


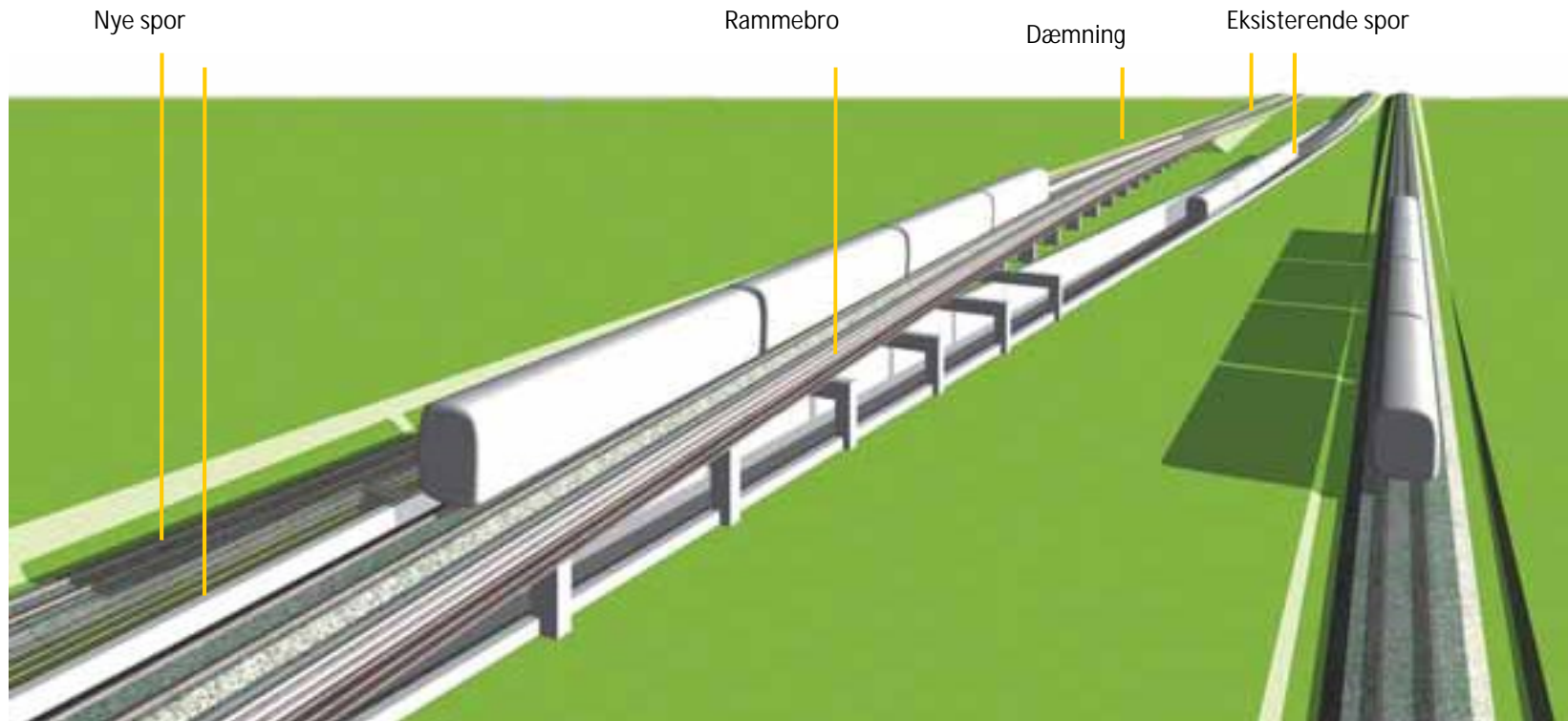




- ✓ Løsningen i øst er 522 mio.kr. dyrere end den niveaufri udfletning i vest.
- ✓ Løsningen i øst vil begrænse hastigheden igennem Ringsted.
- ✓ Godsspor imødekommer i vid udstrækning godsoperatørerne.
- Indeholder elementer som vil være kilder til togforsinkelser.

- 
- 04. Februar 2014 – Dagbladet søger om aktindsigt.
 - 14. Marts 2014 - Modtager et sæt Powerpint: - to sider med tal.
 - 21. Marts 2014 - Dagbladet modtager: - fire A4 sider med tal.
 - 01. April 2014 - Thomas Albøg Olsen søger om aktindsigt.
 - 10. April 2014 - Materiale modtaget.

"Østlig løsning" i 2008-udgaven



banedanmark



'Østlig løsning' i 2008-udgaven – bro ved Adamshøj

Vestlig flyover inkl. hastighedsopgradering gennem Ringsted	349 mio. Kr.
Easy Ringsted (fremskrevet til 2014 = 701 mio. Kr. x 1.134) =>	795 mio. Kr.
Godsforbindelsessporet	<u>73 mio. Kr.</u>
I alt	1.217 mio. Kr.

Østlig flyover	794 mio. Kr.
Easy Ringsted (fremskrevet til 2014 = 701 mio. Kr. x 1.134) =>	795 mio. Kr.
Opgradering til 200 km/t gennem Ringsted	<u>150 mio. Kr.</u>
I alt	1.739 mio. Kr.

Prisforskel 522 mio. Kr.

banedanmark



Hørings svar fra Ole Lund Jensen, Holstebro – 7. januar 2014

En mindre kostbar og langstrakt variant af ovennævnte løsning vil være at flytte den dobbeltsporede udfletningsbro fra Ringsted til området øst for Ringsted. Et sådant anlæg kan udformes som vist i figur 5.

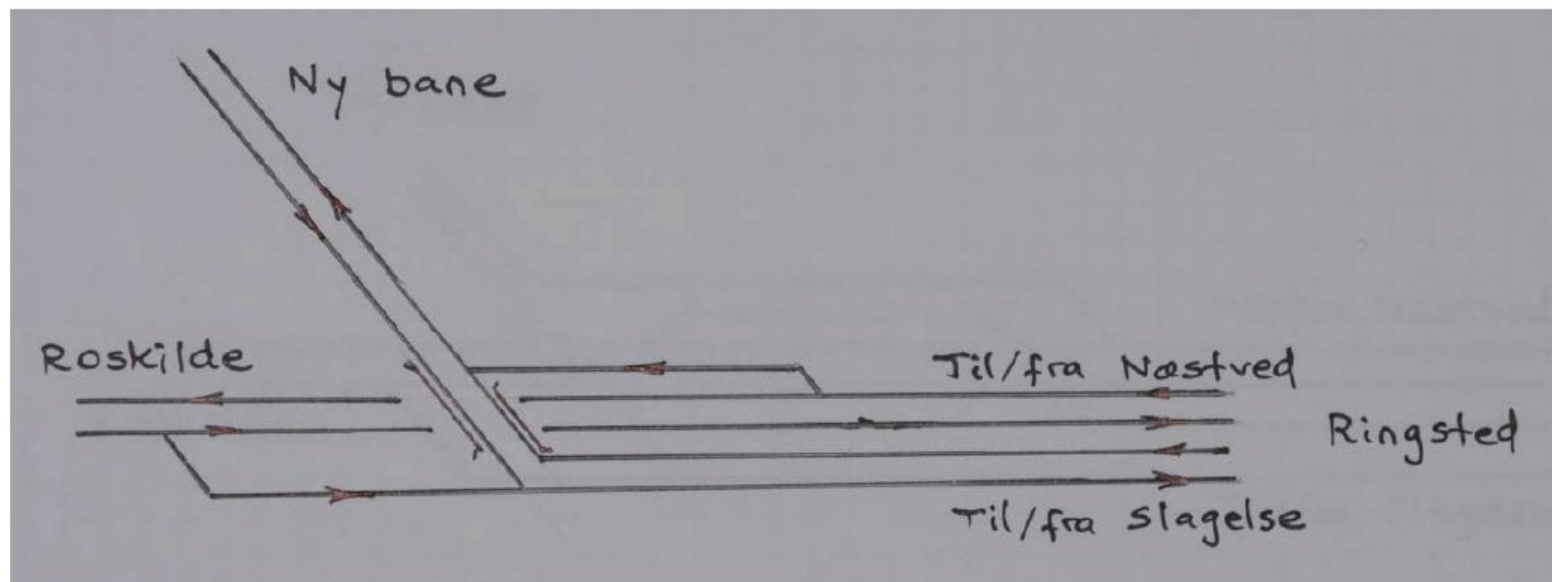
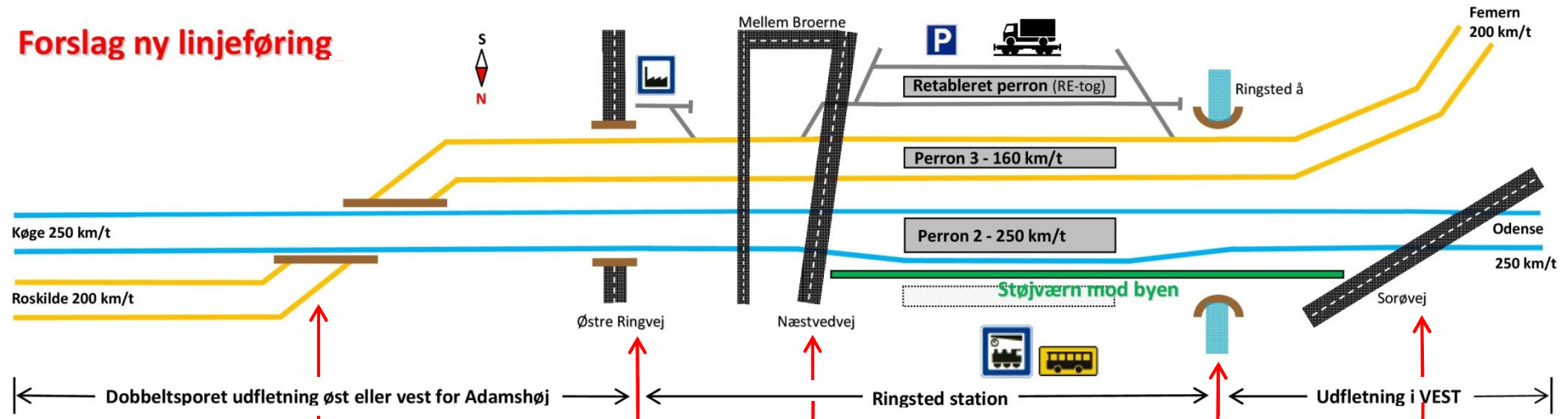


Fig. 5 Foreslået forenklet sporudfletning øst for Ringsted.

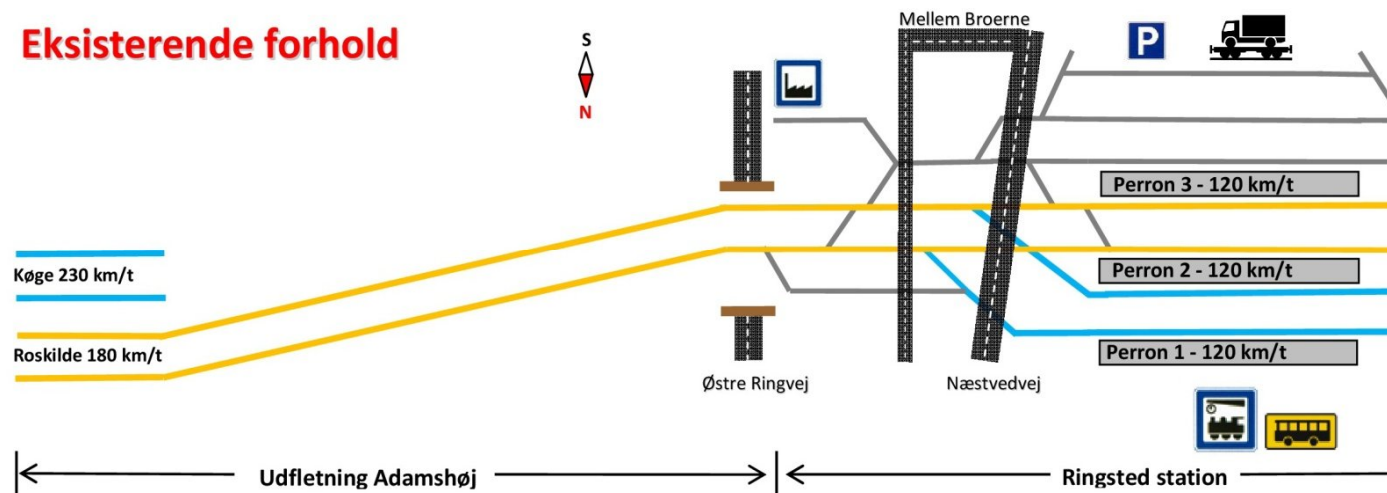
Ud over selve udfletningsbroen vil det være hensigtsmæssigt også at etablere de to viste transversalforbindelser.

En sådan løsning fordrer en mere omfattende sporskiftezone i østenden af Ringsted, men adgangen til godssporene vil være opretholdt til/fra alle strækninger.

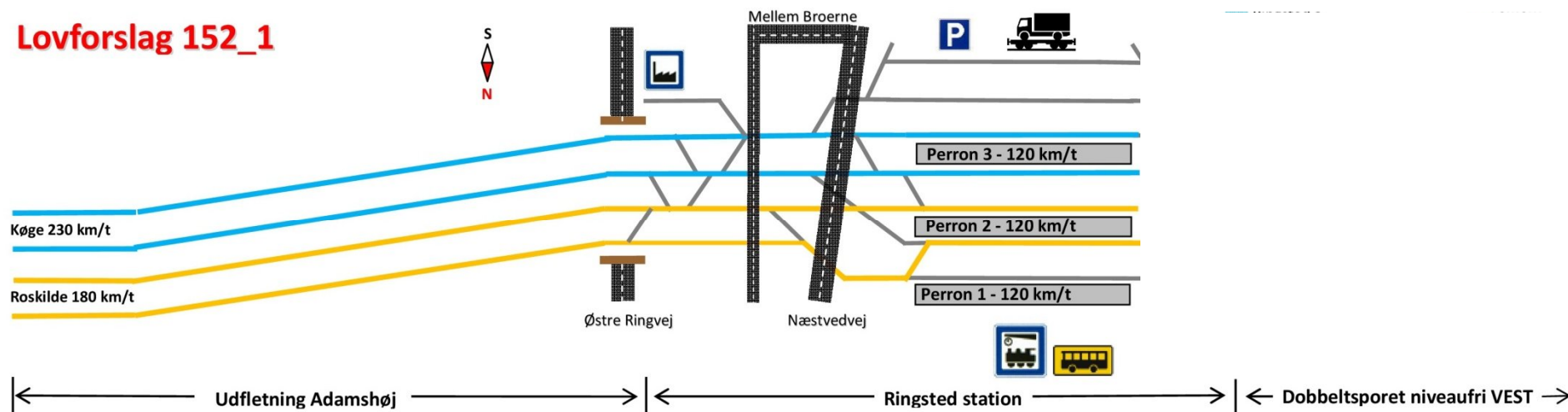
Forslag ny linjeføring

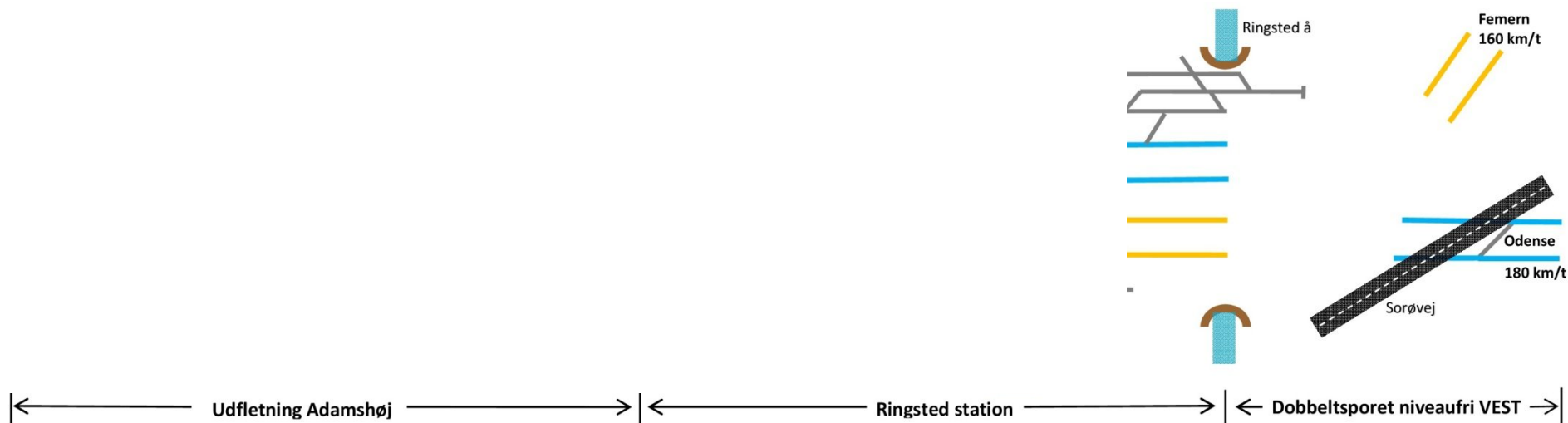


Eksisterende forhold

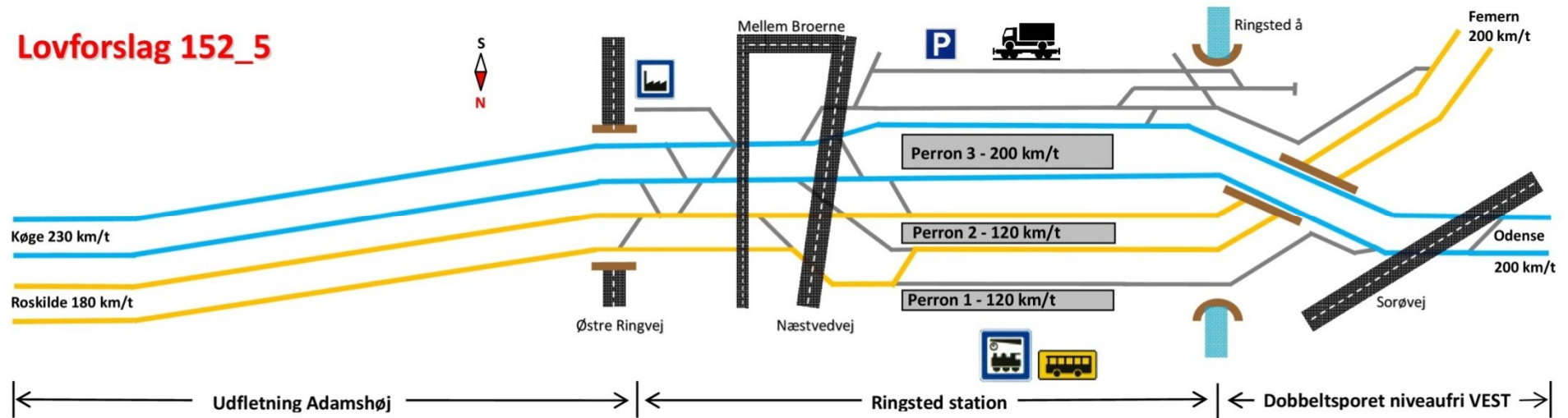


Lovforslag 152_1

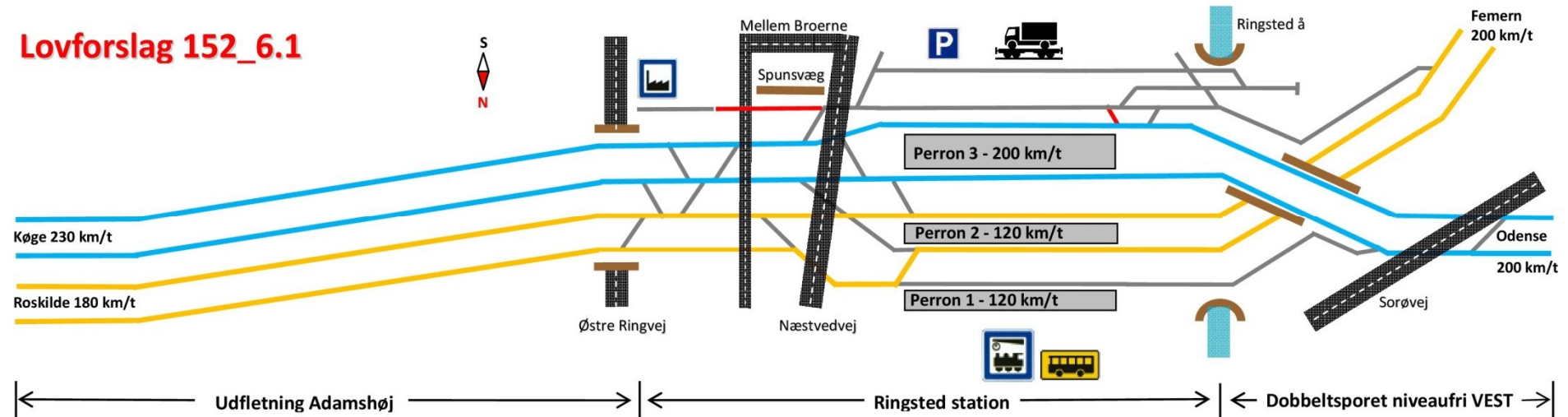




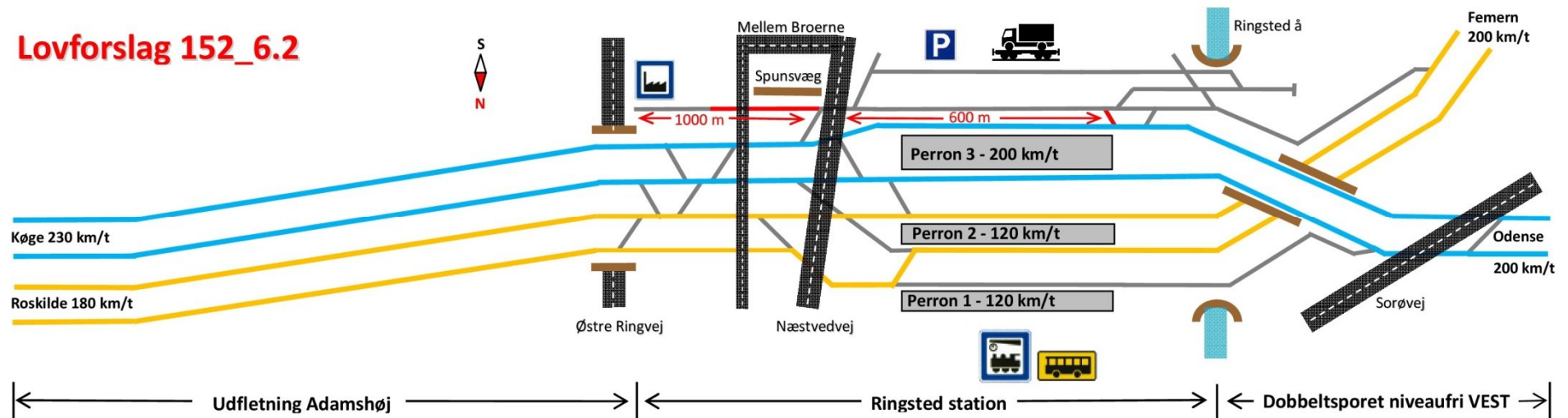
Lovforslag 152_5



Lovforslag 152_6.1

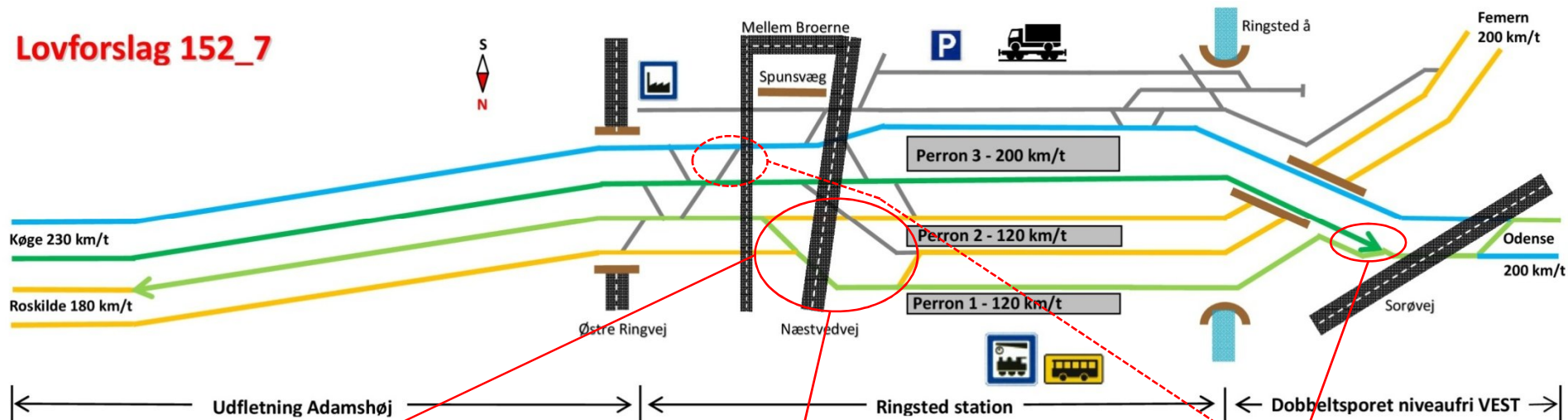


Lovforslag 152_6.2



- ❑ Nuværende optimal længde på godstog: 835 meter
- ❑ Fra 2021 nye fælleseuropæisk længde på godstog: 1000 meter
- ❑ Forsøg hos SNCF FRET med godstog: 1500 meter

Lovforslag 152_7

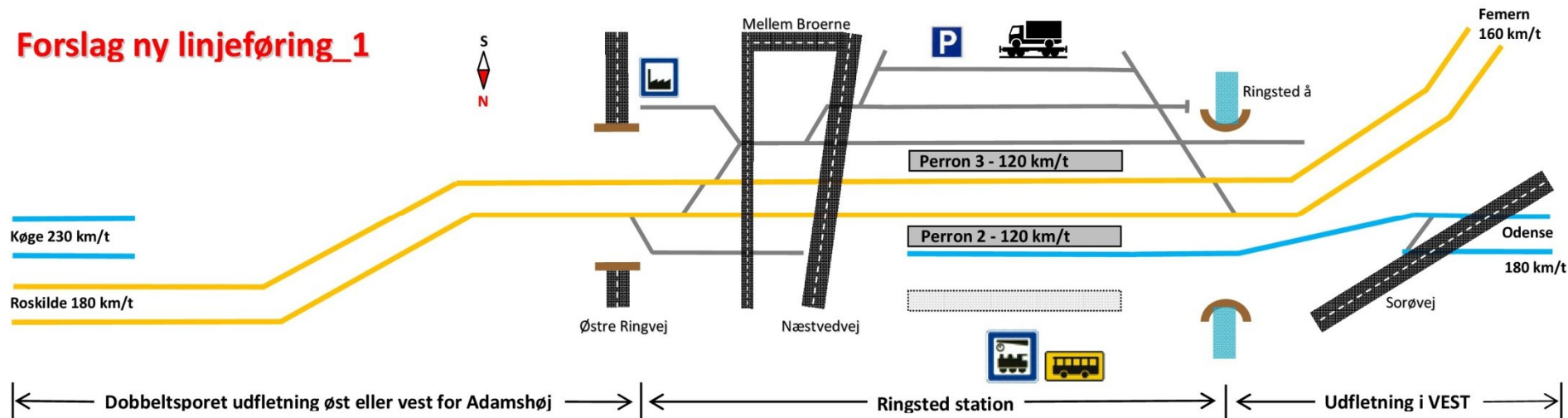


- Reduceret antal perronspor til vending af Regionaltog Østerport – Ringsted – Østerport.
- Det forudsættes at Regionaltog ikke vendes i perronspor på Ringsted station, men at de forsætter til Slagelse og Næstved.
- Godstog mellem Roskilde og godsterminalen skal flette med Superlyntog.

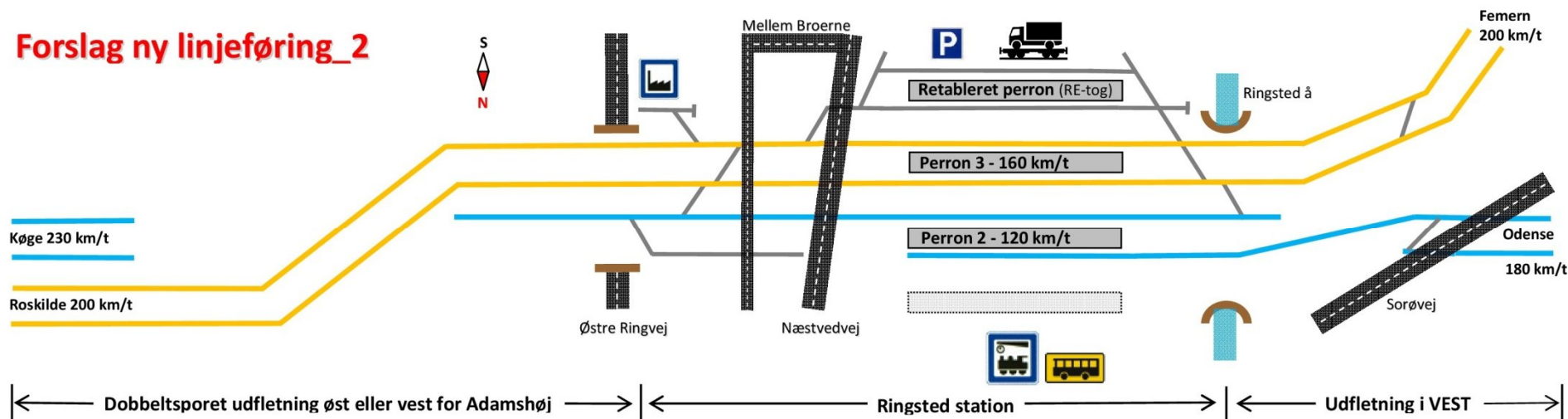
- Tog fra Køge til Femern og andre tog fra Femern til Roskilde skal holde tilbage for hinanden.
- Begrænsning i antallet af alternative perronspor fra Odense.
- Lav ind- og gennemkørselshastighed fra Roskilde til Femern.

- Superlyntog og eksisterende IC og Regionaltog skal holde tilbage for hinanden på udfletningen i vest.
 - Samme kilde til forsinkelse hvis eksisterende IC og Regionaltog alternativt benytter spor 5.
- "6 IC og Regionaltog skal holde tilbage for 3 Superlyntog og 1 godstog pr. time".

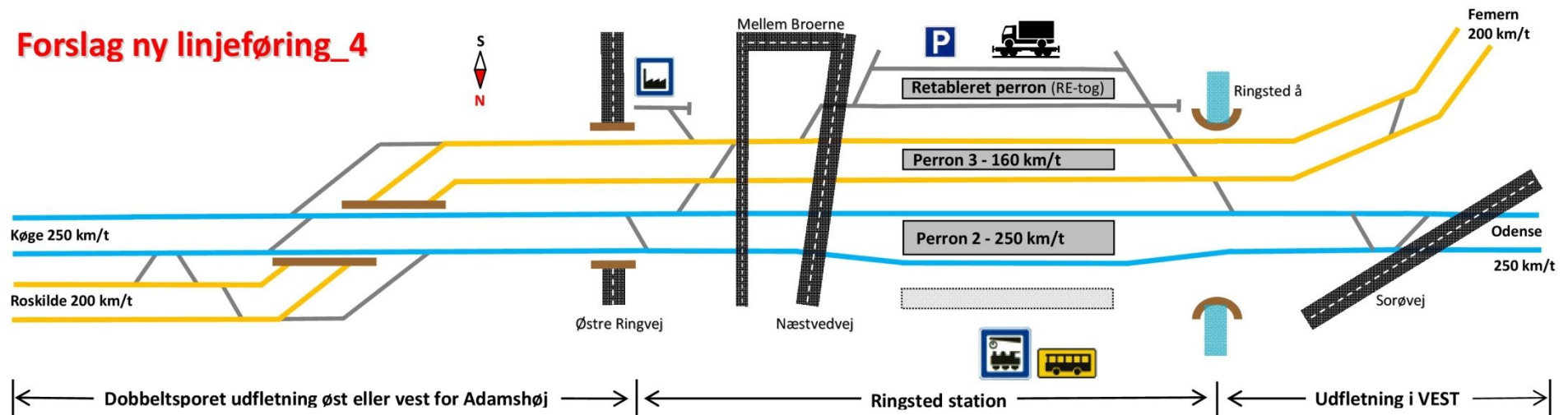
Forslag ny linjeføring_1



Forslag ny linjeføring_2



Forslag ny linjeføring_4



Argumenter: Hastighed, pris, 100 % tilgængelighed for godstog

Kilder til forsinkelser ved 2 samtidige gennemkørselstogveje

Lovforslg 152, 1 dobbeltsporet bro vest for Ringsted.

	Roskilde-Femern	Femern-Roskilde	Roskilde-Odense	Odense-Roskilde	Køge Nord-Femern	Femern-Køge Nord	Køge Nord-Odense	Odense-Køge Nord
Roskilde-Femern								
Femern-Roskilde								
Roskilde-Odense								
Odense-Roskilde			Od-Ro via spor 5					
Køge Nord-Femern								
Femern-Køge Nord								
Køge Nord-Odense								
Odense-Køge Nord								

Ny linjeføring, 1 dobbeltsporet bro øst eller vest for Adamshøj ved Ringsted.


	Roskilde-Femern	Femern-Roskilde	Roskilde-Odense	Odense-Roskilde	Køge Nord-Femern	Femern-Køge Nord	Køge Nord-Odense	Odense-Køge Nord
Roskilde-Femern								
Femern-Roskilde								
Roskilde-Odense								
Odense-Roskilde								
Køge Nord-Femern				Od - Ro via spor 2				
Femern-Køge Nord								
Køge Nord-Odense								
Odense-Køge Nord								

Forslag "2008" fra høringsfasen, 2 enkeltsporede broer ved Adamshøj øst for Ringsted.

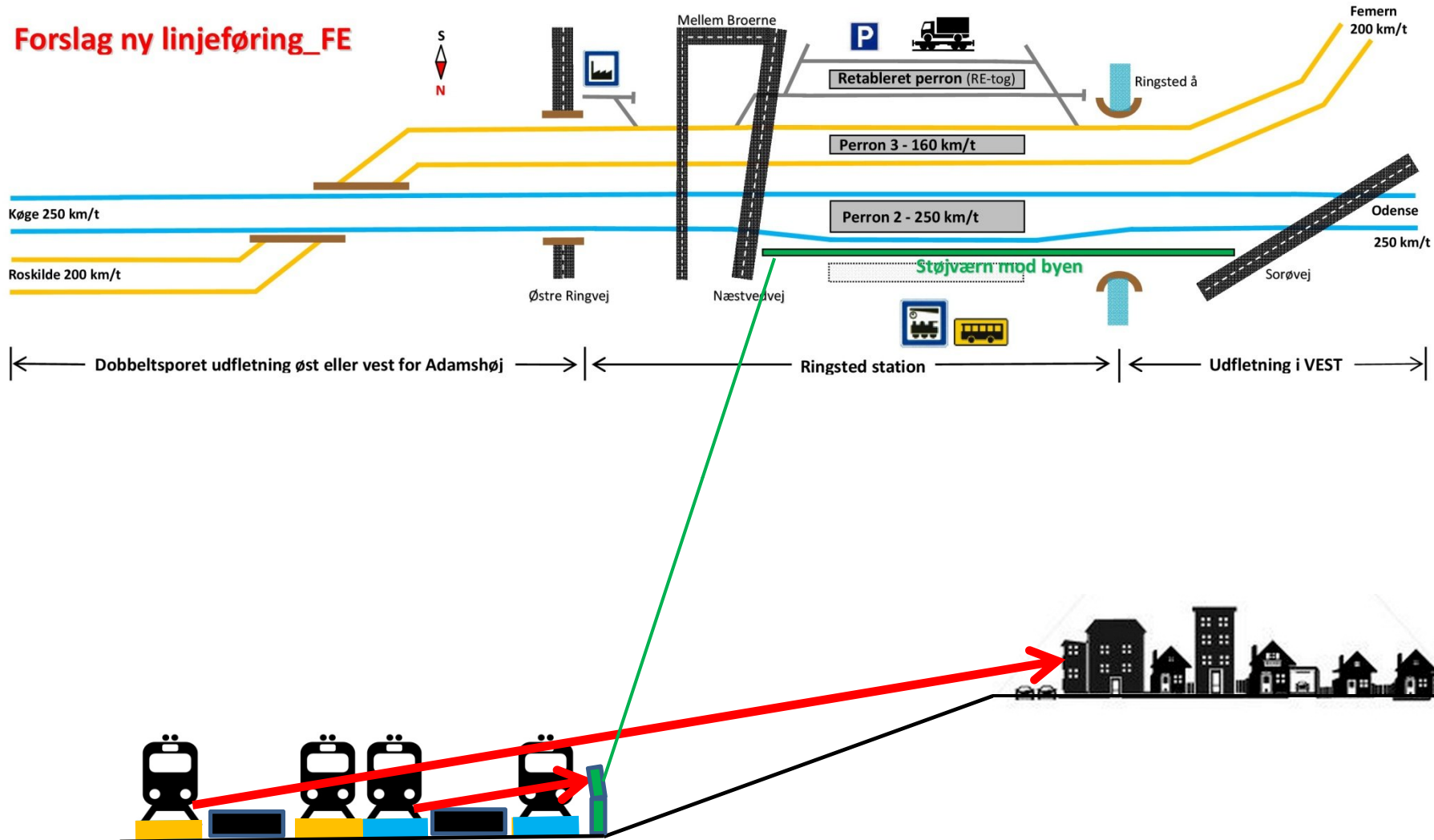
	Roskilde-Femern	Femern-Roskilde	Roskilde-Odense	Odense-Roskilde	Køge Nord-Femern	Femern-Køge Nord	Køge Nord-Odense	Odense-Køge Nord
Roskilde-Femern								
Femern-Roskilde								
Roskilde-Odense								
Odense-Roskilde								
Køge Nord-Femern								
Femern-Køge Nord								
Køge Nord-Odense								
Odense-Køge Nord								

 Ingen hindringer

 Sammenfletning

 Tog skal holde tilbage for hinanden

Forslag ny linjeføring_FE



Argument: Lettere at skærme mod støjudbredelse til byen.

+ 'er og ÷ 'er ved:		L 152 overføring VEST	Ny linjeføring ØST
1. Hastigheder - rejsetidsgevinster.			
	Kørsel med høj hastighed - 230 km/t frem til Ringsted station, og 200 km/t efter Ringsted.	+	+
	Kørsel med høj hastighed - 250 km/t på hele strækningen fra Kværkeby (øst) til Fjenneslev (vest).	÷	+
	Muligheden for senere forøgelse af hastigheden til/fra Femern forbindelsen fra 120 til 200 km/t.	÷	+
2. Kilder til forsinkelser ved Ringsted station.			
	Tog fra Odense og Næstved kan ankomme og afgang samtidigt.	+	+
	Superlyntog fra København til Odense, og IC og Regionaltog fra Odense til Roskilde, kan mødes uden at de skal holde tilbage for hinanden.	÷	+
	Tog fra Køge til Femern forbindelsen, og andre tog mellem Femern forbindelsen og Roskilde, kan mødes uden at de skal holde tilbage for hinanden.	÷	+
	Mulighed for alternativt valg mellem alle perronspor ved ankomst fra Odense.	÷	+
	Mulighederne for valg af alternativt perronspor fra Roskilde tilstrækkelige til at undgå forsinkelser.	÷	+
	Eksisterende regionaltog fra Roskilde-Ringsted-Roskilde kan vendes uden risiko for forsinkelser.	÷	+
	Godssporet kan benyttes til overhaling af godstog med en længde på over 600 meter.	÷	+
	Lokale godstog fra/til Roskilde kan ankomme og afgang uden at flette med gennemkørende tog.	÷	+
	Stigningen på opkørselsramperne til udfletningen kan reduceres, så det er sikret at godstog kan passere ramperne uden at gå i stå, når skinnerne er glatte.	÷	+

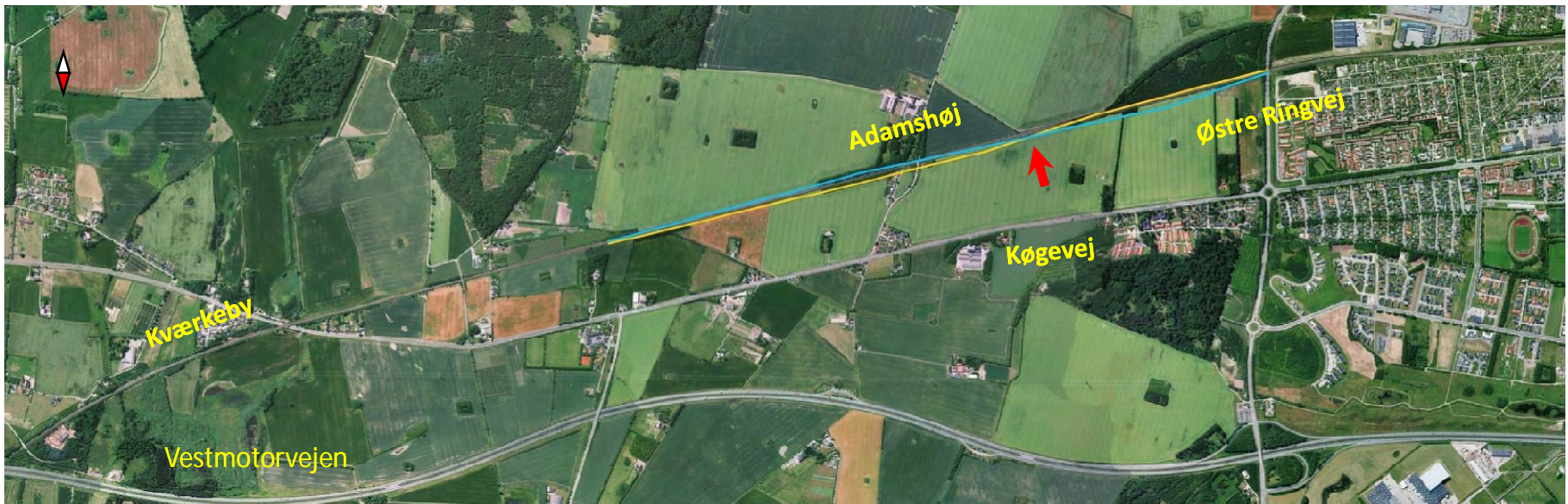
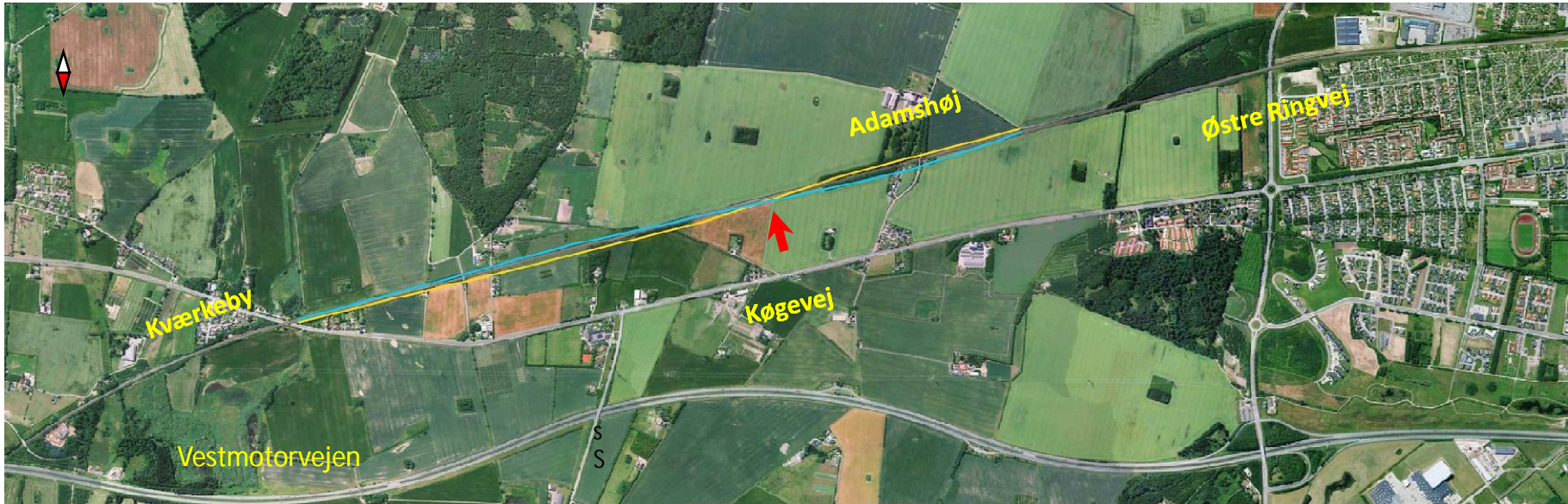
+ 'er og ÷ 'er ved:

L 152
overføring
VEST

Ny
linjeføring
ØST

3. Gevinster under driftsfasen - anlæggets levetid 120 år.

Effektiv beskyttelse for støj mod bymidten, busterminalen, Dagmarskolen og Korsevænget.	÷	+
Kan den visuelle påvirkning af landskabet reduceres efter bygning af anlægget.	÷	+
Bevares å beskyttelseszonen, §3 beskyttede områder og andre områder med rekreative værdier.	÷	+
Boliger i Korsevænget og Søndervang bevarer deres værdi.	÷	+



Forsinkes projektet på grund af ny linjeføring ?