



NOTAT

DEPARTEMENTET

Dato 9. februar 2010

Dok.id

J. nr.

Center for Kollektiv Trafik

Nicolai Leth Nielsen

Telefon 33 92 43 25

nlm@trm.dk

## Ny bane København – Ringsted over Køge

Der er bedt om bemærkninger til mail af 20. januar 2010 fra Finn Frogne vedr. 2 påståede fejl i forslag til Lov om anlæg af en jernbanestrækning København - Ringsted over Køge. Transportministeriet har på den baggrund bedt Trafikstyrelsen om bemærkninger til mailhenvendelsen. Der kan på den baggrund oplyses følgende:

### Påstand 1:

”Første fejl er, at alle støjberegninger som blev fremlagt på borgermøderne var beregnede på 180 km/t, desuagtet at man nu planlægger traceen, så der kan køres op til 250 km/t.”

### Svar:

De støjberegninger, der blev fremlagt og omtalt på borgermøderne og som indgår i miljøredegørelsen er baseret på strækningshastigheder på henholdsvis 200 km/t og 250 km/t. Konsekvenserne er belyst i to scenarier, henholdsvis ved banens åbning og for år 2030.

På borgermøderne blev der lagt størst vægt på scenariet ved banens åbning, hvor strækningshastigheden er 200 km/t, idet støjkonsekvenserne er størst i dette scenario. Trafikstyrelsen fremlagde forudsætningerne for støjberegningerne og konsekvenserne i form af støjkurver og opgørelse af antal støjbelastede boliger. På møderne blev henvist til miljøredegørelse 11, hvor grundlaget og resultaterne af støjberegningerne fremgår. Endvidere blev henvist til trafikstyrelsens hjemmeside hvor der findes yderligere detaljerede oplysninger, herunder om de anvendte hastigheder til støjberegningerne.

Trafikstyrelsen omtalte på borgermøderne endvidere resultaterne af beregningerne for så vidt angår scenario 2030 hvor banen forudsættes opgraderet til en strækningshastighed på 250 km/t.

### Påstand 2:

”Den anden fejl er den påståede merpris på nedgravning i tunnel og trug. Jeg har fået lov til at citere docent Kristian Dahl Hertz fra DTU-BYG for, at hans patenterede ide med super-light-beton er velegnet til tunnel og trug-



konstruktioner og kan udføres for en væsentlig lavere pris end ved traditionel teknik.”

Svar:

Prisestimer for tunnel og trug er udarbejdet ud fra de i projektet forudsatte løsninger, der er baseret på et design med kendte løsninger/teknologi og på, at der anvendes kendte udførelsesmetoder. Det omtalte superlight er en ny metode, der ikke tidligere er anvendt til lignende konstruktioner. Tunneler og trug er påvirket af opdrift fra grundvandet, og de skal have tilstrækkelig tyngde til at modvirke det opadrettede tryk fra vandet. En reduktion af konstruktionernes vægt vil medføre, at konstruktionerne i højere grad skal forankres, hvilket er et fordyrende element.

Ved udførelse af tunneler og trug i bynære områder, har kravene til og valget af udførelsesmetoder stor betydning for prisen. For udgravning og udførelse af trug og tunneler skal der udføres interimsvægge som spunsvægge, københavner-vægge eller slidsevægge. Hvor der anvendes slidsevægge indgår de i de permanente konstruktioner. Der vil ikke være nogen fordel ved anvendelse af superlight til disse interimsvægge.

Der kan altså alt i alt ikke identificeres et besparelsespotentialt ved anvendelse af superlight i det konkrete tilfælde.

Trafikstyrelsen har haft rådgivningsfirmaet Cowi A/S til at projektere og pris-sætte tunnel- og trugkonstruktionerne. Vedrørende erfaringer med superlet-vægtsbeton har Cowi meddelt: ”Os bekendt er superletvægtsbeton kun anvendt i enkelte broer verden over. Vi er ikke bekendt med at det har været anvendt til tunneler og trug”.