



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

Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg
1240 København K

Dato : 15. november 2005
J.nr. : 004-000298

Trafikudvalget har i brev af 26. oktober 2005 stillet mig følgende spørgsmål 75 (Alm. del), som jeg hermed skal besvare.

Svaret vedlægges i 5 eksemplarer.

Spørgsmål 75:

”Med henvisning til, at

det i et svar af 20. oktober 2004 (folketingsåret 2004-05, 1. samling, TRU alm.del. - spm. 9) oplyses, at "... en ny bane mellem København og Ringsted, som ville være 60 km. lang og ifølge Banestyrelsens gamle - men opdaterede – overslag koste omkring 10 mia. kr.",

men, at

det i rapporten "Strategianalyse København – Ringsted" fra oktober 2005 (jf. TRU alm. del - bilag 30) udarbejdet af Trafikstyrelsen, oplyses, at etableringen af to nye spor fra København til Ringsted over Køge med etablering af stationer ved Ny Ellebjerg og Køge vil koste 6,5 mia. kr.,

bedes ministeren redegøre for forskellen i disse 2 anlægsoverslag"

Svar:

Som oplyst i det citerede svar på Trafikudvalgets spørgsmål 9 fra folketingsåret 2004-2005, gav sammenligninger af det hidtidige overslag for en ny bane mellem København og Ringsted med tilsvarende udenlandske baneanlæg – herunder et væsentligt billigere anlæg i Finland af en bane med tilsvarende dimensioner som en ny bane København – Ringsted - anledning til at lægge stor vægt på at belyse mulige tiltag til at reducere investeringerne.

Det er sket ved at bearbejde løsningerne på flere ambitionsniveauer. For den nye bane er der sondret mellem tre niveauer.

Niveau 1 betegner den teknisk og trafikalt tilstrækkelige løsning, som miljømæssigt netop opfylder alle gældende love og regler. I niveau 2 er der medtaget en række tillægsydelse, som forbedrer anlægget i forhold til omgivelserne og som forventes at ville imødekomme alle væsentlige anker fra borgere og myndigheder. Niveau 3 svarer til ambitionsniveauet i de udførte analyser fra 1998, som rummer et meget højt ambitionsniveau for jernbanens placering i forhold til omgivelserne.

De væsentligste besparelser i niveau 1 i forhold til niveau 3 ligger indenfor anlægskonstruktioner. Besparelsen udgør ca. 2,5 mia. kr.

Nedenfor er oplistet de væsentligste forskelle mellem niveau 1 og niveau 3 for en ny bane København – Ringsted:

Arealer samt underbygning og jord:

- I niveau 1 løsningen er linieføringen optimeret, således at omfanget af ekspropriationer af boliger og erhvervsejendomme reduceres. Eksempelvis føres banen uden om rastepladsen ved Karlslunde, og ved valg af en nordlig linieføring langs Vestmotorvejen mellem Køge og Kværkeby undgås bl.a. en kostbar ekspropriation i industriområdet i Bjæverskov.
- Banens arealbehov er ligeledes optimeret ved at løfte banen til niveau med motorvejen i stedet for, som i det tidligere projekt, at nedgrave den 1 m. I frit land sænkes banen kun hvor den skal føres under krydsende broer. I det tidligere projekt blev nedgravningen under broerne af æstetiske grunde også anvendt som rettesnor for en nedgravning mellem broerne.
- For niveau 3 løsningen (den opdaterede 1998-løsning), der indeholder store areal- og jordarbejder, slår nye regler for køreledningsanlæg, som vil kræve ekstra frihøjde under broerne, relativt mere igennem end for de to øvrige niveauer, da disse ændringer vil forudsætte yderligere nedgravning af banen over store stræk.

Broer, tunneler og ledningsomlægninger:

- En væsentlig omkostning i 1998 projektforslaget var en 3,5 km lang tunnel langs Kulbanevej, gennem Vigerslev parken og under Holbækmotorvejen. I den foreslåede nye linieføring lægges banen på en kombination af dæmning og åbent trug, hvor der samtidig udføres de fornødne støjdæmpende tiltag.
- Antallet af motorvejsskæringer er med den ændrede linieføring reduceret fra fire til tre underføringer, og samtidig er skæringsvinklen i alle tilfælde øget, således at længden af tunnelanlæg og støttemure i forbindelse med disse er betydelig reduceret. Ved Vallensbæktrekanten føres banen syd om Vallensbæk sø. Herved spa-

res foruden flytning af søen også en trugkonstruktion gennem vådområdet i Vallensbæk mose.

- I det tidligere projekt var det af æstetiske årsager valgt at lægge banen i en dyb grav ved Avedøresletten langs med Holbækmotorvejen. I niveau 1 løsningen skærer banen motorvejen i en underføring, og ligger ellers i niveau med motorvejen. Herved opnås der en betydelig besparelse.
- Den tidligere linieføring krævede en kostbar omlægning af DONGS gashovedforsyningsledning, både ved Vallensbæk og specielt syd for Vestmotorvejen. Dette undgås i niveau 1 løsningen.

Stationsanlæg:

- I niveau 3 løsningen er medtaget en station ved Ishøj. I niveau 1 løsningen er denne ikke medtaget.
- I begge løsninger findes stationsanlæg ved Køge Nord. I niveau 1 løsningen er valgt en mindre ambitiøs løsning for dette.

Støjbeskyttelse

- Omkostninger til miljøanlæg er lidt højere i niveau 1 end niveau 3 løsningen. Dette skyldes hovedsagelig øget støjbeskyttelse omkring den højtliggende bane og det åbne trug gennem Vigerslev.

Udover disse ændringer i projektet er alle anlægsoverslag nu beregnet med opdaterede enhedspriser. De er blandt andet udarbejdet på baggrund af internationale undersøgelser og tager højde for effekt af udførelsesomstændigheder samt mængdefordele.

Med venlig hilsen

Flemming Hansen