



MINISTEREN

Transportudvalget
Folketinget

Dato 7. februar 2014
J. nr.

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transportudvalget har i brev af 29. januar 2014 stillet mig følgende spørgsmål (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare.

Spørgsmål nr. 339:

Ministeren bedes oplyse, om der i forbindelse med forslaget om at lave en baneføring vest for Ringsted er taget højde for og vurderet følgende:

- a) At der i anlægsfasen vil være stærk trafik af arbejdskøretøjer på samme område, som befærdes af skoleelever primært fra 0.-6. Klasse?
- b) At projektet anlægges i skel hos boligejere i parcelhuskvarter med store støjgener og meget forringede lysforhold til følge?
- c) At det vil reducere antallet af parkeringspladser markant på Parkering Nord i hele anlægsfasen, da dette areal skal benyttes som byggeplads?
- d) Hvilke økonomiske beregninger ligger der til grund for at det vurderes, at projektet i øst skulle blive markant dyrere end det i vest
- e) At en løsning i vest vil gå ud over det rekreative område omkring Ådalen til stor gene for borgere samt flora og fauna?

Svar:

Jeg har forelagt sagen for Banedanmark, som oplyser:

”Banedanmark har i forbindelse med VVM processen vurderet projektets konsekvenser og indarbejdet afværgeforanstaltninger i henhold til gældende regler og praksis. I forhold til de enkelte spørgsmål har Banedanmark følgende bemærkninger:

a) Banedanmark vil tilrettelægge og finde arbejdsmetoder, der kun vil medføre lukning af skolestien i sommerferieperioderne. Der kan blive anlagt en arbejdsvej gennem Ringsted Ådal til Sorøvejen, som vil bidrage til at minimere antallet af arbejdskøretøjer i parcelhuskvarteret. Adgangsvejene til dæmningsarbejderne er derfor, af hensyn til at begrænse generne for den enkelte parcelhusejer i videst mulig omfang henlagt til så store veje som muligt.

b) Generelt beskyttes alle boliger mod støj i henhold til de gældende grænseværdier. Dette svarer til alle andre borgere der påvirkes af et jernbaneprojekt. De nærmeste naboer til fly-overen ligger nord for banen. Disse vil blive beskyttet med en støjskærm, hvor virkningsgraden er høj, grundet den høje placering.



De boliger der er støjbelastet over de gældende grænseværdier og ikke bliver beskyttet af en støjskærm, vil blive tilbudt facadeisolering.

Side 2/3

Fly-overen kommer højere op end det bestående anlæg – op til ca. 5 meter, men den giver ikke en større skyggevirkning end det beplantningen i dag giver.

c) Banedanmark har af hensyn til at minimere arbejdskørslen gennem Korsevænget og skolestien foreslået at man i perioden efteråret 2015 til foråret 2016, hvor der er mest arbejdskørsel til dæmningsarbejderne på nordsiden, lader en del af denne kørsel foregå gennem parkeringspladsen Nord ved Ringsted Station. For at skabe en trafikssikker adgangsvej til byggepladsen, er det nødvendigt at inddrage et begrænset antal parkeringspladser. Det bemærkes, at antallet af parkeringspladser ved stationen i Ringsted for få år siden er udvidet markant ved anlægget af en parkeringsplads syd for stationen.

d) Der er taget udgangspunkt i det dispositionsforslag Trafikstyrelsen udarbejdede i forbindelse med vedtagelse af anlægsloven for Den nye bane København – Ringsted. Dispositionsforslaget er et gennearbejdet og gennemregnet projekt, der beskriver en østlig flyoverløsning placeret ved Adamshøj.

I 2014-priser er en vestlig fly-over i sig selv vurderet til 349 mio. kr. inkl. reserver. En østlig fly-over er tilsvarende vurderet til 794 mio. kr. Der er således her en difference på 445 mio. kr. For at en østlig fly-over får samme funktionalitet for passagertogene på strækningen København-Odense, som en vestlig fly-over har, vil den østlige skulle suppleres med ekstraarbejder i form af hastighedsopgradering gennem Ringsted for 150 mio. kr. Det er videre vurderet at den vestlige fly-over bør suppleres med et ekstra godsspor til 73 mio. kr.

Tillægges disse effekter bliver forskellen mellem de to løsninger 522 mio. kr.

Den østlige løsning er dyrere fordi:

- Det for begge løsninger er nødvendigt at hastighedsopgradere selve Ringsted station, hvilket i sig selv medfører ombygninger i perron og sporanlæg. Hvis den østlige løsning gennemføres, vil ombygningen blive størst, idet denne kræver større perronombygninger under forudsætning af at stationsforpladsen (P-pladsen) ikke skal berøres.
- Placering af selve flyoveren er mere naturlig i den vestlige løsning, idet den geometrisk bedre kan impliceres i spornettet hvor sporene mod syd (sydbanen) og mod vest (vestbanen) alligevel deler sig,
- Den østlige løsning (placeret ved Adamshøj) medfører et anlæg, hvor der skal ske krydsninger i 2 parallelle baner (Ny bane og banen fra Roskilde). Dette kræver større udfletningsanlæg samt meget større areal behov med dertil større anlægsarbejder.



- Den vestlige flyover anlægges på en høj dæmning, hvorved problemstilling med grundvand er helt elimineret. Ved en østlig løsning ved Adamshøj vil større dele af anlægget nødvendigvis etableres på broliggende konstruktioner eller i vandtætte trug.

Side 3/3

e) Anlæggets effekt for bl.a. flora og fauna er vurderet i Banedanmarks VVM-undersøgelse af projektet. Da banedæmningen udvides både på nordsiden og sydsiden af banen, skal broen over Ringsted Å også udvides. Broen udvides fra at være ca. 60 meter bred til at være ca. 90 meter bred. Udvidelsen af banebroens bredde forøger barriereeffekten for større dyrs spredning langs Ringsted Å, der etableres derfor adgang i form af en sti til dyrene, også kaldet en banket, langs tunnelen for at forbedre dyrenes passage under banen.

Projektet vurderes at have uændret effekt på flagermus, og der vurderes ikke at være behov for implementering af yderligere afværgeforanstaltninger i forhold til flagermusenes passage af jernbanen. Det vurderes endvidere at projektet ikke vil påvirke Ringsted Ås muligheder for at nå opfyldelse af målsætningen i regionplanen. Der vurderes derfor ikke at forekomme væsentlige negative konsekvenser for naturforhold i forbindelse med projektets driftsfase.

Gangtunnel langs Ringsted Å opretholdes så længe som muligt. Cyklister og gående skal kunne benytte gangstien så meget som muligt i anlægsfasen. Der skal bygges en afskærmning fra anlægsarbejdet over sti og å som tillader færdsel under broen. Perrontunnel ved Ringsted station kan anvendes til omkørsel i perioder, hvor stien ved Ringsted Å er lukket.

Ved Ringsted Å er der behov for arbejdsareal både syd og nord for åen. Mod Nord vil arealet omfatte de grønne områder mellem banen og Korsevænget. Mod syd vil arbejdsvej og arbejdsplads strække sig fra rensningsanlægget til et udsætningsområde ved Skellerødvej. ”

Med venlig hilsen

Magnus Heunicke