

Notat

08.07.2022

Sagsnummer: NFSP0542

Supplerende oplysninger til VVM-screening Ringsted - Slagelse sporfornyelse og hastighedsopgradering

Niels Erik Bordum
Anlæg, planlægning
Arealer og Miljø
+45 2370 8294
nebd@bane.dk

Trafikstyrelsen har anmodet om supplerende oplysninger til VVM-screening fremsendt den 29.06.2022.

Banedanmark
Carsten Niebuhrs Gade 43
1577 København V
+45 8234 0000

Permanente ændringer til de banetekniske anlæg

I sporfornyelsesprojekter renoveres banens afvanding, dæmninger og kontrabanketter for at leve op til nutidens gældende banenormer for sikkerhed, og for at leve op til dæmningsstabilitetskrav på strækninger hvor hastigheden forøges. Renoveringen kan medføre at dæmninger eller afvandingsarealer udvides. Hvis vandet ikke hurtigt ledes væk fra sporkassen mindskes sporkassens levetid og på sigt nedsættes sikkerheden for togkørsel på banen. Så for at sikre den planlagte levetidsforlængelse af sporkassen og dermed jernbanesikkerheden skal baneafvandingen renoveres på store dele af strækningen Ringsted til Slagelse.

banedanmark.dk
CVR: 1863 2276

Renoveringen omfatter udskiftning af drænledninger, reprofilerung af grøfter og enkelte steder drænlægning af grøfter. Grøftearbejdet udføres med grøftegraver, der kører på grøfteskråningerne, og drænarbejder udføres med skinnekørende gravemaskine. Overskudsjord fra grøftearbejder henholdsvis drænarbejder læsses i skinnekørende dumpere og videre på lastbiler for bortskaffelse til godkendt modtager.

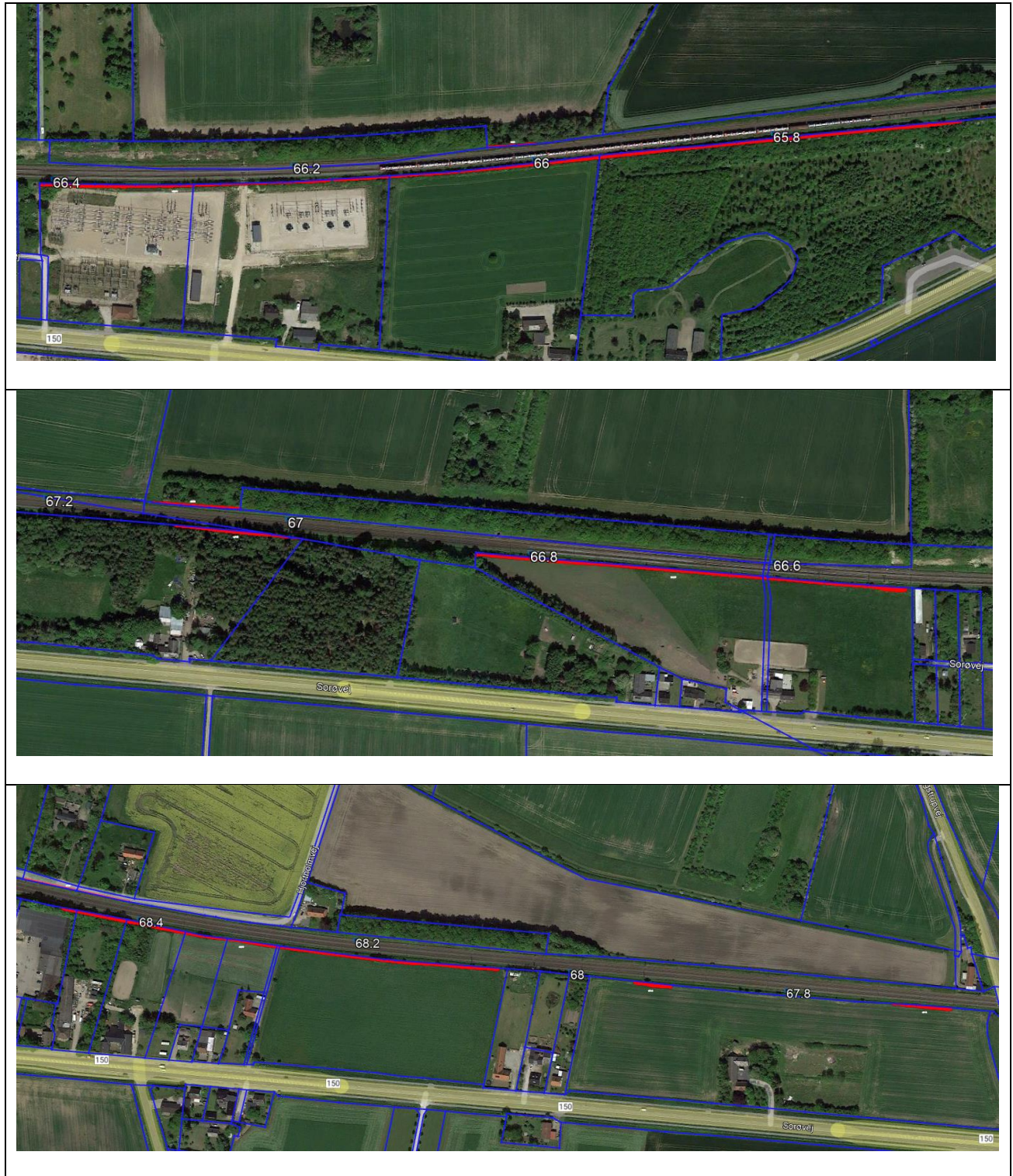
Anlæg af dæmninger og reprofilerung af grøfter mv. sker i videst muligt omfang på Banedanmarks egne arealer, hvorfor der som hovedregel ikke skal erhverves permanente arealer hertil, men der er dog steder med behov for permanent inddragelse af naboarealer. Dvs. alle banetekniske installationer, herunder afvandingsanlæg, skal stå på jernbanens areal efter anlæggets afslutning. Adgangen til nødvendige arealudlæg på 3. mands jord sikres via ekspropriation.

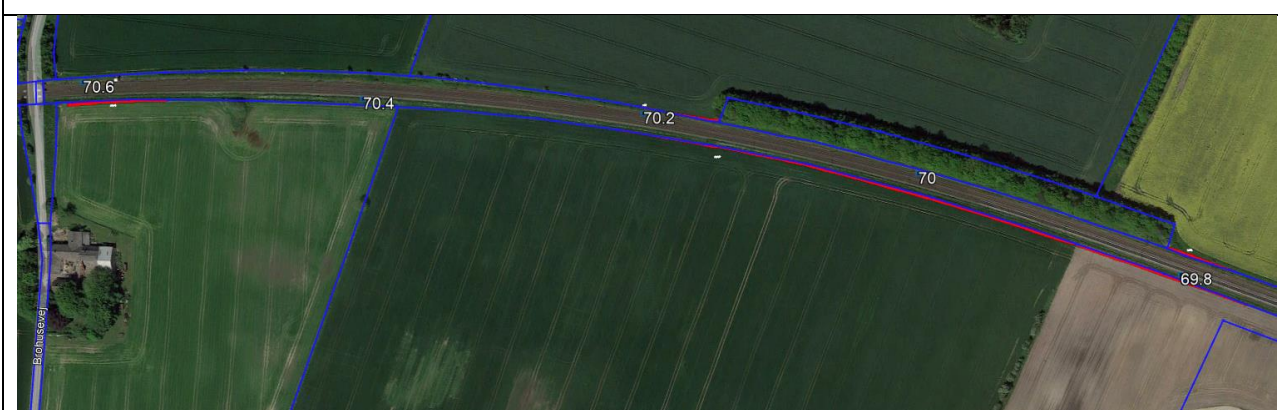
Det er i projektet ikke nødvendigt at justere sporets beliggenhed væsentligt, hvorved der ikke inddrages arealer til sporjusteringer.

Arealer langs banen der inddrages permanent til jernbanetekniske anlæg (dæmninger eller afvanding) er vist i nedenstående figurer med rød markering. Arealerne er smalle bræmmer med en bredde på alt fra 1-5 meter. Matrikelgrænser er vist med blå linjer. Jernbanens kilometrering er vist på figurerne sammen med vejnavne for stedets geografiske lokalisering.

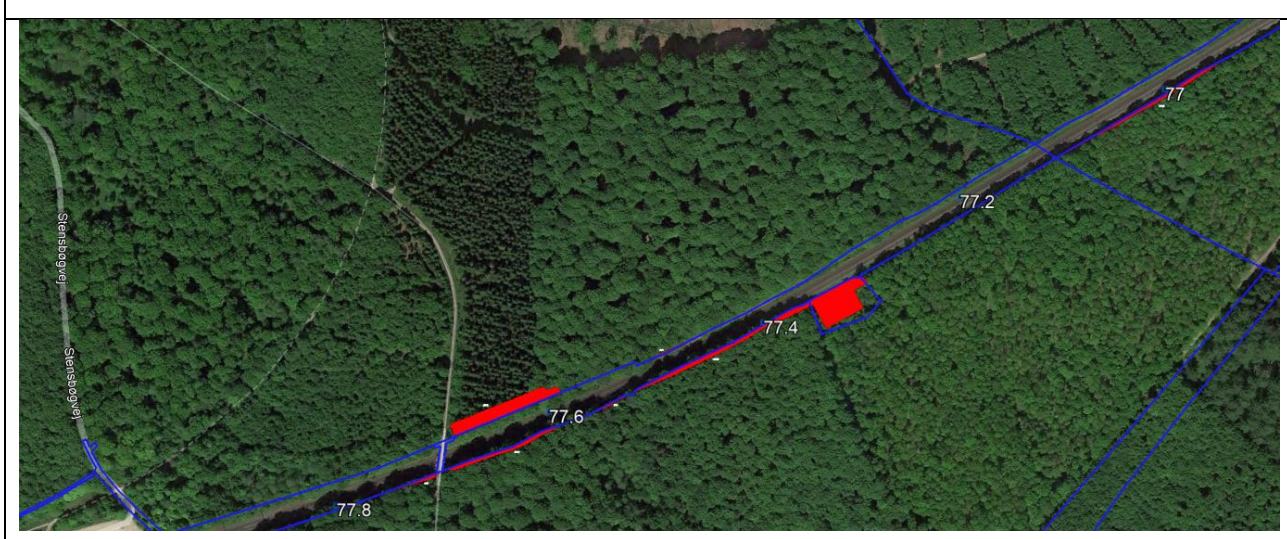
Større røde områder er potentielle arealer til forsinkelsesbassiner. Der forventes i projektet ikke at være behov for forsinkelsesbassiner, hvorved de ikke er projekterede på det foreliggende grundlag. Dog er mulige naturligt lavtliggende placeringer for forsinkelsesbassiner identificeret, såfremt den respektive kommune

stiller vilkår om forsinkelsesbassin. Derfor er disse større røde arealer vist på figurerne nedenfor (km 71.8, km 73.7, km 77.4, km 77.6, km 79.6).













Støj – Kumulative effekter ved permanente ændringer relateret til hastighedsopgradering

Støj ved anlæg af dæmninger og reprofiling af grøfter mv. er relateret til entreprenørmaskinerne der arbejder på arbejdsarealerne. Det forventes at der til anlægsarbejderne benyttes samme type entreprenørmaskinel som der normalt bruges ved sporrenoveringsarbejder, dvs. lastbiler, dumpere og gravemaskiner, herunder skinnekørende materiel. Hvis der arbejdes langs sporet vil togene køre forbi arbejdsstedet med nedsat hastighed, enten 40 km/t eller maksimalt 80 km/t,

hvilket i begge tilfælde er lavere hastigheder end ved normal drift, hvorved støjen vil være lavere ved de lavere hastigheder. Derfor vurderes der ikke at være kumulative effekter af anlægsstøj og driftsstøj.

Side 8/8

