



MINISTEREN

Transportudvalget
Folketinget

Dato 5. maj
J. nr.

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transportudvalget har i brev af 11. 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 Louise Schack Elholm (V).

Spørgsmål nr. 7 L152:

Ministeren bedes oplyse, hvad det vil koste at ombygge Ringsted Station som anført på vedlagte bilag "*Dobbeltsporet niveaufri udfletning i øst*" dateret 9. april 2014, herunder at anlægge en dobbeltsporet niveaufri udfletning mellem Kværkeby og Adamshøj øst for Ringsted.

Svaret skal opliste de delbeløb (såsom prisen for spor, sporskifter, jordarbejde, broer, kørestrøm, sikringsanlæg m.v. og de tilhørende mængder f.eks. stk. meter, timer), som ligger til grund for opsummeringen af den samlede anlægssum. Ved beregningen skal der anvendes følgende forudsætninger:

Udfletning ØST.

Banen fra Køge Nord tilsluttes eksisterende spor 2 og 3 på Ringsted station, så sporforløbet til Ringsted ikke har kurver med en hastighed lavere end 250 km/t.

Eksisterende strækning fra Roskilde føres under banen fra Køge Nord med en skæringsvinkel på mindst 10 grader. Den specifikke skæringsvinkel skal optimeres, så kombinationen af prisen for overføringen og prisen for omlægningen af linjeføringen på den eksisterende bane bliver den lavest mulige.

Nedgravning af eksisterende strækning og hævning af ny strækning skal kombineres efter de aktuelle grundvandsforhold, så prisen bliver lavest mulig. Forudsatte højder for hævning hhv. sænkning af spor i skæringspunktet på overføringen ønskes oplyst.

Den eksisterende bane fra Roskilde tilsluttes eksisterende spor 4 og 5 på Ringsted Station. Hastigheden forudsættes at være 180 km/t frem til Ringsted Station.

Ringsted Station



Eksisterende perron 1 og spor 1 nedlægges, og sporskifterne 05, sporkryds, 06 og 19 fjernes.

Bredden på eksisterende perron øges svarende til en strækningshastighed på 250 km/t.

Strækningen fra Køge Nord mod Odense føres gennem stationen med kurveradier som tillader 250 km/t.

Englændersporskifter på stationen beliggende på strækningen fra Køge Nord til Odense udskiftes med transversaler egnet for 250 km/t.

Perron imellem eksisterende spor 6 og 7 retableres, som vendesporsperron for regionaltogssystemet Østerport - Ringsted - Østerport.

Ringsted station til Udfletning VEST

Eksisterende strækning fra Ringsted mod Næstved forskydes mod syd og tilsluttes eksisterende spor 5 og 4. Hastigheden fra Ringsted mod Femern forudsættes indtil videre at være 120 km/t.

Der monteres (bortset fra nødudgange) en ubrudt støjskærm fra vejbroen ved Næstvedvej i øst til vejbroen ved Sorøvej i vest.

Svar:

Jeg har forelagt sagen for Banedanmark, som oplyser at:

”Banedanmark kan ikke på baggrund af det medsendte bilag udarbejde et kvalificeret bud på omkostningsniveau, som udbedt i svaret. Det vil kræve en detaljeret projektering med opgørelse af mængder, som kan danne grundlag for et pålideligt anlægsoverslag og vil betyde, at der skal en rådgiver på sagen.

Banedanmark har dog sammenlignet de to løsninger så udtømmende, som der har været mulighed for, og der henvises til bilag 1 til svar på TRU spm 21. Bilaget er desuden vedlagt svaret her og konkluderer, at løsningen vil være i størrelsesordenen 500 mio. kr. dyrere end den i lovforslaget L152 fremlagte løsning til en vestlig placering af den niveaufri skæring.”

Med venlig hilsen

Magnus Heunicke