart, som udgangspunkt skal anlægges, så overfladevandet ikke kan sive direkte ned til grundvandet.

Det gøres ved at etablere et afvandingsystem under banen, som kan opsamle alt regnvand og lede det bort. Nogle steder er det nødvendigt at etablere et forsinkelsesbassin og eventuelt en olieudskiller af hensyn til den modtagende recipient. Forsinkelsesbassiner bliver anlagt med fast bund.

Sårbare områder er som udgangspunkt defineret som områder, hvor dæklaget er tyndere end 5 m, kildepladszoner og områder, der er udpeget som nitratfølsomme.

I detailprojekteringsfasen vil der blive foretaget analyser af overfladevand på lignende banestrækninger henover året, ligesom sårbarhed og risikoen ved direkte nedsvivning vil blive undersøgt nærmere. Kommer der i den forbindelse nye oplysninger frem, kan der ændres på, i hvilket omfang der skal etableres afværgeforanstaltninger for at forhindre nedsvivning.

Med de tekniske muligheder for at gennemføre afværgeforanstaltninger vil den almindelige drift ikke få indflydelse på grundvandet eller vandindvindingen. Påvirkningen fra det diffuse oliespild og brugen af ukrudtsmidler er desuden begrænset.

Til brug ved større ulykker vil anlægsmyndigheden udarbejde en beredskabsplan, som beskriver, hvorledes et eventuelt større udslip af miljøfremmede stoffer i forbindelse med ulykker skal håndteres. Beredskabsplanen beskriver nødvendige tiltag, så påvirkningen af jord og grundvand begrænses mest muligt.

Forbrug af råstoffer og materialer

En jernbane kræver råstoffer og materialer til anlæg af spor, veje, stier, broer, tunneler og støttemure omkring sporene. På strækningen medfører bl.a. anlæg af de to nye jernbanespor mellem Fjællebro og Ringsted Station et stort ressourceforbrug. De vigtigste råstoffer og materialer er grus, granitskærver, kobber, stål, beton og asfalt. I Miljøreddegørelse 1 er projektets forbrug af råstoffer og materialer nærmere beskrevet.

Trafikstyrelsen vurderer, at forbruget af råstoffer og materialer ikke vil udgøre et ressourcemæssigt problem.

Påvirkning af omgivelserne – mens banen bygges

Nybygningsløsningen medfører et omfattende anlægsarbejde. Det påvirker omgivelserne, når den nye bane skal bygges. Under projekteringsarbejdet planlægges derfor en række initiativer for at mindske generne og for at skåne omgivelserne mest muligt.

Trafikken

Togtrafikken

Mellem Salbyvej og Fjællebro forløber jernbanen primært langs motorvejen og berører ikke andre jernbaneanlæg. Derfor vil anlægsfasen ikke give gener for jernbanetrafikken på denne del af strækningen. Mellem Fjællebro og Ringsted etableres de to nye spor ca. 9 m fra de eksisterende spor. Sporene vil derfor kunne bygges frem til østenden af Ringsted Station uden gener for togtrafikken.

I Ringsted vil der ske ændringer i sporenes placering, og der skal indbygges en række nye sporskifter i både øst- og vestenden af stationen. Anlægsarbejderne vil påvirke togtrafikken i form af hastighedsnedsættelser og periodevise sporspærringer.

Over en periode på ca. to år vil togdriften derfor køre efter særkøreplaner i ca. 110 dage. Det vil resultere i forlængede rejsetider og aflysning af tog. Derudover vil antallet af lokale regionaltog være reduceret i ca. 40 dage, og i aftentimerne vil der være ændringer i togtrafikken i ca. 150 dage. Endelig vil der i perioder være hastighedsnedsættelser ved Ringsted Station. Det vil medføre rejsetidsforlængelser på ca. 2 minutter i ca. 70 dage.

For at sikre bedst mulig betjening af passagerne vil der på et tidspunkt i løbet af de to år blive etableret en midlertidig perron på Ringsted Station. Denne perron giver mulighed for at betjene passagerer mod Næstved, hvilket ellers ikke ville have været muligt i dette tidsrum.

Vej og stier

Mens jernbanen bygges, vil trafikken på krydsende og nærliggende veje blive påvirket. Nogle veje bliver lukket helt eller delvist, og her henvises trafikanterne til andre veje. Andre steder sættes hastigheden midlertidigt ned, og indsnævring og omlægning af veje kan forekomme.

Vejtrafikken på Vestmotorvejen og de krydsende veje vil blive påvirket i perioder.

Der etableres en underføring til jernbanen under Ejbyvej. Som følge af anlægsarbejdet vil Ejbyvej mellem Ringstedvej og Bjæverskovvej være lukket for al trafik i ca. syv måneder. Der bliver omkørsel ad enten Spanagervej/Bjæverskovvej eller Salbyvej.

Bjæverskovvej bliver flyttet nord for banens linjeføring. Anlægsperioden forventes at være ca. ni måneder. I perioden, hvor den nye vej anlægges, bliver trafikken på den eksisterende Bjæverskovvej ikke påvirket, da anlæg af den nye vej udføres, inden den nuværende Bjæverskovvej fjernes. Mens Ejbyvej er lukket, etableres Bjæverskovvejs nye tilslutning til Ejbyvej.

Mellemvej, Spanagervej og en adgangsvej til gården på matrikel 1ai bliver sluttet til den nye Bjæverskovvej. I anlægsperioden bliver trafikken opretholdt på de eksisterende veje.

Skulkerupvej sænkes over en strækning på ca. 100 m og føres hen til den flyttede Bjæverskovvej nord for den nuværende tilslutning. I ca. syv måneder bliver trafikken omlagt til en midlertidig vej øst for den eksisterende Skulkerupvej.

Jernbanen føres på bro over Bjæverskovvejs vestlige ende, umiddelbart før denne passerer under motorvejen. Bjæverskovvej bliver sænket på strækningen under den nye jernbanebro. I hele anlægsperioden, som forventes at være ca. fire måneder, er vejen lukket for al trafik mellem Bjæverskovvej 1 og Industrivej. Der etableres en omkørsel for motorkøretøjer ad Ejbyvej/Ringstedvej. Fodgængere og cyklister vil kunne krydse Vestmotorvejen via Teglværksvej.

Der etableres en ny jernbanebro over vejen Regne-markværket. I hele anlægsperioden, som forventes at være ca. ni måneder, opretholdes trafikken dog med en reduceret frihøjde på ca. 4 m og en vejbredde på minimum 3 m. Det bliver i perioder nødvendigt at inddrage en vognbane. Når det er tilfældet, etableres midlertidig signalregulering.

Under Vestre Ringvej etableres en underføring til jernbanen. Det medfører, at trafikken bliver omlagt til en midlertidig vej i ca. syv måneder. Den midlertidige vej

etableres på den østlige side af Vestre Ringvej, og den får en reduceret kørebanebredde.

Der anlægges en ny underføring til banen under Bøgedevej. Vejen lukkes for al trafik i hele anlægsperioden, ca. ni måneder, og der etableres en omkørsel ad Vestre Ringvej.

Vejtrafikken på Vestmotorvejen bliver påvirket ved Kongsted Huse i den periode, hvor tunnelen til jernbanen etableres under motorvejen. Trafikken opretholdes på motorvejen i to gange to indsnævrede vognbaner med nedsat hastighed. Arbejdet bliver tilrettelagt, så trafikken først omlægges til det ene og dernæst det andet motorvejsspor. Trafikken på motorvejen vil blive påvirket i ca. 12 måneder.

Ved Kongstedvej etableres en underføring til den nye bane. I ca. syv måneder vil trafikken være omlagt til en midlertidig vej. Den midlertidige vej etableres på den vestlige side af Kongstedvej.

Køgevej er en tosporet trafikvej med cykel- og gangsti på begge sider. Vejen, der anvendes af en busrute og betegnes som en mindre trafikeret vej, går under den eksisterende jernbane i Fjællebro. Denne bro bevares, og der etableres en ny jernbanebro på dens sydside. Trafikken på Køgevej forventes opretholdt i hele anlægsfasen. Der kan eventuelt blive tale om periodevis indsnævring af vejen i forbindelse med anlægsarbejderne. Anlægsarbejderne forventes at vare 18-22 måneder.

Bedstedvej krydser den eksisterende jernbane i en overføring. Vejen er en tosporet lokalvej og fungerer som forbindelsesvej for Bedsteds beboere. Vejen betegnes som en mindre trafikeret vej. Broen over jernbanen rives ned og erstattes af en ny og længere bro. Bedstedvej lukkes for al trafik i anlægsfasen. Det forventes, at anlægsarbejderne varer 12 måneder.

Adamshøjvej krydser den eksisterende jernbane i en overføring. Vejen er en tosporet lokalvej, der fungerer som forbindelsesvej for Adamshøj Gods og vejens beboere. Vejen betegnes som en mindre trafikeret vej. Broen over jernbanen rives ned og erstattes af en ny og længere bro. Adamshøjvej lukkes for al trafik i anlægsfasen. Anlægsarbejdernes varighed forventes at være 12 måneder.

Østre Ringvej krydser under den eksisterende jernbane umiddelbart øst for Ringsted by. Vejen er en tosporet trafikvej med cykelsti på begge sider. Den eksisterende bro bevares, og der anlægges en ny bro på Østre Ringvej syd for den eksisterende jernbaneviadukt. Trafik-

ken søges i videst muligt omfang opretholdt i den 12 måneder lange anlægsperiode. Det må dog forventes, at der i meget korte perioder ved brobygning kun vil være ét spor farbart ad gangen, og at trafikken i disse perioder vil blive reguleret med et midlertidigt lyssignal.

Rønnedevej krydser over den eksisterende jernbane. Vejen, der er en tosporet trafikvej med cykel- og gangsti på begge sider, anvendes af en busrute. Rønnedevej betegnes som en mindre trafikeret vej. Broen ved Rønnedevej berøres ikke.

Næstvedvej krydser over den eksisterende jernbane. Vejen er en tosporet trafikvej med cykel- og gangsti på begge sider af vejen. Vejen, der anvendes af seks busruter, betegnes som en middel trafikeret vej. Broen ved Næstvedvej berøres ikke.

Køge Å-stien lukkes ved Skovhus Vænge i ni måneder, mens den nye bro over åen bliver bygget.

Den regionale rekreative sti ved Ejbyvej lukkes i en periode på ca. 12 måneder, imens der anlægges en ny bro over banen.

Markvejen Teglværksvej – parallelt med motorvejens nordlige side – flyttes 70 m mod nord. I forlængelse af den nuværende tunnel under motorvejen bliver Teglværksvej også ført under banen. Trafikken på den eksisterende Teglværksvej berøres ikke i anlægsperioden, da arbejdet udføres, før vejen flyttes. Anlægsperioden forventes at være ca. ni måneder.

Køge Å-stien via Bøgedevej bevares i anlægsperioden ved, at der anlægges en midlertidig sti vest for Bøgedevej. Gang- og cykelstien omlægges i 6-9 måneder.

Støj og vibrationer

Støj

Anlægsarbejdet mellem Salbyvej og Ringsted Station sker over en længere periode og nogle steder tæt på bebyggede områder. Det betyder, at boliger og virksomheder udsættes for støj og vibrationer, mens arbejdet står på. Generne i de berørte områder vil dog ikke forekomme konstant, fordi de støjende aktiviteter forekommer på forskellige tidspunkter hen over anlægsperioden.

Så vidt muligt bliver arbejdet udført i dagtimerne. Det begrænser generne for naboerne og er samtidig den billigste løsning. Imidlertid betyder hensynet til opretholdelse af vej- og banetrafikken, at der nogle steder også bliver arbejdet i aften- og nattetimerne. I Nybyg-

ningsløsningen vil anlægsarbejdet i aften- og natte-timer primært forekomme, hvor den nye bane skal flet-tes sammen med den eksisterende bane, og hvor der skal bygges nye broer, eller hvor broer over større veje skal ombygges.

Når Trafikstyrelsen vurderer støjkonsekvenserne i anlægsfasen, er det med udgangspunkt i et støjniveau i dagtimerne på 70 dB. Anlægsarbejde, som skal udføres om aftenen og om natten, vurderes med udgangs-punkt i et støjniveau på 40 dB. De to støjniveauer anvendes som indsatsgrænser.

De steder, hvor støjen overskrider indsatsgrænserne på henholdsvis 70 dB og 40 dB og generer mange naboer, bliver det vurderet, om anlægsarbejdet kan til-rettelægges, så det støjer mindre. Det kan ske ved, at der benyttes arbejdsmetoder, der støjer mindre end andre, lyddæmpning af maskiner og midlertidige støjskærme. F.eks. kan man – hvis jordbundsforholde-ne tillader det – vibrere stålplader ned i jorden ved spunsning i stedet for at hamre dem ned med en ram-buk.

Ved særligt udsatte boligområder vil muligheden for en midlertidig støjafskærmning af arbejdsområdet blive vurderet.

I praksis er det dog vanskeligt at holde støjen under støjgrænserne ved et større anlægsarbejde, fordi der er få muligheder for at bruge mindre støjende arbejds-processer, og fordi arbejdet nødvendigvis må udføres tæt på boligområder. I særlige tilfælde kan berørte naboer tilbydes midlertidigt ophold.

For at forberede naboerne på støjgenerne informerer bygherren løbende om anlægsarbejde i nærheden af beboelsesområder. Hvis anlægsarbejdet forventes at overskride støjgrænserne på 70 dB i dagperioder og 40 dB i aften- og natperioder, indeholder informationen også en varsling om, hvornår anlægsarbejdet forventes at give støjgener.

Hovedparten af strækningen mellem Salbyvej og Fjæl-lebro ligger i det åbne land, hvor kun få bliver generet af støj fra anlægsarbejdet.

Støjberegninger viser, at støjen ikke vil overstige 70 dB i områderne ved Vemmedrup og Bjæverskov.

På strækningen mellem Fjællebro og Ringsted Station vil Fjællebro blive påvirket af støj fra arbejdet. Ved de nærmeste boliger vil det være vanskeligt at overholde støjgrænsen på 70 dB. Støjen vil særligt komme fra nedramning af pæle til køreledninger.

Vibrationer

Med hensyn til vibrationer er det Trafikstyrelsens vur-dering, at naboboligerne kun sjældent vil blive påvirket af vibrationer over Miljøstyrelsens vejledende grænse-værdier. De er på 75 dB for boligområder og børnein-stitutioner, 80 dB for områder med både boliger og erhverv og 85 dB for rene erhvervsområder. Kraftigere vibrationer, der kan medføre bygningskader, forventes ikke at forekomme. Inden anlægsarbejdet går i gang bliver der gennemført en fotoregistrering af de ejendomme, der ligger nærmest anlægsområdet. På den måde kan man kontrollere, om der er sket skader, når anlægsarbejdet er overstået.

Visuelle forhold

Mens banen bygges, bliver en række arealer omkring selve baneanlægget eksproprieret midlertidigt. Disse arealer skal bruges til blandt andet arbejdspladser og arbejdsveje. Derfor skal de ryddes for beplantning, bygninger, belægninger osv. Visuelt vil arealerne frem-stå som arbejdsområder, der bliver placeret, så de påvirker landskabet mindst muligt. Efter anlægsperi-oden bliver arealerne retableret med ny beplantning, nye belægninger osv.

Naturen

Anlægsarbejdet strækker sig over flere år. Det bliver en forstyrrende periode for dyr og planter, som lever i naturområder, der enten fjernes helt eller ligger tæt på banestrækningen. Under anlægsarbejdet tages der imidlertid særligt hensyn til områdets natur. Midlertidi-ge veje, opbevaring af materialer, skurvogne, maskiner og lignende bliver placeret uden for strækningens naturområder og uden for områder, der er levested for bilag 4-arter.

Arbejdet planlægges med henblik på at undgå spild og forurening, særligt i nærheden af vandløb og søer. På steder, hvor banen krydser vandløb og mindre grøfter, sikres det, at dyrene i vandet frit kan passere. Der fore-tages ikke midlertidige grundvandssænkninger ved områder, der er omfattet af naturbeskyttelseslovens § 3, hvis det kan medføre varige konsekvenser for natu-ren.

Levende hegn og beplantning, som fjernes under arbejdet, bliver plantet igen, når arbejdet er overstået.

Køge Ås og Køge Å

Arbejdsområderne bliver så få og små som muligt i den gamle fredskov langs Køge Å. Naturen ved åen bli-ver påvirket, mens dalbroen bygges hen over åen syd for Ejby. Køge Å er et habitatområde, og det er nødven-

digt at tage særlige hensyn, hvis åens vandkvalitet og strømforhold ikke skal påvirkes. Derfor bliver bropillerne placeret i en vis afstand fra åløbet.

Ved Regnemark anlægges banen på en dæmning gennem det nuværende forløb af Køge Å, og åen flyttes derfor mod nord. Mens anlægsarbejdet står på, er det vigtigt at beskytte fisken pignomerling. Derfor etableres det nye åløb afgrenet fra åens nuværende forløb, inden banen anlægges. Der vil blive etableret sandfang for at forhindre materialetransport, når vandet fra det gamle vandløb ledes over i det nye.

De nærmeste store træer syd for åen kan næppe bevares. Flest mulige træer langs åen bevares dog af hensyn til området flagermus. Hvor det ikke er muligt, opsættes der i stedet flagermuskjul, og nye træer plantes så tidligt i projektførelsen som muligt.

Beskyttelse af vandløb

I anlægsfasen er det nødvendigt at rørlægge Slimminne Å midlertidigt eller etablere en anden midlertidig konstruktion, der leder vandet væk fra arbejdsområdet. Åen sikres imod udvaskning af sand og jord ved hjælp af afdækning og midlertidigt sandfang.

Ved Fjællebrøbet, ved forgreningen af Fjællebrøbet og ved Vigersdal Å er det nødvendigt at rørlægge eller anlægge midlertidige konstruktioner, der holder vandet væk, mens arbejdet står på. Anlægsperioden varer ca. 6 måneder.

Det er vigtigt at undgå, at sand og jord skyller ud i vandløbene under anlægsarbejdet. Sker det, vil det lægge sig på steder med lav strømhastighed og dermed ødelægge dyre- og planteliv. Derfor lægges der enten afdækning ud på de ubevoksede skrånninger, eller der etableres midlertidige sandfang, hvor sand og jord kan falde til bunds.

Hensyn til flagermus, markfirben og padder

For at undgå at fjerne flagermusenes opholdssteder og forstyrre deres flugtveje placeres arbejdsveje og arbejdsarealer så vidt muligt uden for bevoksede områder. Ved arbejdsområderne fældes så få træer som muligt af hensyn til flagermusenes opholdssteder og flyveveje. De steder, hvor det alligevel er nødvendigt at fælde træer, foregår det uden for flagermusenes yngle- og overvintringsperioder.

I flagermusenes aktive perioder undgås natarbejde så vidt muligt – særligt i nærheden af ynglesteder og hyppigt benyttede flyveruter. Sikkerhedsbelysning begrænses og afskærmes, da ny belysning virker forstyrrende for flagermusene. Nye træer til ledelinjer og

opholdssteder etableres så tidligt i anlægsfasen som muligt.

De permanente afværgeforanstaltninger for markfirben og padder, som er beskrevet tidligere, udføres, inden anlægsarbejdet går i gang og inden for perioder af året, hvor arterne er mindst sårbare over for påvirkning.

Kulturhistoriske interesser

Der bliver gennemført arkæologiske undersøgelser før og under anlægsperioden i det omfang, de lokalhistoriske museer ønsker det. Hvis der under anlægsarbejdet gøres arkæologiske fund, vil anlægsarbejdet straks blive stoppet, og det lokale museum kontaktes.

Midlertidige arbejdsveje, skurvogne og jord- og materialedepoter placeres, så de tager hensyn til fortidsminder, beskyttede diger og lignende.

De diger, der påvirkes af de midlertidige arbejdsveje, genopbygges, når banen er bygget.

Rekreative interesser

Anlægsarbejdet får betydning for vandre- og cykelstier på strækningen som beskrevet under Trafikken.

I anlægsperioden vil påvirkning af området rekreative interesser desuden bestå af støj fra anlægsarbejdet. Det gælder f.eks. ved kolonihaverne langs den eksisterende jernbane i Ringsted by, hvor jordarbejder og ramning vurderes at give gener i de nærmeste kolonihaver. Også de rekreative interesser i området langs Ringsted Å kan påvirkes af støj i anlægsfasen, men den vurderes at være begrænset, da anlægsarbejderne i området kun omfatter sporomlægninger på det eksisterende baneareal.

Jordarbejde og jordforurening

Anlæg af en ny bane medfører meget jordarbejde i forbindelse med anlæg af dæmninger og skråningsanlæg og udgravning til tunneller og øvrige steder, hvor banen ligger under terræn.

Mellem Salbyvej og Ringsted Station er det nødvendigt at afgrave ca. 1.051.000 m³ råjord og muld. Heraf skal der bortskaffes 106.000 m³ jord, som enten er for forurenede til at genindbygge eller er geoteknisk uegnet.

I projektet kan der genindbygges 213.000 m³ råjord og muld i selve baneanlægget. Heraf opstår der et jordoverskud 732.000 m³, hvoraf 442.000 m³ jord skal bru-

ges til terrænregulering på denne strækning. Derudover skal der håndteres en mængde blødbundsjord.

Trafikstyrelsen har været i dialog med de berørte kommuner og har på den baggrund udarbejdet en samlet plan for placering af overskudsjorden. I detailprojekteringsfasen skal de berørte kommuner endeligt godkende placeringen af overskudsjorden.

Der er udpeget seks lokaliteter på strækningen, hvor der kan placeres overskudsjord (se oversigtskort på næste side). Al overskudsjorden placeres mellem jernbanen og motorvejen. Ved fire lokaliteter spredes jorden ud, så der sker en udjævning af landskabet mellem de to infrastrukturanlæg. Ved to lokaliteter placeres overskudsjorden som mere markante landskabsselementer, der markerer motorvejsfrakørslerne.

Det er Trafikstyrelsens mål at genbruge så meget af overskudsjorden som muligt, herunder også lettere forurenede jord, hvor det er miljømæssigt forsvarligt. Det forventes, at hovedparten af den afgravede jord og muld ikke er forurenede.

Hvis jorden ikke kan genanvendes, bliver den deponeret. Hvorvidt jorden kan genbruges afhænger af jordens egnethed og eventuelle forureningsgrad. I detail- og anlægsfasen vil anlægsmyndigheden indgå de endelige aftaler med de berørte kommuner om klassifikation, håndtering og bortskaffelse af jord samt placering af midlertidige jorddepoter.

Hverken midlertidig eller permanent deponering af forurenede jord må have konsekvenser for grundvand eller natur mv. Inden den endelige fastlæggelse af placering af depoter for jord foretager anlægsmyndigheden en risikovurdering af de enkelte depoter, som skal godkendes af kommunen.

I Miljøreddegørelse 1 præsenteres den overordnede jordbalance for København-Ringsted projektet.

Forurenede og potentielt forurenede områder

Banen mellem Salbyvej og Østre Ringvej krydser enkelte områder, der er registreret som forurenede. Ved Salbyvej passerer banen en grusgravsø, hvor der er deponeret bygningsaffald, herunder asbestholdigt affald. Banen vil ikke direkte berøre depotet, og der vil ikke blive foretaget gravearbejde i nærheden.

Strækningen mellem Østre Ringvej og Ringsted Station er områdeklassificeret, hvilket betyder, at jorden betragtes som lettere forurenede. På denne strækning forløber den nye bane hovedsageligt inden for det eksisterende banearreal. På selve banearbejdet er der

kun to mindre lokaliteter med konstateret forurening ved perronområdet på Ringsted Station. Disse steder kan blive berørt af projektet, da der på stationsområdet vil ske en del sporomlægninger.

Under anlægsarbejdet er det muligt at støde på forureninger, som endnu ikke er kendte. Det kan derfor være nødvendigt at gennemføre oprydninger inden for projektets rammer.

Under gravearbejdet og i forbindelse med håndtering af jorden skal entreprenøren vægte arbejdsmiljøet, så hverken medarbejdere eller andre udsættes for sundhedsrisici. Jorddepoter til lettere forurenede jord placeres under hensyntagen til grundvands- og naturinteresser mv.

Grundvand og drikkevand

Erfaringer fra andre lignende projekter viser, at arealer med parkerede entreprenørmaskiner, lastbiler og mobile dieseltanke ofte bliver forurenede med olie. Der skal derfor stilles særlige krav til entreprenørerne om håndtering og oplagring af brændstof og kemikalier, så spild på de midlertidige arbejdsarealer og -veje så vidt muligt undgås.

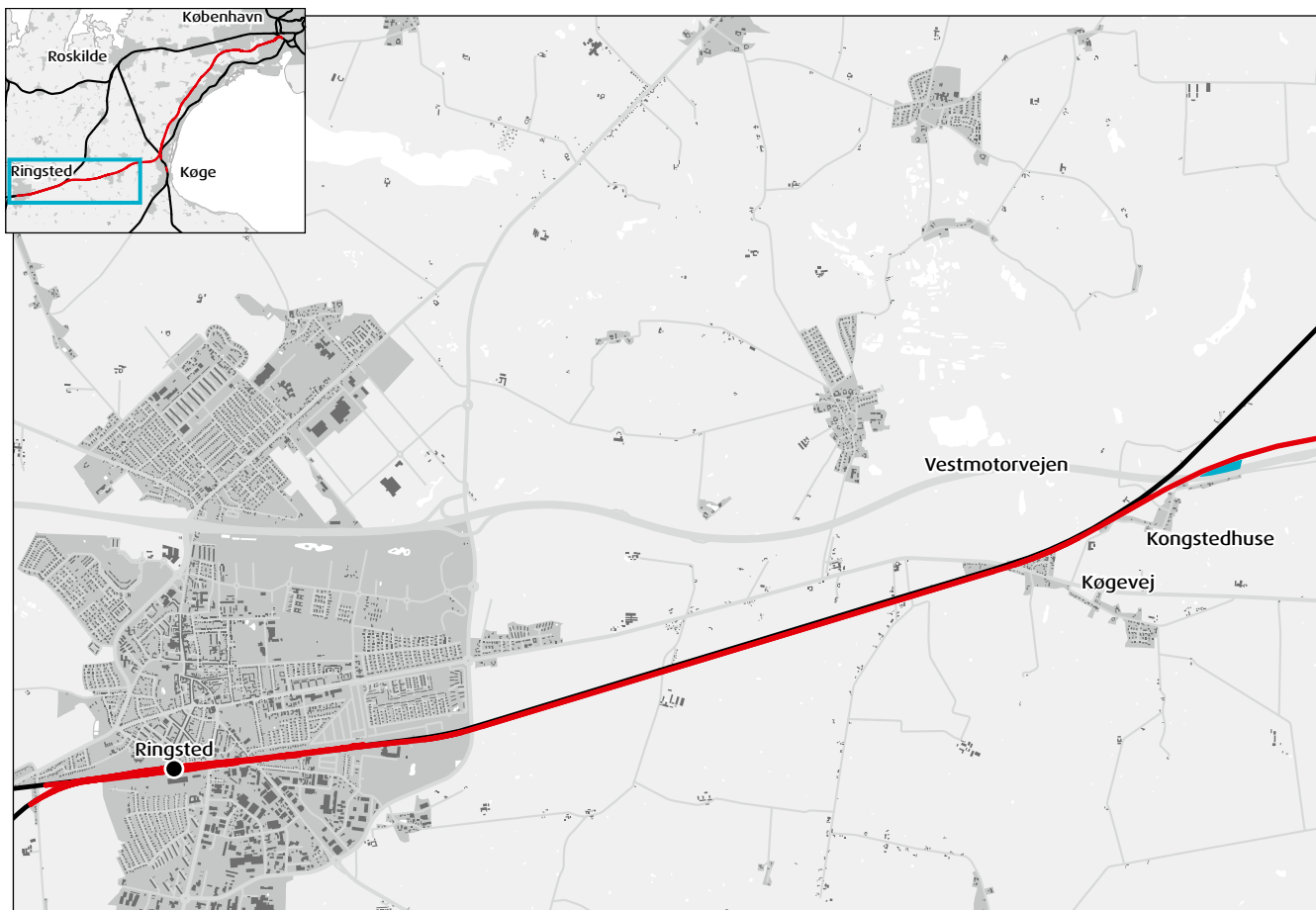
Risikoen for forurening af grundvandet er i forbindelse med større spild størst inden for kildepladszoner og i de områder, hvor grundvandet er dårligt beskyttet af tynde dæklag, hvilket gælder delstrækningerne mellem Køge og Vemmedrup og i området, der strækker sig fra Kongstedvej, Fjællebro, til området mellem Adamshøj og Bedstedvej.

Ligeledes vil etableringen af jernbanen medføre, at der tilføres jord nogle steder og fjernes jord andre steder. Når jord graves væk på de steder, hvor dæklaget i forvejen er tyndt, er der øget risiko for, at grundvandet forurennes i tilfælde af oliespild.

De midlertidige arbejdspladser placeres på en måde, så der tages hensyn til grundvandsboringer, kildepladszoner og naturområder. Ligeledes stilles der krav om, at der straks iværksættes afværgeforanstaltninger i tilfælde af spild af miljøfremmede stoffer.

Ved udgravning til fundamenter til f.eks. nye broer og tunneler kan det være nødvendigt at gennemføre midlertidige grundvandssænkninger i overfladenære magasiner. Der skal ikke udføres grundvandssænkninger i det primære magasin, medmindre grundvandsforholdene ændrer sig i forhold til i dag.

Mulig placering af overskudsjord



Luftkvalitet

I tørre perioder kan der opstå støvgener. Det sker især, når der håndteres skærver, jord og grus samt i forbindelse med arbejdskørsel på grusveje og asfaltveje, hvor der er spildt meget jord. Der stilles krav til entreprenørerne om at begrænse jordspild og renholde berørte veje. Problemer med støv afhjælpes med vanding af veje og materialer i tørre perioder.

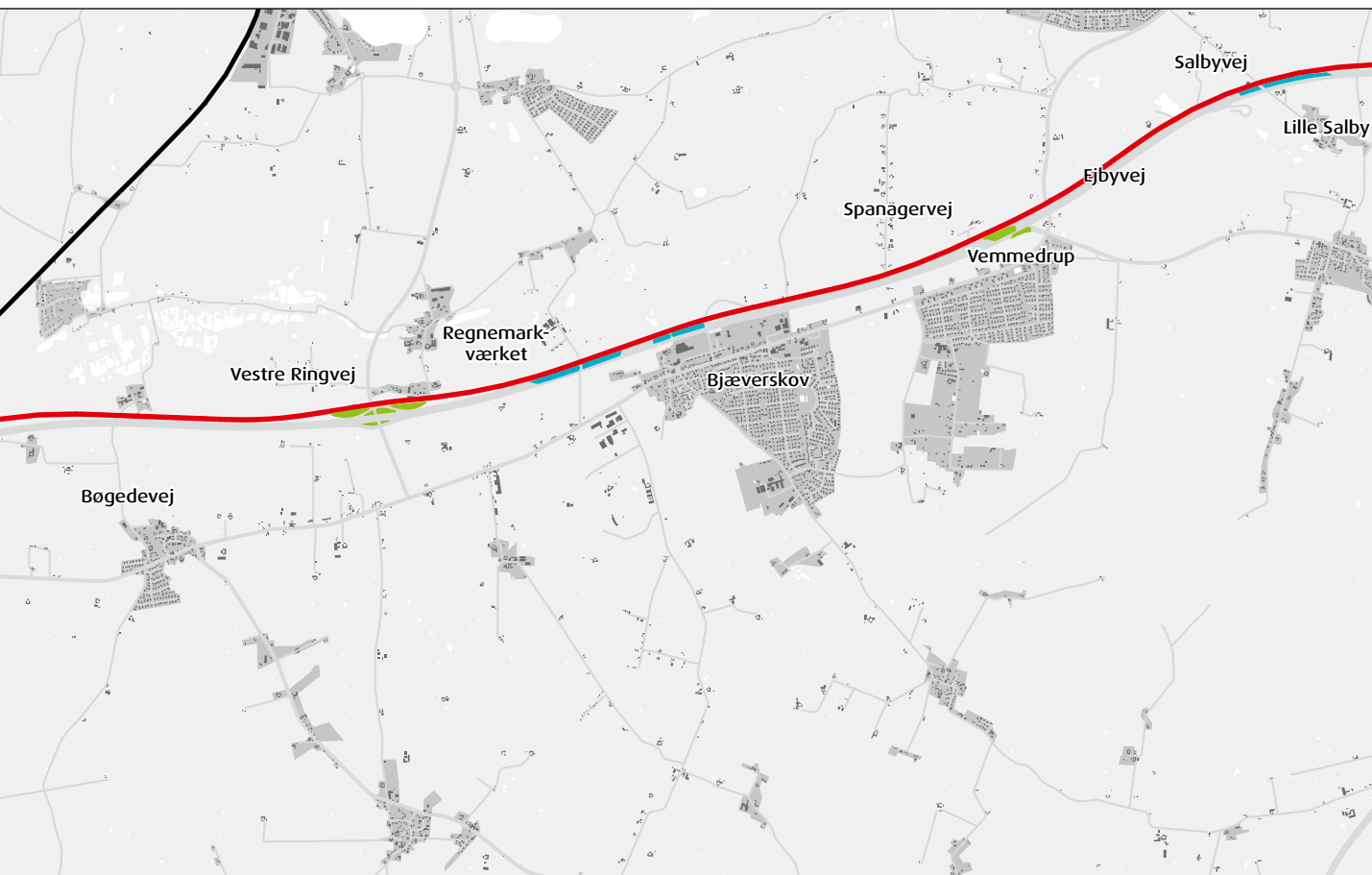
Luftforurening fra entreprenørmaskiner og særlige maskiner til jernbaneanlæg reduceres ved at stille krav til entreprenøren, f.eks. om at begrænse tomgangskørsel og ved så vidt muligt at benytte partikelfilter og katalysator samt ved at fastsætte specifikke emissionskrav. Desuden kan entreprenøren pålægges at benytte eldrevet udstyr, hvor det er muligt.

Affald

Under anlægsperioden produceres forskellige typer affald – både i forbindelse med anlæg af selve banen og fra nedrivning af bygninger, broer og veje.

På hovedparten af strækningen foregår anlægsarbejdet i landzone, hvilket indebærer en begrænset mængde affald. Nedrivningen af broen, der fører Ejbyvej over Vestmotorvejen, vil medføre relativt store mængder affald. Det samme gælder nedrivningen af to broer ved Bedstedvej og Adamshøjvej samt etablering af en ny dobbeltsporet jernbane langs den eksisterende jernbane på strækningen mellem Fjællebro og Ringsted Station. Affaldet består af beton, stål, jern og grus.

Herudover producerer arbejdspladser og skurbyer affald i form af dagrenovationsaffald, træ, brændbart affald mv. Affaldet skal kildesorteres og behandles efter de kommunale myndigheders anvisning. Det sik-



- Nye spor
- Terræudjævning mellem motorvej og jernbane
- Eksisterende bane
- Overskudsjord formes som landskabsselement
- Eksisterende station



rer, at betonbrokker, opbrudt asfalt, asfaltspild samt jern og metal som hovedregel bliver genanvendt. På den måde undgår man at belaste kapaciteten på områdets affaldsdepoter unødigt.

En lille andel af bygge- og nedrivningsaffaldet er farligt affald, som håndteres efter særlige regler. Det gælder f.eks. olieaffald, lim og fugemasser, tjæreasfalt, malingrester og isolerings- og eternitmaterialer, der indeholder asbest.

Reglerne for affaldshåndtering skal overholdes. På den baggrund vurderer Trafikstyrelsen, at bortskaffelsen af affald fra anlæg af banen ikke får konsekvenser for miljøet på strækningen.

Andre undersøgte løsninger

Ud over den projekterede løsning er en række andre løsninger undersøgt i løbet af processen. Disse løsninger er kort beskrevet i dette kapitel.

Andre undersøgte løsninger er i høringsudgaven af Miljøreddegørelsen fra september 2008 yderligere beskrevet og illustreret.

Jernbane tæt på motorvej ved Regnemark

Køge Å er et Natura 2000-område og omfattet af særlige beskyttelsesregler. Åen er også et af Danmarks eneste levesteder for fiskearten pignsmerling. Ved Regnemark passerer jernbanen mellem Køge Å og motorvejen, og for at undgå at berøre den beskyttede å har Trafikstyrelsen undersøgt muligheden for at placere banen helt tæt på motorvejen. Det kan lade sig gøre ved at placere banen på en høj dæmning med en støttemur ud mod åen.

Denne løsning forhindrer imidlertid en fremtidig udvidelse af motorvejen mod nord. Samtidig vil støttemuren gøre den sydlige åbning meget smal, og muren vil i sig selv være et markant visuelt islæt i landskabet. Begge dele påvirker de rekreative interesser i området. Ud fra en samlet vurdering af hensynet til natur og muligheden for at udvide motorvejen har Trafikstyrelsen besluttet ikke at arbejde videre med denne løsning.

Omlægning af Køgevej i Fjællebro

Trafikstyrelsen har undersøgt muligheden for permanent at omlægge Køgevej over en strækning på ca. 2 km syd om Fjællebro. Derved vil vejen få en ny og længere passage under banen længere mod vest. Løsningen indebærer, at vejtunnelen under banen får en frihøjde på 4,63 m, så store lastbiler kan passere. Den eksisterende jernbanebro over Køgevej erstattes af en banedæmning med to tunneler – en for fodgængere og cyklister og en til Vigersdal Å, som lægges fri. Desuden omlægges Bedstedvej permanent, og den eksisterende vejbro ved Bedstedvej nedlægges. Bedstedvej føres i stedet mod nordøst, hvor den støder til den omlagte Køgevej.

Løsningen påvirker indirekte naturen i området, fordi nogle vandhuller, som er beskyttet af naturbeskyttelseslovens § 3, bliver afskåret fra det øvrige netværk af vandhuller i området. Derudover påvirkes kulturmiljøet Bedstedgård, idet den nye Køgevej placeres igennem det nordøstlige hjørne af området.

Selvom løsningen ville føre trafikken uden om landsbyen Fjællebro, har den mødt stor lokal modstand fra borgerne i Fjællebro. Deres bekymring går på vejtunnelen under banen, som tillader lastbiltrafik at passere. Ifølge borgerne vil det lede mere tung trafik gennem området og dermed øge risikoen for ulykker på skolevejen mellem Fjællebro og Kværkeby Skole.

De skønnede anlægsomkostninger for omlægningen af Køgevej i Fjællebro er omkring 70 mio. kr. højere end den projekterede løsning. Derudover har Trafikstyrelsens undersøgelser vist, at løsningen ikke giver færre gener for trafikken i anlægsfasen i forhold til den tidligere vurdering. Ud fra en samlet vurdering, har Trafikstyrelsen valgt ikke at arbejde videre med løsningen.

Udfletningsanlæg ved Køgevej og Bedstedvej

Trafikstyrelsen har undersøgt muligheden for at bygge to større broanlæg ved Køgevej og Bedstedvej. Formålet er at lette togtrafikens udfletning mod henholdsvis Korsør og Næstved og mod Køge og Roskilde. De to broer vil udgøre et markant visuelt islæt i landskabet.

På trods af de omfattende anlægsarbejder vil løsningen medføre færre gener for togtrafikken end i den projekterede løsning, der indebærer sporarbejder på Ringsted Station. Trafikale simuleringer af løsningen med to nye broer ved jernbanens krydsning med Køgevej og Bedstedvej har imidlertid vist, at togtrafikken uden problemer kan afvikles i samme niveau, hvorfor fordelene ved broerne forsvinder. Da prisen samtidig er højere end prisen for den projekterede løsning, har Trafikstyrelsen valgt ikke at arbejde videre med denne løsning.

To ekstra spor Adamshøj-Ringsted

Trafikstyrelsen har som en del af 5. sporsløsningen undersøgt muligheden for at etablere to ekstra spor mellem Adamshøj og Ringsted. Disse nye spor udfletter fra den eksisterende bane ca. 200 m vest for Bedstedvej. Herfra anlægges de nye spor på sydsiden af den eksisterende bane. Samtidig med udbygningen af Nordvestbanen med et ekstra spor mellem Lejre og Vipperød kan de to nye spor mellem Adamshøj og Ringsted skaffe samme kapacitet som et vendesporsanlæg i Roskilde og dermed erstatte vendesporsanlægget.

Trafikstyrelsens undersøgelser viser imidlertid, at driftsøkonomien ved at vælge to ekstra spor mellem Adamshøj og Ringsted er ringere end driftsøkonomien ved at anlægge et vendesporanlæg ved Roskilde. Hvis man i stedet gør det muligt for tog at benytte vendesporanlægget i Roskilde og køre tilbage til København, spares der penge på driftsomkostninger og materiel.

Trafikstyrelsen har på denne baggrund valgt ikke at arbejde videre med denne løsning.

Nybygningsforslaget 1998

Trafikstyrelsen har igen vurderet det 11 år gamle forslag om at placere et nyt dobbeltspor mellem Jersie og Fjællebro øst og syd for motorvejsanlæggene. I 1998 blev der i København-Ringsted projektet gennemført undersøgelser af en række mulige løsningsforslag til udvidelse af jernbanekapaciteten mellem København og Ringsted. Der blev dengang fremlagt et nybygningsforslag, hvor en ny jernbane via Køge i store træk fulgte dels Køge Bugt Motorvejen og dels Vestmotorvejen til Ringsted. Forslaget blev kaldt Nybygningsforslaget 1998.

Linjeføringen var på strækningen mellem Jersie og Fjællebro i det gamle forslag placeret øst for Køge Bugt Motorvejen og syd for Vestmotorvejen. I den nuværende løsning anlægges banen vest for Køge Bugt Motorvejen og nord for Vestmotorvejen.

Nybygningsforslaget 1998 er efterfølgende fravalgt, fordi dets påvirkninger af omgivelserne er væsentligt større end i det nye forslag.

Resumé

I Nybygningsløsningen anlægges et dobbeltspor på strækningen Ny Ellebjerg Station-Ringsted via Køge. Denne miljøreddegørelse gennemgår strækningen Salbyvej, Ejby-Ringsted, dets påvirkninger af omgivelserne og afværgeforanstaltninger.

Den nye, dobbeltsporede jernbane mellem Salbyvej og Ringsted Station anlægges langs nordsiden af Vestmotorvejen frem til Kongsted Huse ved Fjællebro. Her passerer banen under Vestmotorvejen og følger den eksisterende bane Roskilde-Ringsted på sydsiden frem til Østre Ringvej. Fra Østre Ringvej tilsluttes det nordlige spor på den eksisterende bane det nye spor i KØR-projektet, og det sydlige spor på den nye bane føres helt ind til Ringsted Station. De to øvrige spor tilsluttes de eksisterende spor øst for Ringsted Station.

Af hensyn til en eventuel senere udvidelse af motorvejen placeres banen frem til Kongsted Huse i en afstand på ca. 60 m fra motorvejens centerlinje. Ved Regnemark flyttes Køge Å på en 300 m lang strækning for at give plads til den nye bane. Åen får et slynget forløb på den nye strækning.

Banen passerer under 9 veje, mens 5 veje, 1 sti og 9 vandløb føres under banen. Desuden omlægges 2 veje.

På strækningerne Salbyvej-Køge Å og langs Bjæverskovvej ligger en hovedgasledning, som bliver flyttet nord for jernbanen.

For ca. hver 250 m bane etableres smådyrpassager, hvor banen ligger over terræn. De placeres så vidt muligt i forlængelse af eksisterende levende hegn og andre ledelinjer i landskabet. Særlige paddepassager og faunapassager for større pattedyr og flagermus placeres i forbindelse med spredningskorridorer og på steder, hvor særligt beskyttede dyr lever.

Påvirkning af omgivelserne

Jernbanens linjeføring får konsekvenser for udsynet i landskabet og for dyrenes naturlige spredning i området. Hvor det er muligt, etableres der faunapassager og nye vandhuller.

Banen passerer betydningsfulde naturområder ved Køge Ås og Køge Å. Ved Køge Ås påvirker banen et af Køge Kommunes lokalplanlagte områder, som omfatter en grusgravsø.

Flytning af Køge Å gennemføres som en afværgeforanstaltning. Det betyder bl.a., at åen får et slynget forløb og et forbedret fald. De mere varierende forhold

forbedrer miljøet for de naturtyper, som habitatområdet ved Køge Å er udpeget til at beskytte. Der etableres nye ledelinjer langs åen i forbindelse med omlægningen.

Anlægsarbejdet får betydning for godt 3.000 m² fredskov, der permanent eksproprieres, primært nord for tunnelen under Vestmotorvejen ved Kongstedvej. Øst for Østre Ringvej fældes træer i et område med fredskov. Som kompensation plantes ny skov et andet sted. Typisk tilplantes et areal, der er op til dobbelt så stort som det ryddede skovareal. Ligeledes genplantes levende hegn og beplantning langs banen, når anlægsarbejdet er overstået.

Banen anlægges i udkanten af kulturmiljøområderne ved Lellinge og Spanager, Kulerup Enghave og et fredet område ved Vittenbjerggård. De to nye spor afkorter to beskyttede jorddiger vest for Bedstedvej og inddrager et stykke af jernbanedæmningen ved den nedlagte Midtsjællandske Jernbane. Derudover inddrages arealer i udkanten af kulturmiljøområderne ved Bedstedgård og ved godset Adamshøj.

Samlet set vil jernbanens påvirkning af naturforhold og kulturhistoriske interesser være begrænsede, og påvirkningen opvejes af de beskrevne afværgeforanstaltninger.

I anlægsperioden kan der blive støjgener ved Fjællebro og haveforeningerne Kildebo og Virkelyst – særligt ved de kolonihaver, som ligger nærmest banen.

Linjeføringen medfører, at en række private ejendomme helt eller delvist eksproprieres.

Om Trafikstyrelsen

Trafikstyrelsen har ansvaret for dels at planlægge og koordinere kollektiv trafik, dels at forestå statens køb af jernbane- og færgetrafik. Trafikstyrelsen er endvidere myndighed på jernbaneområdet, herunder for sikkerhed og interoperabilitet.

Planlægning, regulering og rådgivning

Trafikstyrelsen

- varetager den overordnede planlægning af jernbanetrafikken og dens udvikling
- forbereder og følger op på politiske beslutninger om statslige investeringer i banenettet
- udvikler statslig trafikplan for jernbanetrafikken
- rådgiver Transportministeriet i trafikpolitiske og -strategiske temaer
- er høringspart i forbindelse med kommune- og lokalplaner
- regulerer rammebetingelser for jernbanegodstrafikken
- skaber rammebetingelser for en sammenhængende kollektiv trafik og organiserer planer og konkrete initiativer for forbedring af den kollektive trafik.

Sikkerhedstilsyn, godkendelser og regler

Trafikstyrelsen

- er sikkerhedsmyndighed på jernbaneområdet
- fastsætter regler for sikkerhed for al sportrafik i Danmark
- fører tilsyn med, at krav til jernbanesikkerheden overholdes

- fører tilsyn med, at jernbanevirksomhederne overholder reglerne vedrørende transport af farligt gods
- godkender materiel og anlæg samt infrastrukturforvalteres og jernbanevirksomheders sikkerhedsledelse
- udsteder certifikater på jernbaneområdet
- arbejder med regelmodernisering inden for sikkerhed og interoperabilitet.

Trafikkøb af jernbane og færger

Trafikstyrelsen

- udbyder og indkøber tog- og færgetrafik for staten
- fører tilsyn med, at de valgte operatører lever op til deres kontraktlige forpligtelser.

Administration, overvågning, koordinering og dataindsamling

Trafikstyrelsen

- administrerer tilskudsordninger inden for kollektiv trafik
- fører tilsyn med taksters prisudvikling
- koordinerer samarbejdet i hovedstadsområdet for den samlede, offentlige servicetrafik
- administrerer indtægtsfordelingen for den offentlige servicetrafik i hovedstadsområdet
- overvåger etableringen af nye trafikselskaber
- varetager administrationen af lokomotivføreruddannelse
- indsamler og formidler statistiske data om den samlede, offentlige servicetrafik, f.eks. passagerdata for bus, færger og tog.

Udgivet af Trafikstyrelsen, september 2009

Kortgrundlag: COWI A/S, NIRAS A/S, Atkins Danmark A/S, Kraks Forlag A/S, Danmarks Miljøportal, Trafikstyrelsen, Banedanmark, Kort & Matrikelstyrelsen, Scankort a/s, BlomInfo A/S

Fotos: COWI A/S, Barker & Barker, Klaus Holsting, Peter Thornvig, Mogens Holmen, Vejdirektoratet, Trafikstyrelsen

Grafisk tilrettelæggelse: Rumfang

Trykkeri: Arco Grafisk A/S

ISBN 987-87-91726-42-2



Undersøgelsen af København-Ringsted projektet er støttet af EU



Salbyvej, Ejby-Ringsted Station

Trafikstyrelsen har undersøgt to løsninger på at udvide kapaciteten på jernbanen mellem København og Ringsted. Den ene er bygning af et 5. spor langs den eksisterende jernbane mellem København og Roskilde. Den anden er nybygning af en dobbeltsporet jernbane fra Ny Ellebjerg Station via Køge til Ringsted. I denne miljøredegørelse fremlægger Trafikstyrelsen den projekterede løsning for en dobbeltsporet jernbane på strækningen mellem Salbyvej, Ejby og Ringsted.

Trafikstyrelsen
Public Transport Authority

Gammel Mønt 4
DK 1117 København K
Telefon +45 7226 7000

info@trafikstyrelsen.dk
www.trafikstyrelsen.dk

København-Ringsted projektet
Miljøredegørelse – hæfte 5
ISBN 987-87-91726-42-2