



Transportudvalget  
Folketinget

MINISTEREN

Dato 4. september 2012  
J. nr. 2012-2146

Frederiksholms Kanal 27 F  
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transportudvalget har i brev af 28. juni 2012 stillet mig følgende spørgsmål (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Flemming Damgaard Larsen (V).

**Spørgsmål nr. 861:**

På baggrund af artiklen i Dagbladet Roskilde, onsdag, den 27. juni 2012, 2. sektion side 3 "Glemt tunnel forsinker DSB" bedes ministeren oplyse, om ikke ministeren har den opfattelse, at det er stærkt utilfredsstillende, at et byggearbejde der var forventet at tage nogle måneder, kommer til at vare mere end et år med de store gener det følger for borgerne i Roskilde.

**Svar:**

Det er naturligvis beklageligt, hvis borgerne i Roskilde føler sig generede at et byggeprojekt, som er kommet til at vare længere tid end først forventet. Da selve byggeprojektet er DSB's ansvar, har jeg bedt DSB om at redegøre for sagen.

DSB har følgende kommentarer:

"DSB er i øjeblikket i gang med at etablere et cykelparkeringsanlæg på Roskilde Station. Anlægget etableres i kælderniveau og grænser op til BaneDanmarks perronanlæg, hvilket indebærer at der graves ud lige op til dette.

Udgravninger af denne type kræver altid Banedanmarks tilladelse (gravetilladelse) i henhold til Banedanmark status som infrastrukturforvalter jævnfør Lov om Jernbane § 21c. "der må ikke [...] foretages udgravninger eller opfyldninger eller anbringes materiel [...] i en sådan nærhed af infrastrukturforvalterens grund, at der derved kan opstå fare for driften".

Som forberedelse til ansøgningen om gravetilladelse hos Banedanmark indleder DSB i august 2011 dialog med Banedanmark om, hvilke tekniske løsninger (spunsvæg mm.) der er acceptable for Banedanmark, således at spor og perron både under og efter anlægget af cykelparkeringskælder lever op til alle sikkerhedskrav, samtidig med at de fortsat er fuldt funktionsduelige i anlægsperioden.

DSB's rådgiver og BaneDanmark har en længere dialog omkring forsvarlige løsningsmodeller hvilket munder ud i en gravetilladelse den 5. oktober 2011.



Gravetilladelsen trækkes dog tilbage en uge senere med henblik på at opnå en ekstern validators dokumentation af at projektet ikke udgør en sikkerhedsrisiko for jernbanens stabilitet jf. ”Bekendtgørelse om ibrugtagningstilladelse for delsystemer i jernbaneinfrastrukturen” og tilhørende vejledninger, udarbejdet af Trafikstyrelsen.

Proceduren ved brug af ekstern validator er at validatorens dokumentation skal godkendes i Trafikstyrelsens inden Banedanmark kan udstede en gravetilladelse til DSB. DSB lukker derfor byggepladsen medio oktober 2011. DSB modtager endelig gravetilladelse fra Banedanmark den 16. marts 2012.

Processen omkring opnåelse af gravetilladelse har været væsentligt længere end først planlagt, hvorfor byggepladsen har været oprettet ved stationen i en længere periode end det egentlige anlægsarbejde har været i gang, med de i artiklen nævnte trafikale gener til følge.

Efter arbejdets igangsættelse tilstødte yderligere komplikationer da man stødte på en tunnel som ingen af parterne havde registreret. Denne uforudsete hændelse forsinkede arbejdet i yderligere en måned, mens man revurderede de sikkerhedsmæssige konsekvenser for entreprisen.

DSB skal naturligvis beklage den langvarige proces, men skal samtidig fremhæve, at forsinkelsen er begrundet i komplicerede sikkerhedsmæssige forhold. DSB er opmærksom på de trafikale gener som anlægsarbejdet medfører, og har blandt andet oprettet alternative, midlertidige cykelparkeringspladser i anlægsperioden.

Afslutningsvist skal DSB gøre opmærksom på at anlægsarbejdet på nuværende tidspunkt forventes afsluttet ultimo september 2012.”

Jeg har herudover ikke yderligere bemærkninger til sagen.

Med venlig hilsen

Henrik Dam Kristensen