

MINISTEREN

Transportudvalget
Folketinget

Dato 17. marts 2014
J. nr.

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transportudvalget har i brev af 14. februar 2014 stillet mig følgende spørgsmål (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare.

Spørgsmål 417

Vil ministeren oplyse hvilke fordele og ulemper, udover de økonomiske, ministeren skønner der vil være ved henholdsvis en vestlig og en østlig flyover i Ringsted?

Svar:

Jeg har forelagt sagen for Banedanmark, som oplyser:

”Indledningsvis gøres der opmærksom på, at en østlig flyover muliggør kørsel med 250 km/t fra den nye bane København-Ringsted til flyover'en og 200 km/t fra fly-over'en og igennem Ringsted Station. En vestlig fly-over muliggør, at man kan køre med 250 km/t hen til Østre Ringvej, hvor hastigheden reduceres til 200 km/t. Med en vestlig flyover er der derfor en knap fire km længere strækning med højere hastighed, hvilket sparer tid.

Fordele og ulemper kan sammenfattes i nedenstående tabel. Det skal bemærkes at merprisen for en østlig flyover er opgjort til ca. 522 mio. kr.

	Vestlig flyover	Østlig flyover
<i>Trafikal nytte</i>	Samme overordnede trafikale fleksibilitet i begge flyovers.	Samme overordnede trafikale fleksibilitet i begge flyovers. Lidt længere køretid for superlyntog pga. at man ikke kan køre op til 250 km/t fra flyover til Ringsted Station.
<i>Tidsplan</i>	Åbning i 2018	Vil medføre en forskydning af foreliggende tidsplan for færdiggørelse af Den nye bane København-Ringsted med op til 2 år i forhold til den planlagte åbning i 2018. Dermed kan der komme en senere realisering af rejsetidsgevinster fra såvel flyover som fra den nye bane Kø-



		benhavn-Ringsted.
<i>Støj i driftsfasen</i>	Ændring af støjniveauet i driftsfasen i forhold til dagens situation vurderes overordnet til at være på samme niveau for begge løsninger.	
<i>Arealbehov</i>	Skønnet permanent arealbehov på ca. 41.000 m ² og permanent ekspropriation af ca. 2 ejendomme. Midlertidigt arealbehov er opgjort til ca. 67.000 m ² .	Skønnet permanent arealbehov på ca. 130.000 m ² og permanent ekspropriation af ca. 5 ejendomme. Midlertidigt arealbehov er opgjort til ca. 60.000 m ² .
<i>Påvirkning af naturen</i>	Ingen væsentlig påvirkning af naturområder, samt dyr og planter.	
<i>Visuel påvirkning</i>	Udfletningen vil hæve sporet i retning mod Fyn med ca. 3,6 meter i toppunktet i forhold til dagens situation. Anlægget vil i området fremtræde mere tydeligt i området end det nuværende anlæg. I forhold til skyggevirksomheder for det nærliggende parcelhusområde, vil det være på niveau med den nuværende skyggevirksomhed fra den eksisterende beplantning.	Anlægget vil have en længde på mere end 1 km, en højde på op til 4 m over det eksisterende terræn og de nye spor vil blive ført i en blød bue 30-40 m væk fra de eksisterende spor for at muliggøre en hensigtsmæssig skæringsvinkel. Derved vil det udgøre en visuel og fysisk barriere for oplevelse af landskabet.
<i>Gener i anlægsfasen</i>	Kørslen med jord samt øvrige materialekørsler vil i et vist omfang give gener for naboerne til byggeriet. Projektet vil forsøge at minimere generne for den enkelte parcel.	Færre gener for omgivelserne, da anlægget er placeret i det åbne land. I anlægsfasen vil færre blive generet af støj end ved en vestlig flyover, da den østlige flyover ligger i det åbne land. Begge løsninger vil medføre støj i anlægsfasen i Ringsted som følge af ombygning af Ringsted Station.

”

Med venlig hilsen

Magnus Heunicke