



MINISTEREN

Transportudvalget
Folketinget

Dato 14. april 2014
J. nr.

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transportudvalget har i brev af 24. marts stillet mig følgende spørgsmål (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare.

Spørgsmål nr. 2 L152:

Ministeren bedes kommentere henvendelsen af 23. marts 2014 fra Thomas Albøg Olsen, jf. L 152 - bilag 4.

Svar:

Jeg vil indledningsvist gøre opmærksom på, at flere af emnerne, som er rejst i bilag 4, har været berørt i tidligere TRU besvarelser om samme emne. Herunder kan jeg henvise til svar på TRU 372 (vestlig løsning/afvikling af gods), TRU 374 (gods), TRU 376 (østlig flyover), TRU 377 (østlig løsning og hastighed), TRU 379 (økonomi og vestlig løsning), TRU 411 (trafikale undersøgelser og analyser Ringsted station), TRU 417 (sammenligning af østlig og vestlig flyover).

Jeg har forelagt sagen for Banedanmark som oplyser:

"Nytteværdi østlig/vestlig løsning – Trafikal Nytte

Banedanmark har vurderet, at en flyover vil være en tilstrækkelig løsning i afvikling af togtrafikken ved Ringsted. Dette er underbygget ved de trafikale undersøgelser og analyser af Ringsted station, som er medsendt besvarelse af TRU411. Som beskrevet i TRU417 vurderes østlig og vestlig løsning til at have samme overordnede funktionalitet. For fuldstændig at undgå krydsningskonflikter mellem de krydsende baner vil det være nødvendigt at etablere to flyovers, ved henholdsvis sammenfletning af banerne fra Roskilde og Den nye bane København-Ringsted, samt ved udfletningerne af banerne til henholdsvis Ringsted og Odense. Med den forventede trafikmængde vil det dog ikke være nødvendigt, hvorved Banedanmark har anbefalet, at der kun etableres én flyover i Ringsted og de øvrige krydsende togveje håndteres i niveau. Banedanmark har blandt andet til besvarelse af TRU 367 og TRU 368 beskrevet, hvorledes disse konflikter håndteres i den fremlagte løsning.

Det anføres i henvendelsen til Trafikudvalget, at nyttevirkningen af Den nye bane København-Ringsted og hastighedsopgradering gennem Ringsted hænger sammen med anskaffelse af nyt materiel, som kan køre 200 km/t. Projekterne vil også med de nuværende materieltyper give reduktioner i køretiden og for-



bedre regulariteten, da disse kan drage nytte af hastighedsopgraderingen i Ringsted fra 120 km/t til i første omgang 180 km/t, som er den maksimalt forekommende på det nuværende banenet.

En fuld udnyttelse af hastighedsopgradering til 200 km/t opnås først, når materiel, der kan køre 200 km/t, er til stede. Ved at udføre udfletningsanlægget sammen med etableringen af den nye jernbane mellem København og Ringsted undgås dobbeltarbejde og der opnås en besparelse på ca. 90 mio. kr.

Ringsted Stations/vestlig flyovers påvirkning af hastighed på Ringsted-Femern forbindelsen

Hastigheden for tog i retning mod Næstved er 120 km/t gennem Ringsted Station. Det er valgt ikke at hæve hastigheden for denne relation, da formålet med hastighedsopgraderingen gennem Ringsted er at reducere køretiden for tog mellem Den nye bane København-Ringsted og Odense.

Hastigheden for tog i retning mod Næstved, anses desuden for at vedrøre projektet med opgradering af Sydbanen til 200 km/t. Her har det hele tiden været en forudsætning for projektet, at gennemkørselshastigheden gennem Ringsted vil være 120 km/t. Der er således ikke tale om, at etableringen af en vestlig udfletning betyder forringelser for Sydbaneprojektet. En eventuel østlig udfletning ville heller ikke i sig selv betyde øget hastighed gennem Ringsted for tog ad Sydbanen mod Næstved

Gods – herunder terminalforhold

Spornettet på Ringsted station udformes således at der vil kunne overhales 1000 meter lange godstog i nogle af sporene, som forløber fra Sydbanen ind på stationen. Der er ikke tale om specifikke overhalingsspor, men en mulig udnyttelse af det nye spornet. 1000 meter er den fremtidige maksimale længde for internationale godstog i Europa.

Hovedparten af godstrafikken vil efter åbning af en fast forbindelse over Femernbælt være transittrafik. Anvendelse af godsterminalen i Ringsted som fordelingscentral vil afhænge af den aktuelle konkurrencesituation imellem godsterminalerne. Der vil fortsat være adgang til godsterminalen i Høje Taastrup efter åbning af Den nye København-Ringsted. Med justering af projektet, blandt andet som følge af høringssvar, er det vurderingen at attraktiviteten af godsterminalen i Ringsted ikke vil blive forringet.

Anlægsfasen vedrørende lukning af broer

Vedrørende broen ved Næstvedvej, er denne planlagt helt eller delvist lukket i en periode på ca. 2 måneder i efteråret 2015 eller i foråret 2016. Fastlæggelse af perioden, hvor broen forventes helt eller delvis lukket, vil af hensyn til koordinering med andet vejarbejde på broen ske i samarbejde med Ringsted Kommune og andre relevante myndigheder.

Broen ved Rønnedevej forventes ikke lukket for vejtrafik i anlægsperioden.



Visuel påvirkning

Side 3/4

Jernbanebroen etableres hvor banen mod Odense grener ud fra banen mod Næstved på det sted, hvor banen i dag ligger på en 8-10 meter høj dæmning og passerer Ringsted Å. Strukturelt vil landskabet ikke ændres af ændringerne af Ringsted Station, idet banen ligger i samme linjeføring som før, og der ikke grundlæggende ændres i landskabsstrukturen.

Anlægget vil dog have landskabelige og visuelle konsekvenser. Toppunktet for sporet vil blive knap 4 meter højere end i dag, og dæmningen vil blive op til ca. 90 meter bred mod ca. 60 meter i dag.

Der bliver fældet en del træer på baneskråningerne på begge sider af banen over en ca. 900 meter lang strækning og ligesom i dag vil der blive etableret støjskærme langs banen.

Støjbekæmpelse i anlægsfasen

Anlægsarbejdet søges af hensyn til støj- og vibrationsgener tilrettelagt, så det giver færrest mulige gener for jernbanens naboer. I forbindelse med anlægsarbejdet anvendes konstruktionsmetoder, som begrænser vibrationspåvirkningen mest muligt, og der vil ske en målrettet information til jernbanens naboer ved særligt vibrations- og støjskabende arbejder.

De steder, hvor støjen forventes at overskride de vejledende grænser for støj, og generer mange naboer, vil anlægsarbejdet blive søgt tilrettelagt, så det støjer mindre. Såfremt arbejdet forventes at overskride støjgrænserne, vil naboer løbende blive varslet herom.

De mest støjende arbejder vil være ramning af spuns i forbindelse med etablering af den nye jernbanebro, samt udvidelse af bandedæmningen, hvilket vil medføre støjgener for boligerne i Korsevænget-kvarteret Ramning af spuns i forbindelse med etablering af den nye jernbanebro vil medføre, at størstedelen af boligerne i Korsevænget-kvarteret bliver belastet over 70/40 dB(A). Alternativ metode for udførelse af spunsarbejdet vil blive vurderet, f.eks. nedvibrering, som er ca. 10 dB mindre støjende

Ombygning og fornyelse af spor kan gennemføres uden at give anledning til væsentlige overskridelser af indsatsgrænsen på 70 dB.

Nedvibrering af spuns i forbindelse med dæmningsudvidelsen mellem Skellerødvej og Sorøvej vil medføre, at indsatsgrænsen overskrides ved nærmeste boliger på Skellerødvej og Sorøvej. Der vil her være tale om 5-10 boliger i alt.

På Ringsted station vil der i anlægsperioden, på ca. 3 år, blive udført anlægsarbejder i hele stationens længde fra Østre Ringvej i øst til Sorøvej i vest. Der er ikke tale om langvarige arbejder bestemte steder på stationen.

Støj i driftsfasen



Vedrørende støj i driftsfasen, anføres der i henvendelsen, at gennemkørende spor i retning mod Odense med fordel kan placeres tæt på stationsbygningen, da det vil muliggøre en bedre støjbeskyttelse. Hvis sporbenyttelsen hypotetisk ændres for tog i retning mod Odense, vil det medføre at tog for andre relationer også skal ændres, herunder også gennemkørende godstog i retning mod Næstved, det er derfor tvivlsomt om en hypotetisk ændret sporbenyttelse samlet set vil reducere støjudbredelse fra tog på Ringsted Station. Det skal også bemærkes, at der i den foreslåede løsning foretages støjbeskyttelse i henhold til Miljøstyrelsens vejledende retningslinjer, som er til for at beskytte borgerne og sikre en lige behandling ved målinger for støj og støjdæmpende løsninger, herunder en støjskærm langs Ringsted Station.”

Med venlig hilsen

Magnus Heunicke