

Banedanmark  
Kapacitetsudvidelse Ringsted  
Carsten Niebuhrs Gade 43  
1577 København V  
e-mail [hoeringringsted@bane.dk](mailto:hoeringringsted@bane.dk)

Idegrundlag for kommende kapacitetsudvidelse på og omkring Ringsted station frem mod åbningen af Femernforbindelsen.

Problematikken er en løsning som kræves, når trafikken til/fra fire dobbeltsporede hovedstrækninger, skal sammenflettes således, at tog uhindret kan ekspederes ind på/gennem Ringsted station i alle de ønskede relationer og med højest mulig hastighed.

Løsningen skal også opfylde ønsket om, at alle passagerførende tog, uden videre skal kunne udveksle passagerer på Ringsted station efter kundens ønske.

På sigt vil køreplanslægningen være stærkt afhængig af en absolut fremtidssikker løsning for den samtidige kørsel i flest tilgængelige spor ind og ud af Ringsted station, især set i forhold til øget brug af Ny bane København - Køge Nord - Ringsted sammen med den reviderede strækning Ringsted - Rødby (Femern).

Ringsted station er karakteristisk på den måde, at den vestlige strækningføring er stærkt præget af, at sporene mod Slagelse føres i lige retning ud af stationen, mens strækningen mod Næstved føres som en lang kurve, begyndende på stationen og mod syd.

Det betyder samlet set, at en virkningsfuld niveaufri sammenfletning er nærmest uladesiggørlig f.eks. set i forhold til den manglende udstrækning ved udførelse af de nødvendige stigninger og fald set i skærende forhold til de stærkt ønskede hastigheder gennem stationen.

Den østlige strækningføring består af to dobbeltsporede strækninger dels mod Roskilde/København dels mod Køge/København.

Alle fire spor føres parallelt frem mod Kværkeby. Dette strækningforløb er særdeles velegnet til udførelsen af de fornødne niveaufri udfletninger.

Udgangspunktet er her et operationsområde med en længde på cirka 4 km, som giver gode muligheder for at udføre ramper til stigninger og fald, der tillader høje hastigheder og store fordele for tungtbelastede godstog ved forceringen af de nødvendige overføringer.

Området kan endvidere udvides i breddemålet for at give plads til rampeanlæg og broer med mindst mulig ulempe for de relativt få beboere i området og nødvendige højdetilpasninger langs de to dobbeltsporede strækninger.

Samlet set får man ved at vælge denne løsning opfyldt alle de opstillede ønsker. Stort set hele opgaven med at undgå tog der skal holde udenfor

stationen, for at afvente andre tog der skal krydse fra den ene side af stationen til den anden, vil bortfalde, når togene før ankomst til stationen via niveaufri udflætninger kan sorteres til uhindret at befare de ønskede spor.

Økonomien vil kunne beregnes mere præcist, da det nødvendige arbejde har et eksisterende baneanlæg og et kendt terræn som udgangspunkt.

De krævede ændringer omfatter primært strækningen Kværkeby - Ringsted, som stort set er i niveau samt tilretning af den østlige del af Ringsted station.

Argumentet for at vælge den østlige løsning er endvidere støttet på den omhyggelige undersøgelse udført af DSB først i 1980'erne, hvor man ønskede

en niveaufri løsning af problemet med den faste sporkrydsning i niveau mellem spor 2 og 3 i Ringsted. Dengang valgte man en gennemtænkt løsning med en placering mellem Kværkeby og Ringsted.

Landets økonomiske stilling på daværende tidspunkt rakte desværre ikke til projektets udførelse.

Med venlig hilsen

Overtrafikkontrollør Jakob Dige Ohrt (pens.)

Erfaringsgrundlag opnået gennem stationsbestyrertjeneste og planlægning ved Ringsted kommandopost i

årene 1979 - 2006. Mellem 2006 - 2020 er udført tjeneste ved daglig planlægning i fjernstyringscentralen i Roskilde.