



MINISTEREN

Transportudvalget
Folketinget

Dato 1. maj 2014
J. nr.

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transportudvalget har i brev af 25. april stillet mig følgende spørgsmål vedrørende L152 – Forslag til lov om ændring af lov om anlæg af en jernbanestrækning København-Ringsted over Køge, som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Ole Hækkerup (S).

Spørgsmål nr. 23 L152:

Ministeren bedes oplyse, hvad prisen vil være for en dobbeltsporet udfletning i øst sammenlignet med den foreslåede løsning?

Svar:

Jeg har forelagt sagen for Banedanmark som oplyser:

”Dispositionsforslaget fra 2008, som omhandler en udfletning øst for Ringsted, beskriver ikke et dobbeltsporet udfletningsanlæg placeret ved indfletningen af banerne, men beskriver 2 andre løsningsmodeller, hvoraf Banedanmark i de seneste vurderinger har taget udgangspunkt i det billigste af de 2 beskrevne løsninger. Dette skyldes, at sammenfletningen mellem Den nye København-Ringsted og den eksisterende bane vil ske i en spids vinkel, blandt andet for at fastholde en høj strækningshastighed på begge baner. Dette medfører at udfletningsanlægget bliver meget langt og at skæringen med motorvejen også bliver mere spids, hvilket medfører at anlægsomkostningerne bliver relativt høje. Denne løsning er derfor blevet fravalgt at undersøge nærmere.

Banedanmark tolker spørgsmålet således, at der spørges om, hvorvidt det ville være muligt at placere en jernbanebro øst for Ringsted i samme geometri og til samme pris som den foreslåede vestlige løsning. I princippet kunne en dobbeltsporet jernbanebro etableres ved den nye banes forgrening med eksisterende umiddelbart nordøst for Fjællebro. Hermed ville de nye spor skulle forløbe på nordsiden af de eksisterende frem til Ringsted i stedet for på sydsiden, som er grundlaget i anlægsloven.

Hvis der ikke tages hensyn til geometriske og fysiske forhold ville prisen for et sådant dobbeltsporet anlæg være lig med prisen for det tilsvarende udfletningsanlæg i vest-enden af Ringsted station, men der er imidlertid en række lokale forhold, som vil fordyre anlægget:



- Det vil kræve væsentlige ændringer af vejforløbet omkring indfletninger (Køgevej og måske motorvejen).
- Udfletningsanlægget kommer til at ligge i vandfyldt område, hvilket vil kræve enten placering i højden på betonkonstruktioner eller dyrere nedgravede trugløsninger.
- Udfletningsanlægget skal dimensioneres til 250 km/t., hvorved udfletningsanlægget konstruktionsmæssigt bliver større end det foreslås vest for Ringsted Station, hvor hastigheden i den afvigende gren er 120 km/t. Den lavere hastighed ved den vestlige udfletning muliggør en mindre kurveradie, hvorved skæringen bliver mindre spids.
- Som redegjort for tidligere, undgås ombygninger på Ringsted st. ikke, idet der stadig skal skabes 200 km/t gennem stationen mod/fra Vest.

Side 2/2

Banedanmark vurderer, at kompleksiteten i anlægget vil være mindst på samme niveau som en placering mellem Fjællebro (Kværkeby) og Ringsted som tidligere beskrevet, hvorfor også et udfletningsanlæg som beskrevet ville være en fordyrelse i samme størrelsesorden - ca. 500 mio. kr. - eller højere i forhold til den vestlige løsning.

Endvidere kan det oplyses, at der er ved at blive indgået kontrakt med MJ Ericsson/Züblin om anlægsarbejderne på strækningen, hvorfor en projektændring også vil medføre tidsforlængelse for ibrugtagning af den nye bane samt omkostninger til omprojektering, nye forberedende arbejder (inkl nye ekspropriationer) og nyt udbud.”

Med venlig hilsen

Magnus Heunicke