



Frederiksholms Kanal 27 • 1220 København K • Telefon 33 92 33 55

Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg
1240 København K

Dato : 19. december 2005
J.nr. : 004-000343

Trafikudvalget har i brev af 28. november 2005 stillet mig følgende spørgsmål 155 (Alm. del), som jeg hermed skal besvare.

Svaret vedlægges i 5 eksemplarer.

Spørgsmål 155:

"Hvad er hhv. anlægsprisen, tidsforbruget i anlægsfasen og generne for de enkelte dele i nybygningsløsningen, udbygningsløsningen og 5. spor-

Svar:

Der er i analyserne af de fire løsninger ikke foretaget en opdeling i de enkelte anlægsdele, som hver især kan prissættes, tidsfastsættes og konsekvensvurderes. Dette er kun sket for de tilvalgsmuligheder, som er beskrevet på niveau 2.

Besvarelsen tager derfor udgangspunkt i helhedsbetragtninger, hvoraf det fremgår, at de overordnede udførelsesstrategier er bestemmende for spæringsmønstre, og dermed gener for jernbane og vejtrafik i anlægsfasen.

Omfanget af arbejder på og nær jernbanen er meget forskellige i Nybygningsløsningen, Udbygningsløsningen og 5. sporsløsningen i mellem. De rummer derfor trafikale gener i væsentligt forskelligt omfang.

Udbygning af den eksisterende strækning i form af Udbygningsløsningen eller 5. sporsløsningen rummer langt flere arbejder i nærheden af eller i spor i drift end en Nybygningsløsning, hvor hovedparten af løsningen etableres som nyanlæg.

Udbygningsløsningen er betydeligt mere omfattende end 5. sporsløsningen, hvor der ikke bygges på strækningen Roskilde – Ringsted og ikke opgraderes til 200 km/t, så broernes frihøjde skal øges.

Efterfølgende beskrives den overordnede anlægsstrategi for Nybygning-, Udbygning- og 5. sporsløsningen.

Nybygningsløsningen

For at opnå den mindst mulige samlede trafikale gene for Nybygningsløsningen planlægges som overordnet princip at etablere gode trafikale muligheder (fleksibilitet og hastighed) før de trafikalt kritiske steder angribes.

Det kritiske punkt er sammenfletning af den nye og den eksisterende bane ved Kværkeby.

På delstrækningen Vigerslev - Kværkeby er det kritiske punkt krydsningen mellem baner og motorvej og de nye stationsanlæg ved Køge Nord.

Anlægsperioden for Nybygningsløsningen afgøres primært af udførelsen af jord- og konstruktionsarbejderne. Der forventes en fremgangsmåde svarende til nedenstående:

1. Forberedende arbejder (rydning og etablering af adgangsveje)
2. Udfør konstruktionsarbejder (broer /tunneler)
3. Færdiggør jordarbejder (sporunderbygning)
4. Etablér banetekniske anlæg

Udbygningsløsningen

For at opnå den mindst mulige samlede trafikale gene for Udbygningsløsningen planlægges som overordnet princip at etablere gode trafikale muligheder (fleksibilitet og hastighed) før de trafikalt kritiske steder angribes.

Det gøres ved at;

1. gennemføre udskiftning af sikringsanlæg på den eksisterende bane inkl. indførelse af vekselsporsdrift og forberedelse for senere ombygninger
2. at 'angribe fra begge ender' frem mod de kritiske punkter. Derved bliver det muligt at skabe maksimal fleksibilitet og hastighed, så den midlertidige trafik bliver så robust som muligt.

Det kritiske punkt for anlægsarbejderne er opgraderingen af Roskilde til 200 km/t. Derfor planlægges med udførelse af anlægsarbejder øst for Høje Taastrup og vest for Darup, før opgraderingen omkring Roskilde udføres.

Mellem København H og Høje Taastrup er det kritiske punkt overgangszonen i Hvidovre Fjern. Derfor planlægges med anlægsarbejder fra både København H og Høje Taastrup frem mod Hvidovre Fjern.

På delstrækningen vest for Darup er de kritiske punkter de overgangszoner, der er nødvendige af hensyn til de fredede broer. Derfor startes med ombygningen i Darup, som udvider forbindelsen Roskilde – Viby Sj til 4 spor. På resten af strækningen anlægges det yderste af de nye spor først ("på frit land"), så de øvrige spor kan anlægges/ombygges med minimale kørestrømsafbrydelser og hastighedsnedsættelser i forbindelse med omlægning af spor ved 2 fredede broer imellem Viby og Borup.

På delstrækningen Høje Taastrup - Roskilde er det kritiske punkt som tidligere nævnt opgradering af perron-sporene på Roskilde til 200 km/t. Derfor planlægges med 'forberedende' anlægsarbejder på begge sider af Roskilde.

1. Strækningen (Høje Taastrup)-(Roskilde) opgraderes
2. Vendesporsanlægget i Roskilde etableres
3. Ny sporskiftezone i Roskilde Vest etableres

Anlægsperioden for Udbygningsløsningen afgøres primært af udførelsen af de banetekniske arbejder. Der forventes en fremgangsmåde svarende til nedenstående:

1. Forberedende arbejder på eksisterende bane og de nye banarealer
2. Byg de nye spor
3. Flyt trafikken til de nye spor
4. Opgradér eksisterende spor

5. spors løsningen

5. spors løsningen er i princippet en begrænset udgave af Udbygningsløsningen og der benyttes den samme opdeling i delstrækninger som i Udbygningsløsningen.

Da der ikke opgraderes til 200 km/t skal en del broer ikke ombygges; men broer på Vigerslev - Høje Taastrup strækningen skal forlænges til det nye 5. spor.

Der anvendes for sikringsanlæg samme løsning som for fuld udbygning med nye områdeanlæg. Dog er det kun nødvendigt med det ene områdeanlæg, der dækker Vigerslev - Høje Taastrup strækningen.

5.sporsløsningen består overordnet af 4 angrebepunkter. Som også planlægges udført i nævnte rækkefølge:

1. København – Vigerslev: Dobbeltsporet udkørsel fra København H via Ny Ellebjerg og tilslutning til godsbanespor i Vigerslev
2. Vigerslev – Høje Taastrup: Anlæg af nyt spor syd for den eksisterende bane, samt tilslutning i Hvidovre.
3. Tilslutning til eksisterende bane vest for Høje Taastrup. inkl. sporbærende bro over de 4 eksisterende spor
4. Vendesporsanlæg vest for Roskilde. inkl. underføring af spor

Med venlig hilsen

Flemming Hansen