

Bilag 2:

København-Ringsted:
Konsekvenser for Vigerslev

Geografi I

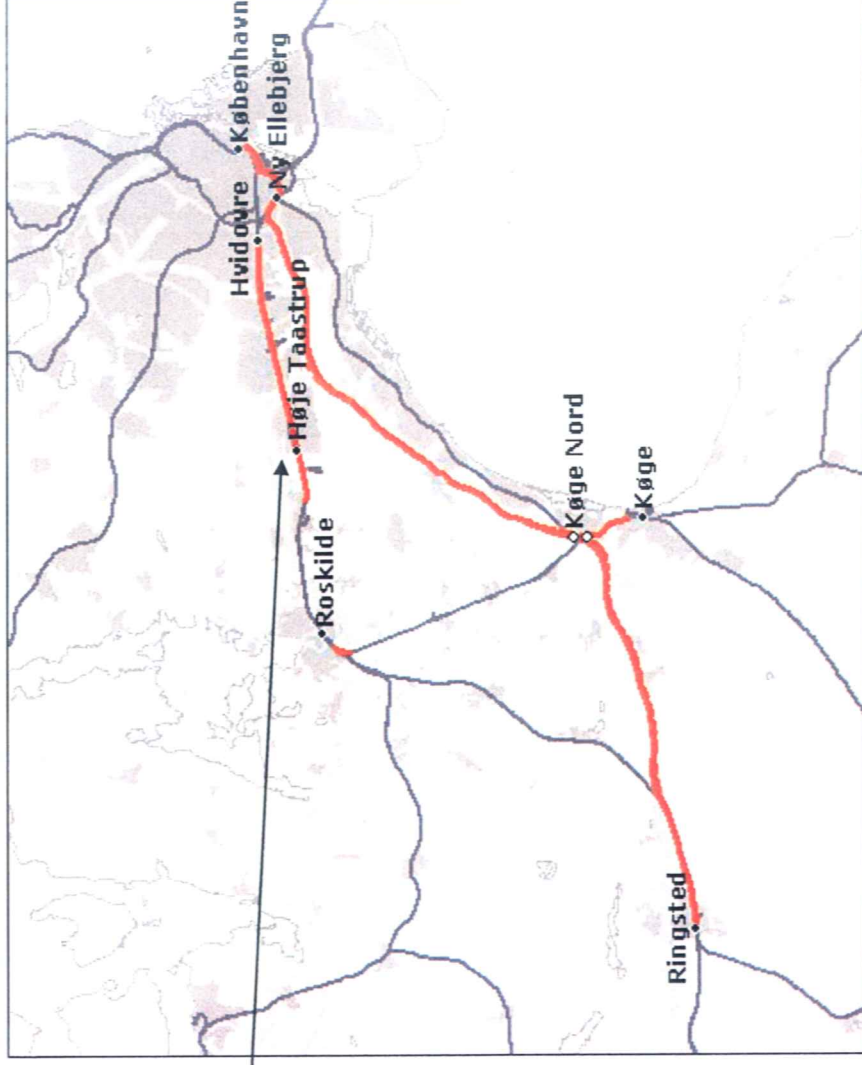
De to forslag: Udbygning (via Roskilde) eller nybygning (via Køge)

Udbygningsløsning

- Modernisering af godsbanen mellem Ny Ellebjerg og Hvidovre
- Ekstra spor syd for de eksisterende mellem Hvidovre og Baldersbrønde.
- En bro eller tunnel, der kan føre godstog fra kombiterminalen syd for sporene i Høje Taastrup til det nordligste spor uden at genere den øvrige trafik på banen mellem Høje Taastrup og Roskilde
- Et vendesporsanlæg i Roskilde
- Ekstra spor mellem Kværkeby og Ringsted.

Pris ca.: 4.0 – 6.4 mia. kr.

Forskellen på 2.4 mia. kr. udgør rammen for merudgifter til bl.a. bedre funktionalitet og miljø



Geografi II

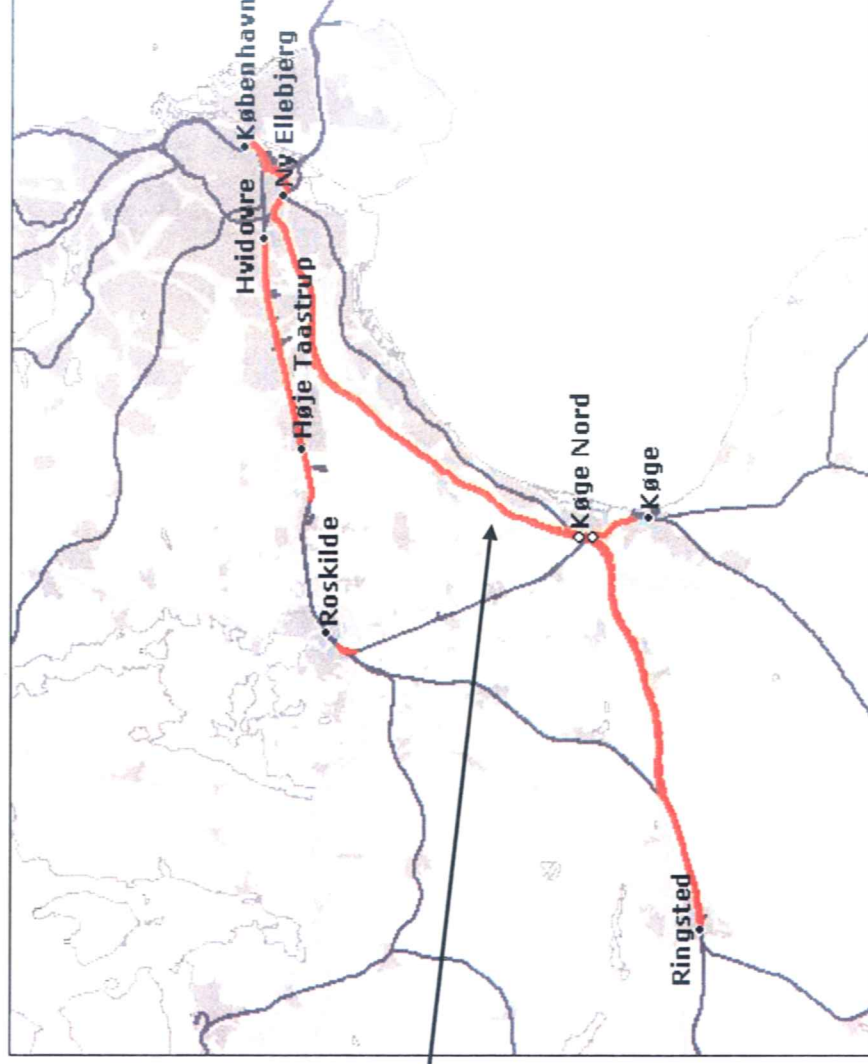
De to forslag: Udbygning (via Roskilde) eller nybygning (via Køge)

Nybygningsløsning

- En ny, dobbeltsporet bane fra Vigerslev via Køge til Ringsted
- En ny station - Køge Nord - tæt på S-banen
- Tilslutning ved Køge Nord til Lille Syd banen
- Et ekstra spor mellem Køge Nord og Køge Station
- En godsterminal ved Køge.

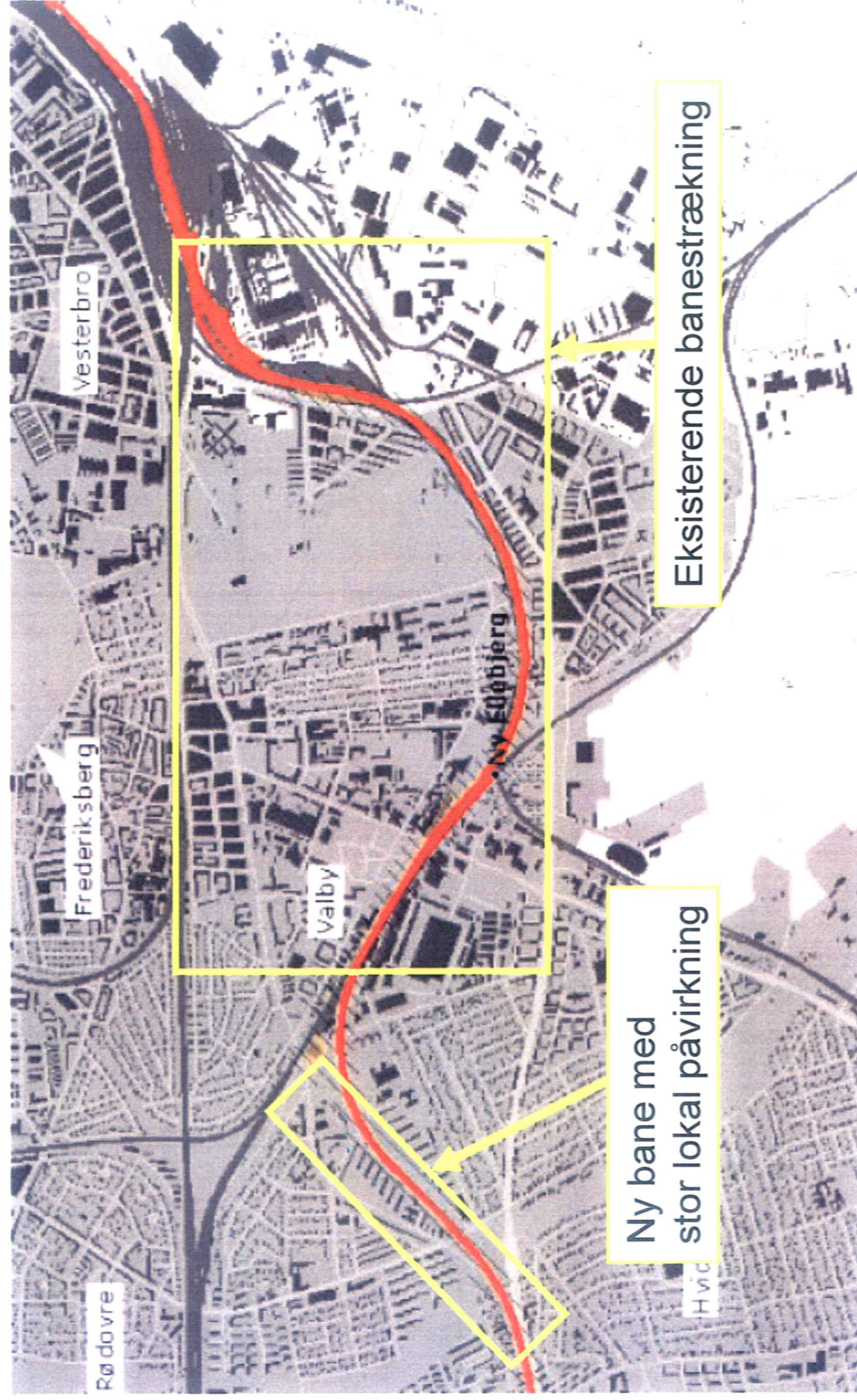
Pris ca.: 9 – 11 mia. kr.

Forskellen på 2 mia. kr. udgør rammen for merudgifter til bl.a. bedre funktionalitet og miljø



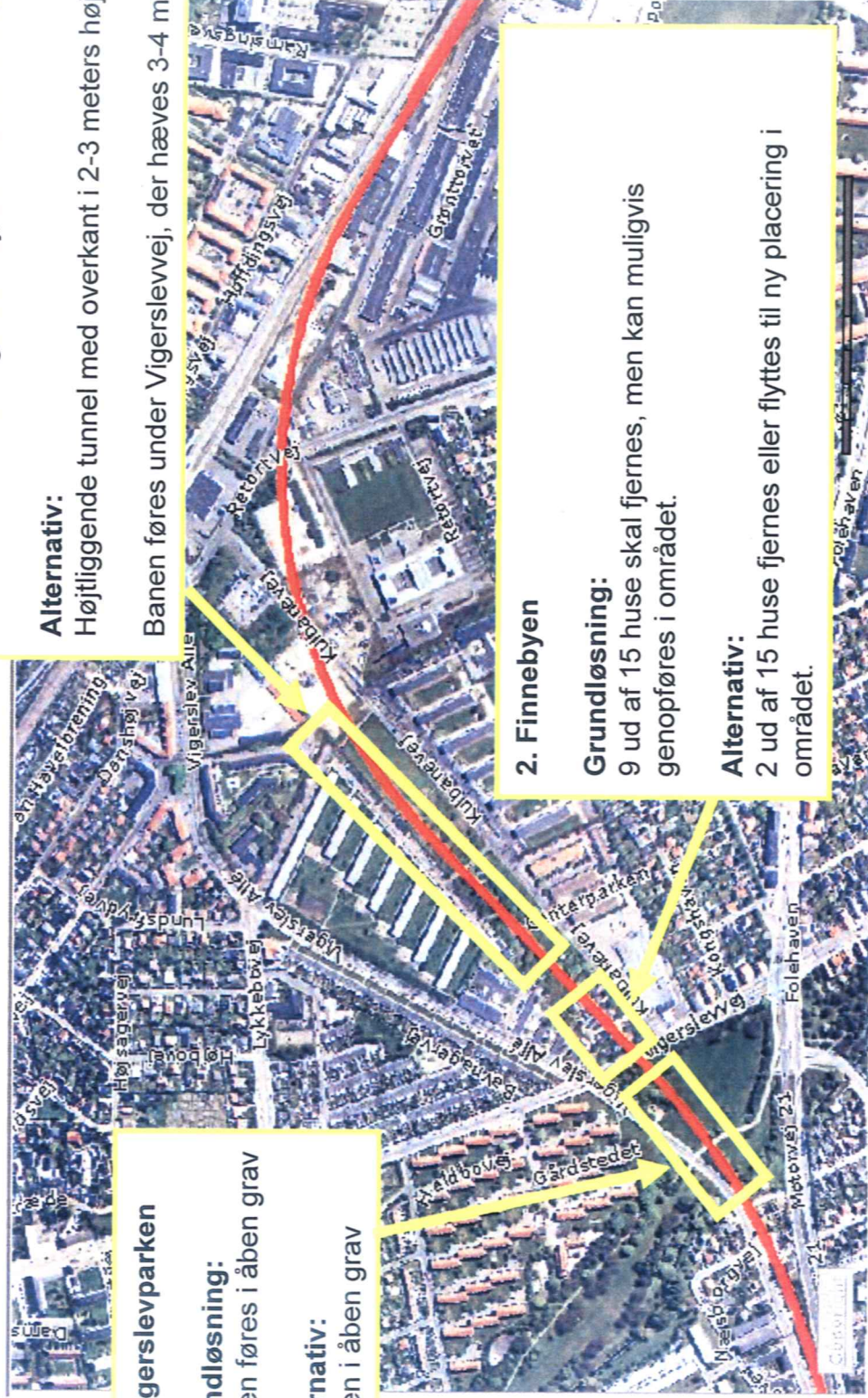
Geografi III

Linieføringen ud af København



Den lokale miljøpåvirkning

- det beskrevne alternativ koster i alt 235 mio. kr.



1. Rekreativt område langs Kulbanelvej

Grundløsning:

Banen føres på en lav dæmning i den nordlige ende af Kulbanelvej, men dykker hurtigt og føres herefter i åben grav gennem det grønne område ved Kulbanelvej

Banen føres under Vigerslevvej, der hæves 3-4 meter.

Alternativ:

Højtliggende tunnel med overkant i 2-3 meters højde.

Banen føres under Vigerslevvej, der hæves 3-4 meter.

3. Vigerslevparken

Grundløsning:

Banen føres i åben grav

Alternativ:

Banen i åben grav

2. Finnebyen

Grundløsning:

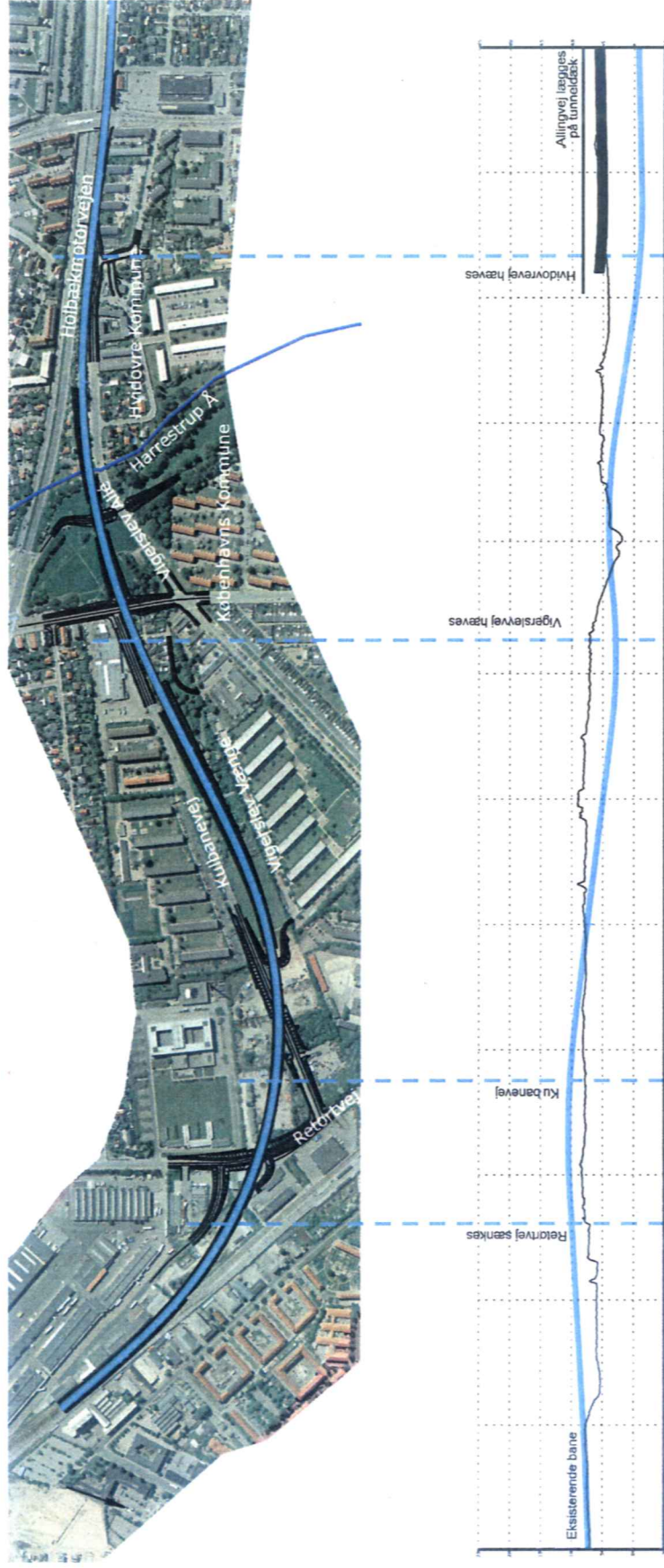
9 ud af 15 huse skal fjernes, men kan muligvis genopføres i området.

Alternativ:

2 ud af 15 huse fjernes eller flyttes til ny placering i området.

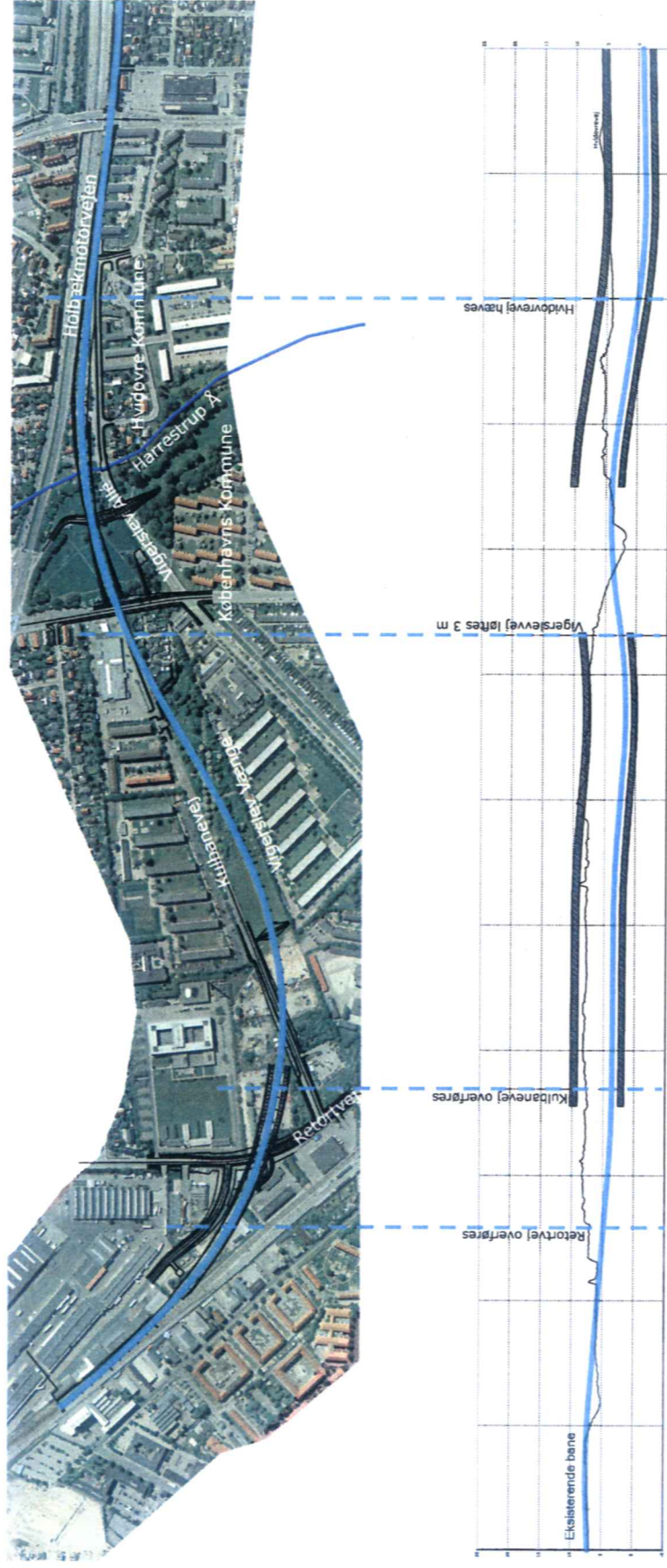
Grundløsningen

Banen løber på en dæmning over Retortvej inden den dykker ned i en åben banegrav, der løber i det grønne bælte langs Kulbanevej. Den krydser under Vigerslevvej, der hæves 3-4 meter, og forløber herefter i en åben banegrav gennem Vigerslevparken. I Vigerlevparken krydser den Harrestrup Å, der udgør grænsen til Hvidovre Kommune.



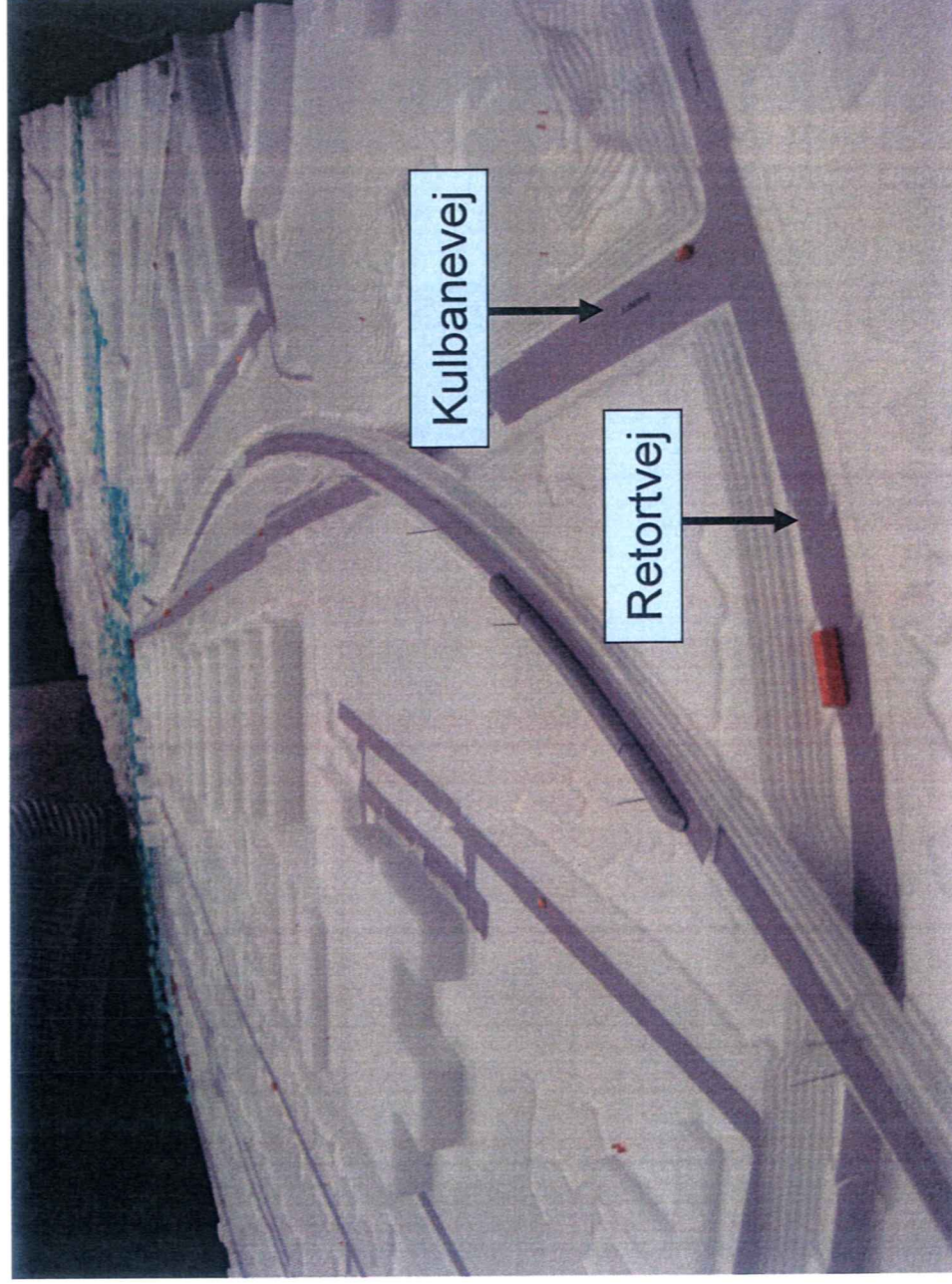
Alternativ løsning

Banen løber under Retortvej, og føres i en højtliggende tunnel gennem det grønne bælte langs Kulbanevej. Overkanten på den højtliggende tunnel vil være 2-3 meter over det omkringliggende terræn. Den krydser under Vigerslevvej, der hæves 3-4 meter, og forløber herefter i en åben banegrav gennem Vigerslevparken. I Vigerlevparken krydser den Harrestrup Å, der udgør grænsen til Hvidovre Kommune.



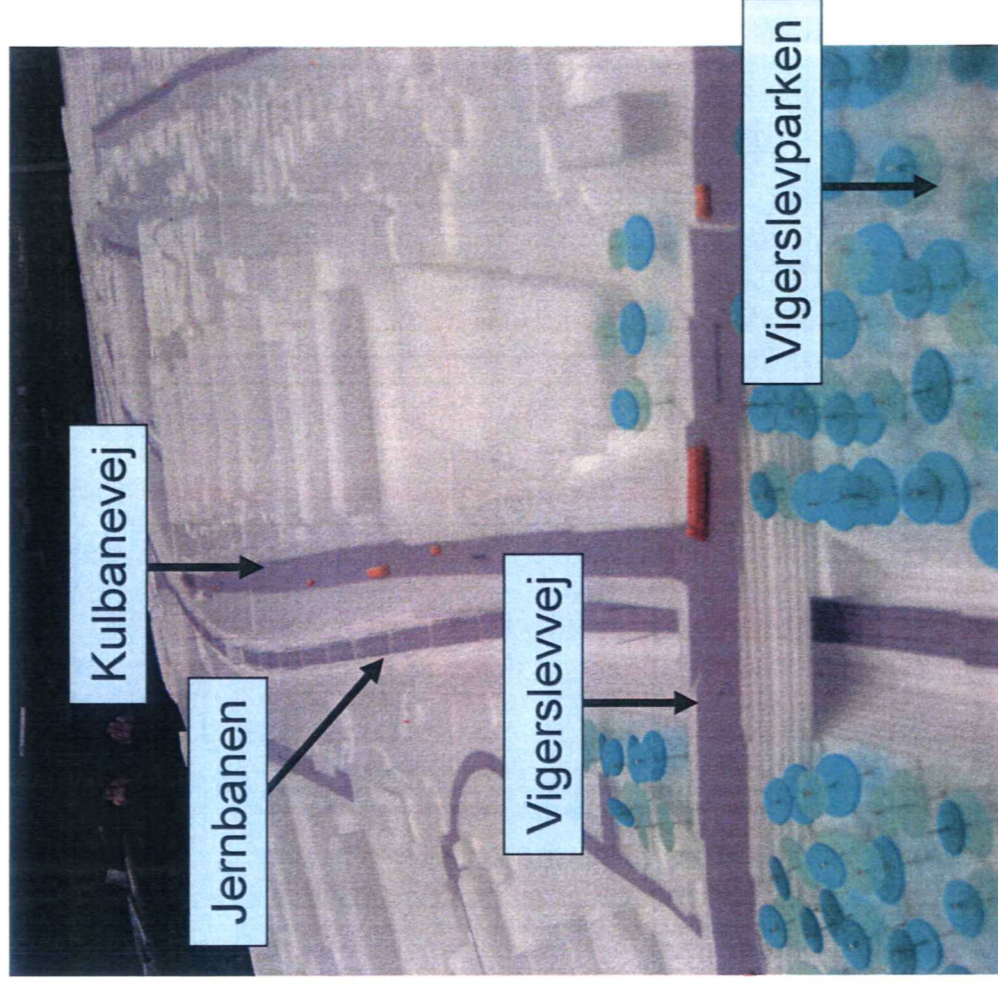
Grundløsningen set fra øst mod vest.

Banen føres over Retortvej og Kulbanevej inden den dykker ned i en åben banegrav gennem det grønne område ved Kulbanevej

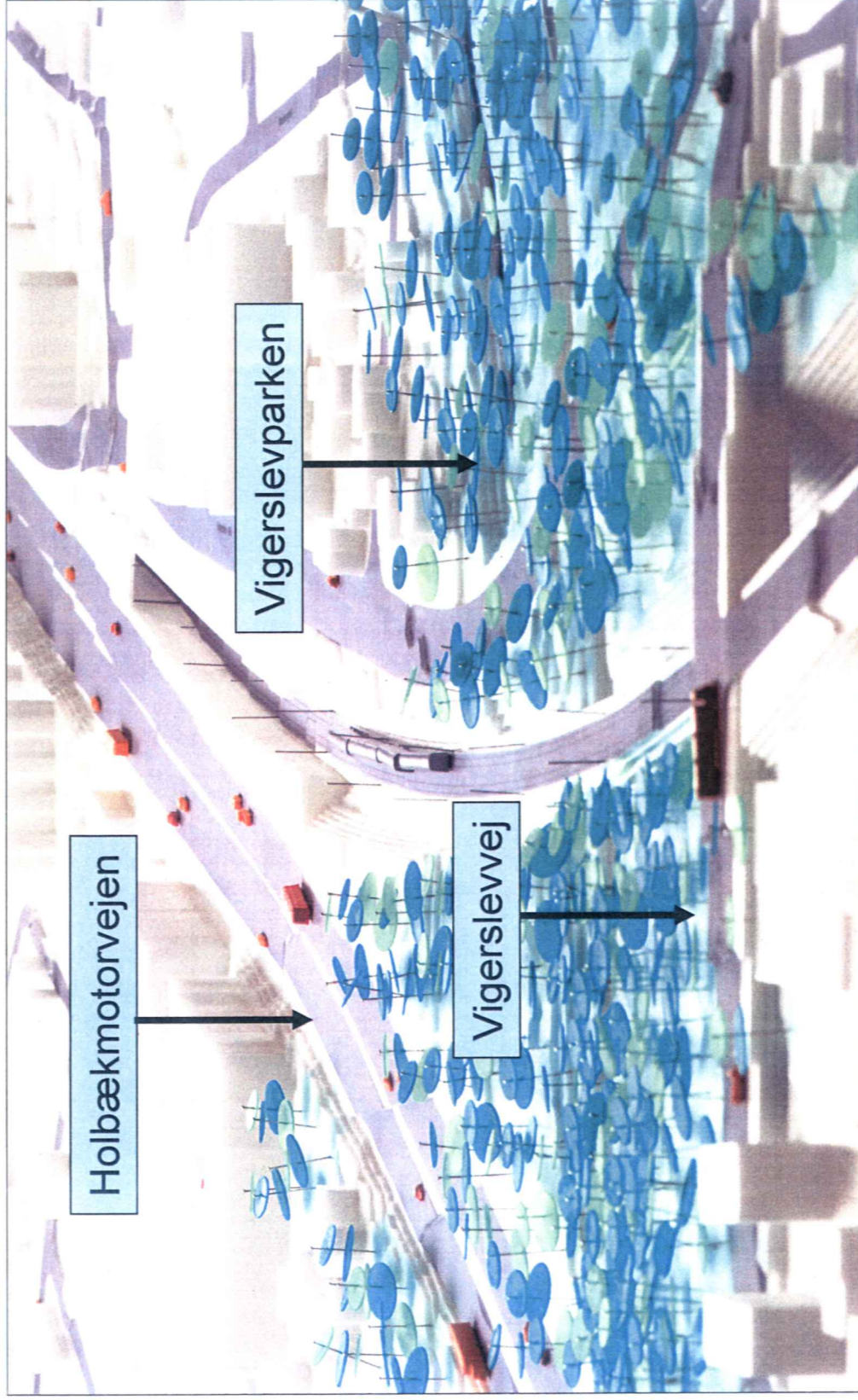


Grundløsningen set fra vest mod øst

Banen føres under Vigerslevvej, der hæves 3-4 meter, og i åben grav gennem Vigerslevparken.



I begge løsninger føres banen under Vigerslevvej, der hæves 3-4 meter, og i åben banegrav gennem Vigerslevparken



Vigerslevparken gennemskæres i begge løsninger af den nye bane –
her set mod syd



I grundløsningen anlægges banen langs Kulbanevej på en dæmning, men dykker hurtigt ned og kører i en åben banegrav



I den alternative løsning, med tunnel langs Kulbanevej, får tunnelen en overside, der ligger 2-3 meter over det nuværende terræn



Visualisering af den alternative løsning, hvor banen placeres i en højtliggende tunnel langs Kulbanevej.

Overkanten af tunnelen ligger 2-3 meter over det omkringliggende terræn

