
FOLKETINGET



Trafikudvalget
L 134 - Bilag 3
Offentligt

Trafikudvalget

Til: Udvalgets medlemmer og stedfortrædere
Dato: 2. marts 2010

L 134

Forslag til lov om anlæg af en jernbanestrækning København-Ringsted over Køge.

Af transportministeren (Hans Christian Schmidt).

Kopi af tidligere modtagne besvarelser på udvalgsspørgsmål om jernbanen København-Ringsted

Der er tidligere i indeværende folketingsår blevet stillet en række udvalgs-spørgsmål vedr. jernbanen København-Ringsted. Vedlagt findes kopi af besvarelserne af disse udvalgsspørgsmål. Det drejer sig om svarene på TRU alm. – spm. 11-12, 45, 72, 85, 89-92, 106, 120-128, 133-134, 138-146, 204-206, 253-259, 274-275, 287, 290, 296-298, 311-313, 323-370, 410, 462-470, 474, 477-478, 485, 532, 616, 621, 623-633, 652, 655-660, 665 og 684-695.

Derudover handler TRU alm. del – spm. 857-861 også om jernbanen København-Ringsted, men besvarelserne heraf er endnu ikke modtaget, men de omdeles også på lovforslaget, når de modtages.

Med venlig hilsen

Jesper Thinghuus,
udvalgssekretær

Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg
1240 København K

MINISTEREN

Dato 30. oktober 2009
Dok.id
J. nr. 004-u18-001302

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 33 92 33 55

Trafikudvalget har i brev af 9. oktober 2009 stillet mig følgende spørgsmål 11 (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Per Clausen(EL).

Spørgsmål nr. 11:

”Ministeren bedes oplyse, hvor meget det vil koste (skøn) at omlægge Roskilde-Køge banens tracé således, at rejsende med Lille Syd kan stige om på Køge Nord.”

Svar:

Der vil næppe være det store behov for en sådan omstigningsmulighed. Rejsende fra stationerne Næstved – Ølby vil kunne blive siddende i toget, hvis de skal til København, og vil derfor ikke have behov for at stige om. Hvis rejsende fra disse stationer skal vestpå, har de mulighed for at stige om på Køge Nord station.

Rejsende fra Lille Skensved, Havdrup og Gadstrup vil kunne stige om i Roskilde til tog mod København hhv. vestpå.

Jeg bemærker i øvrigt, at forligspartierne den 22. oktober 2009 har truffet aftale om at anlæg af en ny jernbane København – Ringsted svarende til den projekterede løsning i Trafikstyrelsens miljøreddegørelse af 8. september 2009, inklusive tilvalg af overdækning ved Kulbanevej.

Med venlig hilsen

Lars Barfoed

Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg
1240 København K

MINISTEREN

Dato 30. oktober 2009
Dok.id
J. nr. 004-u18-001302

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 33 92 33 55

Trafikudvalget har i brev af 9. oktober 2009 stillet mig følgende spørgsmål 12 (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Per Clausen(EL).

Spørgsmål nr. 12:

”Ministeren bedes oplyse, hvor meget det vil koste (skøn) at forlænge Østbanen til Køge Nord og anlægge de nødvendige vende- og depotspor dér.”

Svar:

Da det ikke er et statsligt ansvar at gennemføre investeringer på den af region Sjælland ejede bane, vil jeg ikke begive mig ud i overvejelser herom.

Med venlig hilsen

Lars Barfoed

Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg
1240 København K

MINISTEREN

Dato 13. november 2009
Dok.id
J. nr. 004- u18 - 001317

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 33 92 33 55

Trafikudvalget har i brev af 19. oktober 2009 stillet mig følgende spørgsmål 45 (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Per Clausen(EL).

Spørgsmål nr. 45:

"I det spørgeren anerkender betydningen af, at godstogene kan køre i hele driftsperioden, bedes ministeren gøre rede for, hvorvidt der som følge heraf vil blive afsat tilstrækkelige midler i forbindelse med anlæg af Nybygningsløsningen, således at Miljøstyrelsens krav til støjniveauer i såvel dag- som nattetimerne kan sikres."

Svar:

Budgettet for Nybygningsløsningen indeholder tilstrækkelige midler til at imødegå støjkonsekvenserne efter gældende regler.

Med venlig hilsen

Lars Barfoed

Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg
1240 København K

MINISTEREN

Dato 9. november 2009
Dok.id 919889
J. nr. 004-u18-1324

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 33 92 33 55

Trafikudvalget har i brev af 21. oktober 2009 stillet mig følgende spørgsmål 72 (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare.

Spørgsmål nr. 72:

"Ministeren bedes kommentere henvendelse af 15. oktober 2009 fra Brøndby Kommune vedr. København-Ringsted projektet, jf. TRU alm. del – bilag 47."

Svar:

Jeg har netop oversendt vedlagte notat til Brøndby Kommune, til besvarelse af deres konkrete spørgsmål om konsekvenser af København-Ringsted projektet.

Med venlig hilsen

Lars Barfoed

Notat vedrørende anlæg af ny jernbane gennem Brøndby Kommune

Notat
Journal T351-000038
Dato 05.11.2009

Som svar på Brøndby Kommunes henvendelse af 15. oktober 2009 vedrørende anlæg af Nybygningsløsningen i København-Ringsted projektet inden for kommunens grænser har Trafikstyrelsen udarbejdet følgende notat.

Linjeføringen i Nybygningsløsningen

Projektets miljøredegørelse fra september 2009 redegør for udformning af den projekterede løsning og fravalg af andre undersøgte løsninger. Det har ikke været intentionen i miljøredegørelsen at redegøre for alle tekniske detaljer, der begrundes valg og fravalg, men på foranledning af Brøndby Kommunes brev redegøres i det følgende for de væsentlige, tekniske argumenter for fravalg af løsningen Nord om kolonihaverne i Brøndby.

Hvis linjeføringen skulle forløbe nord om kolonihaverne, ville det indebære:

- Efter at banen er ført over Brøndbyvester Boulevard, skulle den sænkes kraftigt for at blive ført under motorvejsramperne til og fra Søndre Ringvej. Rampernes længdeprofil kan ikke ændres, så banen skulle føres under disse. Det ville medføre anlæg af både tunnel og lange trugkonstruktioner, som påvirker anlægsudgifterne markant.
- Banens tracé ville betyde, at Sydgårdsvej skal forlægges mod syd ind over området, hvor der i dag er hundetræningscenter. Genbrugspladsen på den eksisterende Sydgårdsvej kunne blive liggende, men al trafik til pladsen ville kun få adgang fra Brøndbyvester Boulevard.
- Banetracéet ville blive sammenfaldende med hovedtransmissions-gasledningen på en længere strækning, så denne skulle lægges om. Det ville ske på arealerne syd for banen, da Vejdirektoratet ikke ønsker gasledningen tættere på Holbækmotorvejen, hvilket ville vanskeliggøre en eventuel fremtidig udvikling af denne. Det betyder, at de lokaliteter, man forsøger at bevare (de cirkelformede kolonihaver og kolonihaverne ved Brøndbyvej), alligevel ville blive påvirket.

- Hvis banen skulle lægges i trug op til 6 meter under grundvandspejlet, giver det ekstra udgifter til midlertidig sænkning af grundvandet. Her skal der tages hensyn til nærliggende vandboringer.
- Derudover skal der ved anlæg af den dybe tunnel/trugkonstruktion tages hensyn til det store vandtryk i den permanente situation (ekstra meget beton for at gøre konstruktionen tung nok til at opveje vandtrykket).
- Banen ville komme til at ligge tæt op ad Holbækmotorvejen og dermed tæt op ad den eksisterende bro over Holbækmotorvejen. Den nye vejbro over banen (for overføring af Søndre Ringvej) ville blive særlig kompliceret at udføre, fordi der skal etableres særlig afstivning mod den eksisterende bro i stor dybde under grundvandspejlet.
- Efter krydsning under rampeanlægget ved Søndre Ringvej ville længdeprofilen stige med det resultat, at den nuværende Brøndbyvejs underføring under Holbækmotorvejen ikke kan opretholdes. På kommunemøderne i 2008 har Brøndby Kommune overfor Trafikstyrelsen lagt vægt på, at vejforbindelsen kan opretholdes, da den benyttes af en bybuslinje, alternativt i det mindste som stiforbindelse. Det er forsøgt at optegne en mulig stiforbindelse, men den ville kun kunne etableres med et meget kroget forløb, hvilket Vejdirektoratet anser for uacceptabelt, da det ville begrænse fremtidige muligheder for eventuel udvidelse af Holbækmotorvejen. Konklusionen er derfor, at løsningen ville nødvendiggøre lukning af Brøndbyvej.

Merprisen for anlæg af banen Nord om Vallensbæk Sø var ganske rigtigt vurderet til ca. 200 mio. kr. i høringsudgaven af miljøredegørelsen, der blev udgivet i september 2008. Projektet omfattede på det tidspunkt en særlig brokonstruktion over motorvejsudfletningen i Vallensbæk. I den projekterede løsning indgår imidlertid nu en anden og på mange områder optimeret brokonstruktion. Det har reduceret anlægsoverslaget så meget, at løsningen Nord om Vallensbæk Sø er økonomisk ligeværdig med den tidligere løsning syd om søen.

Visualiseringer

Udarbejdelsen af visualiseringer i projektet er sket ud fra en samlet vurdering af, hvor en ny bane vil medføre de mest markante ændringer i omgivelserne. I Brøndby er valgt at fokusere på banens passage af Vestvolden og passagen forbi Brøndby Haveby, afdeling 3, idet der her er tale om teknisk komplicerede løsninger, hvor banens placering i høj grad skal afpasses i forhold til de tekniske anlæg og de rekreative interesser i området. Konsekvenser i forhold til koloni- og nyttehaverne i Brøndby Haveby er desuden nærmere beskrevet i en særskilt kolonihaverapport, herunder også forslag til anlæg af erstatningshaver.

Linjeføring ved Midlergårdsvej

Baggrunden for anlæg af banen på en op til 5 meter høj dæmning ved Midlergårdsvej er hensynet til passage af eksisterende veje i området samt grundvandsforhold. På den aktuelle strækning er banen projekteret til en hastighed på op til 200 km/t, og det stiller strenge krav til kurveforhold - også de vertikale kurver i længdeprofilen. Kurverne må

ikke være for skræppe, og det indebærer, at de bliver lange, og det samlede længdeprofil bliver derfor relativt "stift". For at forklare dæmningen ved Midlergårdsvej er det således nødvendigt at se på det samlede længdeprofil fra Vestvolden frem til Søndre Ringvej:

Notat
Journal T351-000038
Dato 05.11.2009

- Krydsningen af Vestvolden og Motorring 3 er temmelig kompleks. En boret/gravet tunnel er tidligere undersøgt og forkastet dels af økonomiske årsager og dels af hensyn til drikkevandsinteresserne i området. En bro over Vestvolden og Motorring 3 ville blive meget høj og anses ikke for realistisk. Tilbage er den valgte linjeføring, hvor fæstningskanalen ved Vestvolden passerer på en bro således, at vandspejlet friholdes. Herefter passerer banen under Motorring 3 og tilhørende udfletningsanlæg. Sporene ved passage under motorvejsrampen ved Tavlestien ligger ca. 5 meter under terræn.
- 400 meter længere mod vest skal banen krydse Brøndbyvester Boulevard. Denne vej kan ikke hæves på dette sted uden at skulle omprofileres og passere over Holbækmotorvejen. Omvendt skal en sænkning af vejen begrænses således, at den ikke sænkes meget i forhold til den nuværende dybde under Holbækmotorvejen, idet grundvandspotentialet i området ligger lige omkring det eksisterende niveau af boulevarden, hvor den føres under motorvejen. Sænkning af vejen under dette niveau ville kræve anlæg af omfattende vandtætte konstruktioner samt sænkning af grundvandsspejlet i anlægsperioden. Herudover vil udfordringerne i forhold til vejafvanding blive større. Det er derfor nødvendigt at lade banen stige kraftigt frem mod Brøndbyvester Boulevard. Vejen sænkes ved banen ca. 6 meter til omtrent samme niveau som ved passagen under Holbækmotorvejen, og jernbanen vil på dette sted ligge ca. 2 meter over nuværende terræn.
- Umiddelbart vest for passage over Brøndbyvester Boulevard anlægges en opadgående, krum kurve i banens længdeprofil for at begrænse dæmningshøjden ved Midlergårdsvej så meget som muligt, men den bliver op til 5 meter høj.
- For at minimere længden af bandedæmningen ved Midlergårdsvej og i øvrigt af hensyn til banens naboer anlægges banen herefter under terræn og passerer under Søndre Ringvej.

Trafikstyrelsen har ved teknikermøde hos Brøndby kommune den 3. april 2009 peget på muligheden for at terrænmodellere arealet mellem banen og Sydgårdsvej, eventuelt som en vold, med overskydende jord fra anlægsarbejdet. Dette sammenholdt med muligheden for rejsning af ny fredskov syd for banen mellem Brøndbyvester Boulevard og Midlergårdsvej vil kunne mindske indtrykket af bandedæmningen her som et markant, teknisk anlæg i landskabet.

Den her omtalte dæmning fremgik ikke af høringen i 2008, idet banens tracé på daværende tidspunkt lå lavere ved Brøndbyvester Boulevard og Midlergårdsvej og hævet 2 - 3 meter over terræn umiddelbart øst for Midlergårdsvej. Til gengæld indeholdt projektet en omfattende sænkning af Brøndbyvester Boulevard med de gener og væ-

sentlig større omkostninger, det medførte. Et nyt normgrundlag, baseret på internationale regler (TSI) for linjeføring af banen blev vedtaget i foråret 2009. Med dette normgrundlag blev det bl.a. muligt at anlægge banen med noget større gradienter, end det hidtil havde været muligt, og dermed reducere omkostningerne til anlæg af banen.

Fodboldbaner og hundetræningsbanen

I området, hvor der i dag er fodboldbaner og hundetræningsbaner, er det planen, at anlægsaktiviteterne påbegyndes med ledningsomlægninger i 2012. Ekspropriationsforretningerne er planlagt gennemført i 2010. Ud fra denne grove tidsplan vurderes det, at etablering af erstatningsbaner hensigtsmæssigt sker i sidste halvdel af 2010, så de kan tages i brug fra forårssæsonen 2011.

Udpegning af arealer til genplacering af faciliteterne vil ske i et samarbejde mellem den kommende anlægsmyndighed og kommunen. Det må derfor i denne sammenhæng nærmere afklares i hvilket omfang, det er nødvendigt at flytte fodboldbaner syd for jernbanen og hvilket behov, der vil være for øvrige funktioner.

Der gives økonomisk erstatning til kommunen ved ekspropriation af de aktuelle arealer, herunder et beløb til retablering af boldbanerne.

Ekspropriationer

Retablering af arealer, herunder fredskovsarealer, kan i sagens natur ikke umiddelbart ske ved at genskabe de oprindelige forhold. Derfor er udgangspunktet at begrænse indgreb i fredskov, naturområder og rekreative arealer mest muligt. Genplantning af skov vil blive foretaget efter nærmere aftale med Skov- og Naturstyrelsen. I det omfang, der ikke kan genplantes skov i lokalområdet, etableres erstatningsskov på arealer udpeget af Skov- og Naturstyrelsen.

Placering af overskudsjord

Brøndby Kommune og Trafikstyrelsen har ved flere lejligheder drøftet muligheden for at indbygge overskydende jord fra anlægsarbejderne i voldanlæg eller lignende langs banen, senest ved teknikermøde hos Brøndby Kommune den 3. april 2009. Trafikstyrelsen har ikke opfattet drøftelserne med kommunen som konkrete aftaler om placering af jorden men som en hensigtserklæring om, hvor der i samarbejde med kommunerne kan findes egnede lokaliteter.

Terrænreguleringen forekommer i det fremlagte projektforslag på de lokaliteter, der er drøftet med kommunen, og udformningen er bearbejdet ud fra en landskabsarkitektonisk sammenhæng og de lokale forhold. Placering af overskudsjord i disse områder og betingelserne herfor skal i den kommende detailprojektphase besluttes i dialog med Brøndby Kommune.

Støjbeskyttelse

Projektets gennemførte støjberegninger har vist, at banen ikke overskrider de vejledende grænseværdier for boligområder i Brøndby Kommune i et omfang, så der skal opstilles støjskærme langs jernba-

nen. Enkelte boliger vil dog blive tilbudt facadeisolering. Generelle beregninger har endvidere vist, at støjbidraget fra en ny jernbane ikke vil medføre, at det samlede gennemsnitlige støjbidrag fra bane og motorvej øges. Etablering af støjskærme langs jernbanen vil således ikke reducere den samlede støjbelastning i området. Trafikstyrelsen har på den baggrund foreslået, at overskudsjord fra projektet kan placeres bl.a. i områder mellem motorvejen og jernbanen, idet der herved som en sideeffekt kan opnås en dæmpning af støjen fra motorvejen.

Økonomi

Trafikstyrelsen har i brev af 20. juni 2009 anmodet Brøndby Kommune om en tilkendegivelse vedrørende medfinansiering af 2 stibroer (tunneler) ved Brøndbyøstervej. Trafikstyrelsen har i den mellemliggende tid erfaret, at der i Brøndby Kommunes lokalplan 136 er beskrevet en stiadgang fra Østskoven og via underføringen under motorvejen til boligområdet nord for Kettevej i Hvidovre Kommune. Den nye jernbanes tracé langs med Holbækmotorvejen vil hindre denne stiadgang, hvis ikke der blev etableret en stitunnel under jernbanen. Finansiering af tunnelen vil derfor ske i henhold til skadevolderprincippet og betales 100 pct. af staten. Stiforbindelserne mellem Brøndbyskoven og Bakkegårdens jorde kan foregå i niveau over den planlagte omprofilerede Brøndbyøstervej. Løsningen kan forbedres ved at etablere en stitunnel under vejen. En stitunnel under Brøndbyøstervej giver et væsentlig forbedret stiforløb, hvor de bløde trafikanter separeres fra biltrafikken på Brøndbyøstervej. Brøndby Kommunes andel til en ny stitunnel vil være ca. 4,5 mio. kr.

Øvrige bemærkninger

Brøndby kommune anfører i sin henvendelse, at Trafikstyrelsen ikke har taget stilling til en række af kommunens høringskommentarer og spørgsmål, ligesom en række faktuelle fejl ikke er blevet rettet.

Trafikstyrelsens udgangspunkt har været at behandle og tage stilling til samtlige høringskommentarer, der er indkommet i høringsfasen, herunder Brøndby Kommunes høringskommentarer. Den generelle beskrivelse i kommunens brev giver ikke Trafikstyrelsen mulighed for nærmere at identificere hvilke kommentarer og bemærkninger, der efter kommunens opfattelse ikke er besvaret tilfredsstillende.

MINISTEREN

Dato 9. november 2009
Dok.id 923013
J. nr. 004-u18-001331

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 33 92 33 55

Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg
1240 København K

Trafikudvalget har i brev af 27. oktober 2009 stillet mig følgende spørgsmål 85 (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare.

Spørgsmål nr. 85:

"Ministeren bedes kommentere henvendelse af 26. oktober 2009 fra Valby Lokaludvalg vedr. Ringstedbanen, jf. TRU alm. del - bilag 66."

Svar:

Anlæg af en ny bane mellem København og Ringsted i henhold til den politiske aftale af 22. oktober 2009 indebærer, at den nye banestrækning langs Kulbanevej nedgraves og overdækkes. Det medfører efter banens anlæg mulighed for at etablere et attraktivt rekreativt område mellem Kulbanevej og Vigerslev Vænge for bydelens beboere.

Af hensyn til de særlige forhold i området med forurenede jord samt et grundvandspotentiale beliggende ca. 6 meter under terræn, vil oversiden af overdækningen blive etableret 2-3 meter over terræn gennem den nordlige halvdel af området, men herefter faldende mod sydvest, så oversiden af tunnelen vil flugte med nuværende terræn fra ud for Centerparken 2-6 (Benediktehemmet) og frem mod Finnebyen. Det indgår dog også i projektet at der, efter nærmere aftale om udformningen med Københavns Kommune, skal modelleres et nyt terræn oven på overdækningen, med en del af den jord der udgraves i forbindelse med anlægsarbejdet. Afhængig af den valgte udformning, vil det rekreative område således kunne blive hævet yderligere med en størrelsesorden af 1 meter.

Det vil være muligt at reetablere både boldbaner og stianlæg i området samt at etablere ny beplantning - men den egentlige udformning skal først fastlægges i den kommende detailprojekt fase i samarbejde med Københavns kommune. I dette samarbejde etableres også midlertidige faciliteter til opretholdelse af fritidsaktiviteterne i området.

Med venlig hilsen

Lars Barfoed

Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg
1240 København K

MINISTEREN

Dato 17. november 2009
Dok.id
J. nr. 004-u18-001338

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 33 92 33 55

Trafikudvalget har i brev af 29. oktober 2009 stillet mig følgende spørgsmål 89 (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Per Clausen(EL).

Spørgsmål nr. 89:

”Ministeren bedes oplyse, hvorvidt anlæg af en cut-and-cover-tunnel gennem Kulbanevej i Valby indebærer, at overdækningen flugter med det nuværende terræns niveau, eller om der vil være en forhøjning, jf. Trafikstyrelsens udspil, og i givet fald hvor stor.”

Svar:

Jeg henviser til mit svar på udvalgets spørgsmål 85.

Med venlig hilsen

Lars Barfoed

Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg
1240 København K

MINISTEREN

Dato 17. november 2009
Dok.id
J. nr. 004-u18-001338

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 33 92 33 55

Trafikudvalget har i brev af 29. oktober 2009 stillet mig følgende spørgsmål 90 (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Per Clausen(EL).

Spørgsmål nr. 90:

”Ministeren bedes oplyse, hvad der skal ske med Finnebyen i forbindelse med anlæg af en cut-and-cover-tunnel gennem Kulbanevej i Valby, og det bedes desuden oplyst, hvor mange boliger i Finnebyen, der skal eksproprieres med henblik på nedrivning henholdsvis flytning til anden lokalitet.”

Svar:

Uden vibrationsdæmpning af banen vil det blive nødvendigt at ekspropriere 7 boliger i Finnebyen. Det vil afhænge af Københavns kommune, om man vil anvende ekspropriationserstatningerne til en flytning af husene i Finnebyen til en anden lokalitet.

Med venlig hilsen

Lars Barfoed

Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg
1240 København K

MINISTEREN

Dato 17. november 2009
Dok.id
J. nr. 004-u18-001338

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 33 92 33 55

Trafikudvalget har i brev af 29. oktober 2009 stillet mig følgende spørgsmål 91 (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Per Clausen(EL).

Spørgsmål nr. 91:

”Ministeren bedes gøre rede for, hvorvidt staten afholder samtlige omkostninger til reetablering af veje, stier, boldbaner og andre arealer i forbindelse med anlæggelsen af en cut-and-cover-tunnel gennem Kulbanevej i Valby.”

Svar:

Staten afholder principielt alle de udgifter, som er forbundet med etablering af en ny bane København – Ringsted efter skadevolderprincippet herunder udgifter til reetablering af veje, stier og boldbaner. Udgifter til forbedringer af lokale forhold sammenlignet med den hidtidige situation afholdes af kommunen, hvis det er denne, der har ønsket dette.

Med venlig hilsen

Lars Barfoed

MINISTEREN

Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg
1240 København K

Dato 17. november 2009
Dok.id
J. nr. 004-u18-001338

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 33 92 33 55

Trafikudvalget har i brev af 29. oktober 2009 stillet mig følgende spørgsmål 92 (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Per Clausen(EL).

Spørgsmål nr. 92:

”Ministeren bedes gøre rede for, hvad højden på tunnelen under Vigerslev Alle vil være.”

Svar:

Banen anlægges i tunnel under Vigerslev Allé på strækningen mellem Hvidovregade og Hvidovrevej. Det vil blive nødvendigt at hæve Vigerslev Allé ca. 2 meter ud for Hvidovregade, hvorefter den mod vest sænkes til det nuværende niveau.

Ud for Vigerslev Allé 386A, der er den østligste blok i andelsboligforeningen Thorvaldsminde (blok I), hæves Vigerslev Allé ca. 0,5 meter. Mellem blok I og II er vejen nede i sit nuværende niveau igen.

Med venlig hilsen

Lars Barfoed

MINISTEREN

Dato 23. november 2009
Dok.id 750376
J. nr. 004-u18-001339

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 33 92 33 55

Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg
1240 København K

Trafikudvalget har i brev af 2. november 2009 stillet mig følgende spørgsmål 106 (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Per Clausen(EL).

Spørgsmål nr. 106:

”Ministeren bedes gøre rede for, hvorfor Nybygningsløsningen, efter at den er ført over Brøndbyvester Boulevard, fortsætter med at stige, og når op i en højde af 5 meter over terræn (hvortil kommer ledningsmasternes ca. 6 meter), for så umiddelbart derefter at falde til en åben afgravning nu 5 meter under terræn, hvilket ikke alene vil give visuelle gener, men tillige vil forøge de støjmæssige gener i de rekreative områder, der er beliggende syd for banelegemet. Der savnes en præcisering af, hvorfor banen ikke kan forblive i afgravning mellem Motorring 3 og Søndre Ringvej, således at Brøndbyvester Boulevard føres under Holbækmotorvejen, men over jernbanen, da jernbanen ved begge passager skal under terræn.”

Svar:

Jeg henviser til mit svar af 9. november 2009 på udvalgets spørgsmål 72.

Med venlig hilsen

Lars Barfoed

Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg
1240 København K

MINISTEREN

Dato 25. november 2009
Dok.id 926702
J. nr. 004-u18-1346

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 33 92 33 55

Trafikudvalget har i brev af 3. november 2009 stillet mig følgende spørgsmål 120 (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Per Clausen (EL).

Spørgsmål nr. 120:

"Ministeren bedes gøre rede for, hvor stor en trafiktilvækst, der vil være mulig ved Ny Ellebjerg, førend kapaciteten såvel dér som på Københavns Hovedbanegård og ved Kastrup, er opbrugt."

Svar:

Jeg vil umiddelbart vurdere, at det som minimum er muligt at fordoble det nuværende antal rejser før kapaciteten ved Ny Ellebjerg og Københavns Hovedbanegård er opbrugt.

Med venlig hilsen

Lars Barfoed

MINISTEREN

Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg
1240 København K

Dato 25. november 2009
Dok.id 926702
J. nr. 004-u18-1346

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 33 92 33 55

Trafikudvalget har i brev af 3. november 2009 stillet mig følgende spørgsmål 121 (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Per Clausen (EL).

Spørgsmål nr. 121:

"Er ministeren af den opfattelse, at såfremt der kører 2 tog i timen mellem Køge Nord og København H i hver retning, da vil der være tale om en god samfundsmæssig udnyttelse af de investerede midler?"

Svar:

I køreplansoplægget for Nybygningsløsningen betjenes Køge Nord station med 3 tog i timen per retning udover gennemkørende person- og godstog. De gennemførte analyser viser at Nybygningsløsningen kan udvise en god samfundsøkonomisk rentabilitet.

Med venlig hilsen

Lars Barfoed

MINISTEREN

Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg
1240 København K

Dato 25. november 2009
Dok.id 926702
J. nr. 004-u18-1346

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 33 92 33 55

Trafikudvalget har i brev af 3. november 2009 stillet mig følgende spørgsmål 122 (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Per Clausen (EL).

Spørgsmål nr. 122:

"Ministeren bedes gøre rede for, hvorfor Nybygningsløsningen kun forudsætter 2 tog pr. time mellem Køge Nord og København H i hver retning, og to tog pr. time mellem Køge og Roskilde, og hvorfor der ikke indsættes flere tog f.eks. med afgang hvert kvarter, så det bliver endnu mere attraktivt at stige om fra bil til tog."

Svar:

Som nævnt i mit svar på spørgsmål 121 forudsættes Køge Nord station betjent med 3 tog i timen pr. retning.

Passagergrundlaget på strækningen mellem Køge og Roskilde er begrænset, og det skønnes ikke aktuelt med flere afgang pr. time end 2.

Køreplansoplægget for Nybygningsløsningen er baseret på samfundsøkonomisk optimering.

Med venlig hilsen

Lars Barfoed

Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg
1240 København K

MINISTEREN

Dato 25. november 2009
Dok.id 926702
J. nr. 004-u18-1346

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 33 92 33 55

Trafikudvalget har i brev af 3. november 2009 stillet mig følgende spørgsmål 123 (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Per Clausen (EL).

Spørgsmål nr. 123:

"Ministeren bedes gøre rede for, hvorvidt to afgangene i timen fra Køge Nord til København H, er tilstrækkeligt til at kunne overflødiggøre et evt. overhalingsspor på S-banen, således som DSB's planchef udtaler til Ingeniøren den 30. september 2009."

Svar:

Med beslutningen om at etablere Nybygningsløsningen er anlæg af overhalingsspor på S-banen København – Køge ikke relevant.

Med venlig hilsen

Lars Barfoed

MINISTEREN

Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg
1240 København K

Dato 25. november 2009
Dok.id 926702
J. nr. 004-118-1346

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 33 92 33 55

Trafikudvalget har i brev af 3. november 2009 stillet mig følgende spørgsmål 124 (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Per Clausen (EL).

Spørgsmål nr. 124:

"Når Nybygningsløsningen, jf. svar på TRU (2008-09) alm. del spm. 1531, forventes at generere 14.200 nye passagerer, hvor mange flere passagerer vil der så fremkomme med fire afgang i timen fra Køge Nord?"

Svar:

De 14.200 nye rejser genereres på hele nettet, ikke alene som følge af 3 standsninger i timen på Køge Nord. Flere standsninger på Køge Nord kan kun opnås hvis der flyttes tog fra Vestbanen til den nye bane, eller hvis lyntogene og/eller det internationale tog får standsning på Køge Nord. Trafikstyrelsens beregninger viser, at begge løsninger samlet set vil medføre færre rejser i systemet end den fremlagte køreplan for Nybygningsløsningen.

Med venlig hilsen

Lars Barfoed

MINISTEREN

Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg
1240 København K

Dato 25. november 2009
Dok.id 926702
J. nr. 004-u18-1346

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 33 92 33 55

Trafikudvalget har i brev af 3. november 2009 stillet mig følgende spørgsmål 125 (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Per Clausen (EL).

Spørgsmål nr. 125:

"Planlægges det efter ibrugtagningen af Nybygningsløsningen at genoptage driften med direkte tog, der kører Næstved-Køge-Roskilde- København H, og hvor der ikke som i dag skal skiftes i Roskilde?"

Svar:

Nej.

Med venlig hilsen

Lars Barfoed

MINISTEREN

Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg
1240 København K

Dato 25. november 2009
Dok.id 926702
J. nr. 004-u18-1346

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 33 92 33 55

Trafikudvalget har i brev af 3. november 2009 stillet mig følgende spørgsmål 126 (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Per Clausen (EL).

Spørgsmål nr. 126:

"Ministeren bedes oplyse, hvor meget det vil koste at udbygge Lille Syd fra Roskilde til Køge, og ikke kun fra Køge til Køge Nord således som det nævnes i svar på TRU (2008-09) alm. del - spm. 1459."

Svar:

Udbygningen af strækningen Roskilde-Køge skønnes ikke relevant, og der forelægger ikke et anlægsskøn for den pågældende strækning.

Med venlig hilsen

Lars Barfoed

Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg
1240 København K

MINISTEREN

Dato 25. november 2009
Dok.id 926702
J. nr. 004-u18-1346

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 33 92 33 55

Trafikudvalget har i brev af 3. november 2009 stillet mig følgende spørgsmål 127 (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Per Clausen (EL).

Spørgsmål nr. 127:

"Ministeren bedes gøre rede for, om økonomien i Nybygningsløsningen er så god, at banen kan "leve af" fjern- og godstogene, og om rentabiliteten er af en sådan beskaffenhed, at der kan ses bort fra lokal- og regionaltogtrafikken."

Svar:

Nybygningsløsningen tilgodeser i høj grad regionaltogtrafikken.

Med venlig hilsen

Lars Barfoed

MINISTEREN

Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg
1240 København K

Dato 25. november 2009
Dok.id 926702
J. nr. 004-u18-1346

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 33 92 33 55

Trafikudvalget har i brev af 3. november 2009 stillet mig følgende spørgsmål 128 (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Per Clausen (EL).

Spørgsmål nr. 128:

"Ministeren bedes gøre rede for, hvorvidt overhalingsspor på Køge Nord, der er projekteret til en længde af ca. 1.000 meter, vil være lange nok til fremtidens godstog, og hvorvidt der bør satses på overhalingsspor af samme længde som de, der findes mellem Orehoved og Rødby."

Svar:

Nybygningsløsningen er et fremtidssikret projekt, også hvad angår de fremtidige muligheder for at betjene godstogstrafikken.

Med venlig hilsen

Lars Barfoed

Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg
1240 København K

MINISTEREN

Dato 25. november 2009
Dok.id 926702
J. nr. 004-u18-1346

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 33 92 33 55

Trafikudvalget har i brev af 3. november 2009 stillet mig følgende spørgsmål 133 (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Per Clausen (EL).

Spørgsmål nr. 133:

"Ministeren bedes oplyse, hvor meget det vil koste at oprette og siden nedtage en byggeplads i forbindelse med anlæg af niveaufrie skæringer ved Ny Ellebjerg."

Svar:

Erfaringsmæssigt indregnes etablering, drift og reetablering af byggeplads som 8 % af det samlede anlægsoverslag.

Med venlig hilsen

Lars Barfoed

Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg
1240 København K

MINISTEREN

Dato 25. november 2009
Dok.id 926702
J. nr. 004-u18-1346

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 33 92 33 55

Trafikudvalget har i brev af 3. november 2009 stillet mig følgende spørgsmål 134 (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Per Clausen (EL).

Spørgsmål nr. 134:

"Ministeren bedes oplyse, hvilke fordele der vil være for regulariteten og koordinationen, såfremt der ved sammenfletningen af Nybygningsløsningen med de nuværende spor på Roskilde-Ringsted-banen, blev muligt at køre i vekselsporsdrift."

Svar:

Fordele for regulariteten er indregnet i de hidtidige undersøgelser, da der forudsættes vekselsporsdrift på såvel Nybygningsløsningen som på den eksisterende bane mellem Roskilde og Ringsted. Vekselsporsdrift på den eksisterende bane opnås ifm. Banedanmarks signalprojekt.

Med venlig hilsen

Lars Barfoed

MINISTEREN

Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg
1240 København K

Dato 23. november 2009
Dok.id 927023
J. nr. 004-u18-1349

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 33 92 33 55

Trafikudvalget har i brev af 3. november 2009 stillet mig følgende spørgsmål 138 (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Per Clausen (EL).

Spørgsmål nr. 138:

"Ministeren bedes gøre rede for, på hvilken lokalitet, der skal etableres den fredskov, som viger til fordel for Nybygningsløsningen, således som Brøndby kommune omtaler i sin henvendelse af 15. oktober 2009, jf. TRU alm. del - bilag 47."

Svar:

Den endelige placering af den erstatningsskov, der skal plantes, vil blive afklaret med Skov- og Naturstyrelsen.

Med venlig hilsen

Lars Barfoed

Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg
1240 København K

MINISTEREN

Dato 23. november 2009
Dok.id 927023
J. nr. 004-u18-1349

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 33 92 33 55

Trafikudvalget har i brev af 3. november 2009 stillet mig følgende spørgsmål 139 (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Per Clausen (EL).

Spørgsmål nr. 139:

"Mener ministeren, der er hensigtsmæssigt, at Brøndby Kommune skal stille kommunal jord til rådighed for den overskudsjord, der fremkommer ved anlæg af Nybygningsløsningen?"

Svar:

Der henvises til besvarelse af spørgsmål 72.

Med venlig hilsen

Lars Barfoed

Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg
1240 København K

MINISTEREN

Dato 23. november 2009
Dok.id 927023
J. nr. 004-u18-1349

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 33 92 33 55

Trafikudvalget har i brev af 3. november 2009 stillet mig følgende spørgsmål 140 (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Per Clausen (EL).

Spørgsmål nr. 140:

"Vil ministeren påse, at Miljøstyrelsens vejledende regler for støj nøje overholdes for områder med støjfølsom anvendelse, som kolonihaver mv. jo er?"

Svar:

Der henvises til besvarelse af spørgsmål 72.

Med venlig hilsen

Lars Barfoed

Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg
1240 København K

MINISTEREN

Dato 23. november 2009
Dok.id 927023
J. nr. 004-u18-1349

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 33 92 33 55

Trafikudvalget har i brev af 3. november 2009 stillet mig følgende spørgsmål 141 (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Per Clausen (EL).

Spørgsmål nr. 141:

"Vil ministeren påse, at Miljøstyrelsens vejledende regler for støj nøje overholdes for områder med støjfølsom anvendelse, som den muslimske gravplads jo er?"

Svar:

I lokalplanen, der omhandler den muslimske gravplads, er forudsat, at der skal etableres støjafskærmning, så en grænseværdi på 55 dB(A) for vejstøj fra motorvejen ikke overskrides. Etableringen af en ny bane sker således, at niveauet for støjbelastningen fra vejen forbliver uændret. Der henvises i øvrigt til besvarelse af spørgsmål 72.

Med venlig hilsen

Lars Barfoed

Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg
1240 København K

MINISTEREN

Dato 23. november 2009
Dok.id 927023
J. nr. 004-u18-1349

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 33 92 33 55

Trafikudvalget har i brev af 3. november 2009 stillet mig følgende spørgsmål 142 (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Per Clausen (EL).

Spørgsmål nr. 142:

"Ministeren bedes gøre rede for, hvorvidt Brøndby Kommunes pålæg om selv at skulle betale for retableringen af eksisterende stier, hermed danner præcedens, og vil dette da også skulle gælde for samtlige kommuner, Nybygningsløsningen passerer igennem?"

Svar:

Skadevolderprincippet er gældende for anlæg af den nye jernbane. Der henvises i øvrigt til besvarelse af spørgsmål 72.

Med venlig hilsen

Lars Barfoed

Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg
1240 København K

MINISTEREN

Dato 23. november 2009
Dok.id 927023
J. nr. 004-u18-1349

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 33 92 33 55

Trafikudvalget har i brev af 3. november 2009 stillet mig følgende spørgsmål 143 (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Per Clausen (EL).

Spørgsmål nr. 143:

"I fald ministeren bekræfter, at Brøndby Kommune selv skal betale for retable-
ringen af eksisterende stier, finder ministeren da, at dette er en rimelig ord-
ning, eftersom det er anlægsmyndigheden (staten), der er "skadevolderen", og
at udgifterne følgelig også bør dækkes via anlægsbudgettet?"

Svar:

Der henvises til besvarelse af spørgsmål 72.

Med venlig hilsen

Lars Barfoed

Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg
1240 København K

MINISTEREN

Dato 23. november 2009
Dok.id 927053
J. nr. 004-u18-1346

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 33 92 33 55

Trafikudvalget har i brev af 3. november 2009 stillet mig følgende spørgsmål 144 (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Per Clausen (EL).

Spørgsmål nr. 144:

"Ministeren bedes gøre rede for, hvilke ændringer der vil ske med Nybygningsløsningens linieføring og design under Vigerslevvej og gennem Harrestrupparken, efter at det nu er blevet besluttet at anlægge banen i en cut-and-cover-tunnel gennem Kulbanevej."

Svar:

Nybygningsløsningen vil blive udført i henhold til miljøredegørelsens beskrivelse af den projekterede løsning med overdækning ved Kulbanevej. Der sker ikke ændringer af linieføring og design i den anledning.

Med venlig hilsen

Lars Barfoed

Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg
1240 København K

MINISTEREN

Dato 23. november 2009
Dok.id 927053
J. nr. 004-u18-1346

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 33 92 33 55

Trafikudvalget har i brev af 3. november 2009 stillet mig følgende spørgsmål 145 (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Per Clausen (EL).

Spørgsmål nr. 145:

"Ministeren bedes gøre rede for såvel størrelsen af det grundvandsmagasin, der ligger under Harrestrupparken, som kvaliteten af det vand, der indvindes fra det område, hvor der er en betydelig vejtrafik, og hvor der tidligere har ligget et gasværk i nærheden."

Svar:

Undersøgelserne af grundvandsforholdene i området ved Vigerslevparken har belyst i hvilket omfang, der skal gennemføres afværgeforanstaltninger for at undgå påvirkning af Hvidovre Kommunes vandindvindingsinteresser i området. Størrelsen af grundvandsmagasinet er ikke opgjort i undersøgelserne, men det kan oplyses, at Hvidovre kommune gennem en årrække har indvundet ca. 800.000 m³ vand årligt i området. Det ligger ikke inden for Transportministeriets ressort at vurdere kvaliteten af drikkevandet.

Med venlig hilsen

Lars Barfoed

MINISTEREN

Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg
1240 København K

Dato 23. november 2009
Dok.id 927053
J. nr. 004-u18-1346

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 33 92 33 55

Trafikudvalget har i brev af 3. november 2009 stillet mig følgende spørgsmål 146 (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Per Clausen (EL).

Spørgsmål nr. 146:

"Ministeren bedes give et skøn over, hvor meget det vil koste at forlænge cut-and-cover-tunnelen fra Kulbanevej under Vigerslevvej, gennem Harrestrupparken og frem til Avedøre Havnevej, både for hele strækningen, såvel som for etaperne fra Vigerslevvej til kommunegrænsen til Hvidovre og for den sidste etape gennem Hvidovre."

Svar:

Jernbanens passage igennem Vigerslevparken er fikseret af en række tvangspunkter. De vigtigste bindinger er at banen krydser 3 store gravitationskloakledninger, som ligger i en dybde af ca. 2- 3 m under terræn på det sted hvor banen krydser. Harrestrup Å er ligeledes rørlagt i en dybde af ca. 4 -5 m under terræn på det sted hvor banen krydser denne.

Disse forhold betyder, at en eventuel tunnel igennem Vigerslev parken skulle ned i en dybde af 15 – 20 m. En cut and cover tunnel på dette sted ville være meget vanskelig at etablere, og en boret tunnel er ikke økonomisk realistisk.

Med venlig hilsen

Lars Barfoed

Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg
1240 København K

MINISTEREN

Dato 7. december 2009
Dok.id 932391
J. nr. 004-u18-1374

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 33 92 33 55

Trafikudvalget har i brev af 12. november 2009 stillet mig følgende spørgsmål 204 (TRU alm. del) som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Per Clausen (EL).

Spørgsmål nr. 204:

"Ministeren bedes gøre rede for, hvordan togrejsende fra f.eks. Greve vil kunne få nytte af Nybygningsløsningen, når anlæg af denne vil føre til, at planerne om et overhalingsspor på S-banen opgives, med henvisning til, at "togpendlerne fra Køge fra 2018 da vil have mulighed for at hoppe på de nye hurtigtog for at komme til København", jf. svar på TRU alm. del - spm. 1570 og 1577."

Svar:

Togrejsende fra Greve har fordel af Nybygningsløsningen ved rejser til f.eks. Fyn og Jylland, hvortil der opnås forbindelse med skift på Køge Nord. Mod København kan borgerne i Greve benytte Køge Bugt Banen fra stationerne i Hundige, Greve og Karlslunde, hvor der afgår tog hvert 10. minut, med en rejsetid til København på hhv. 20, 24 og 26 minutter.

Med venlig hilsen

Lars Barfoed

Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg
1240 København K

MINISTEREN

Dato 10. december 2009
Dok.id 932391
J. nr. 004-118-1374

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 33 92 33 55

Trafikudvalget har i brev af 12. november 2009 stillet mig følgende spørgsmål 205 (TRU alm. del) som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Per Clausen(EL).

Spørgsmål nr. 205:

”Ministeren bedes oplyse (skøn), hvor meget det vil koste at anlægge et Parker og Rejs anlæg ved Køge Nord Station, og meget anlægsprisen vil være pr. bil.”

Svar:

Prisen for et parkeringsanlæg ved Køge Nord Station inklusive forpladser udgør ifølge Trafikstyrelsen ca. 73 mio. kr. Anlægsprisen pr. bil skønnes til ca. 81.000 kr.

Med venlig hilsen

Lars Barfoed

Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg
1240 København K

MINISTEREN

Dato 7. december 2009
Dok.id 932391
J. nr. 004-u18-1374

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 33 92 33 55

Trafikudvalget har i brev af 12. november 2009 stillet mig følgende spørgsmål 206 (TRU alm. del) som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Per Clausen(EL).

Spørgsmål nr. 206:

”Ministeren bedes gøre rede for, hvad den samfundsøkonomiske forrentning ved et Parker og Rejs anlæg ved Køge Nord Station vil være.”

Svar:

Der er ikke gennemført samfundsøkonomiske analyser af et Parker og Rejs anlæg ved Køge Nord Station.

Med venlig hilsen

Lars Barfoed

MINISTEREN

Dato 7. december 2009
Dok.id 933840
J. nr. 004-u18-1388

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 33 92 33 55

Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg
1240 København K

Trafikudvalget har i brev af 16. november 2009 stillet mig følgende spørgsmål 253 (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Per Clausen (EL)

Spørgsmål nr. 253:

"Ministeren anmodes om at gøre rede for, hvorfor ministeren ikke længere ønsker at stå ved det tilsagn, ministeren afgav ved mødet på Kulbanevej i Valby den 24. september 2009, hvor ministeren tilsluttede sig beboernes og Valby Lokaludvalgs krav om at anlægge Ringstedbanen i en cut-and-cover-tunnel, og tildække den i niveau med det omkringliggende terræn på hele den omtalte strækning; en tilslutning, der ikke harmonerer med ministerens svar på TRU alm. del - spm. 85, hvori det bl.a. hedder, at oversiden af overdækningen hæves "2-3 meter over terræn i den nordlige del af området", samt at "afhængig af den valgte udformning, vil det rekreative område således kunne blive hævet yderligere med en størrelsesorden af 1 meter."

Svar:

Jeg er ikke bekendt med det tilsagn som spørgeren refererer til og som jeg angiveligt skulle have afgivet i forbindelse med det omtalte møde på Kulbanevej i Valby den 24. september 2009.

Hvis spørgeren havde været til stede på mødet ville han have erfaret, at jeg alene gav udtryk for at der skulle findes finansiering til en god løsning også for beboerne i området. Dette bekræftes af mine udtalelser i interview til TV2 Lorry fra den pågældende dag og som kan genfindes på TV2 Lorrys hjemmeside.

Med venlig hilsen

Lars Barfoed

Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg
1240 København K

MINISTEREN

Dato 7. december 2009
Dok.id 933840
J. nr. 004-u18-1388

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 33 92 33 55

Trafikudvalget har i brev af 16. november 2009 stillet mig følgende spørgsmål 254 (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Per Clausen (EL).

Spørgsmål nr. 254:

”Ministeren bedes gøre rede for, hvorfor der i svar på TRU alm. del - spm. 85 nu fremdrages forhold, der overhovedet ikke blev omtalt under mødet på Kulbanevej den 24. september 2009, nemlig grundvandsmagasinet under Harrestrupparken, samt hvorfor dette bruges som begrundelse for at hæve oversiden af overdækningen 2-3 meter over terræn i den nordlige del af terrænet.”

Svar:

Svaret til spørgsmål 85 har haft til formål at give en dybere forklaring på de overvejelser, der har været i forbindelse med projektering og valg af løsningsrum. Jeg henviser endvidere til besvarelse af spørgsmål 253.

Med venlig hilsen

Lars Barfoed

Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg
1240 København K

MINISTEREN

Dato 7. december 2009
Dok.id 933840
J. nr. 004-u18-1388

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 33 92 33 55

Trafikudvalget har i brev af 16. november 2009 stillet mig følgende spørgsmål 255 (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Per Clausen (EL).

Spørgsmål nr. 255:

"Ministeren bedes gøre rede for kvaliteten af det grundvandsmagasin, der er beliggende under Kulbanevej - det tidligere Valby Gasværk - og på naboområdet ved Harrestrupparken, samt hvad resultatet af de seneste vandprøver viser."

Svar:

Det ligger ikke inden for Transportministeriets ressort at vurdere kvaliteten af drikkevandet.

Med venlig hilsen

Lars Barfoed

Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg
1240 København K

MINISTEREN

Dato 7. december 2009
Dok.id 933840
J. nr. 004-u18-1388

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 33 92 33 55

Trafikudvalget har i brev af 16. november 2009 stillet mig følgende spørgsmål 256 (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Per Clausen (EL).

Spørgsmål nr. 256:

"Ministeren bedes gøre rede for, samt afklare divergensen mellem svar på TRU alm. del - spm. 18, hvori det bl.a. hedder, at "hvis banen skal føres under Harrestrup Å, vil den komme til at ligge helt ned til 19 meter under terræn, og ca. 10 meter under grundvandspotentialet, mens det i svar på TRU alm. del - spm. 85 hedder, at "grundvandspotentiale er beliggende ca. 6 meter under terræn".

Svar:

Besvarelsen af spørgsmål 18 henviser til en alternativ løsning med en tunnelforbindelse langs med Kulbanevej som er beskrevet i Ny Ellebjerg Station- Avedøre Havnevej, Miljøreddegørelse 5 – høringsudgave. I den mellemliggende periode er der arbejdet videre med denne løsning, og det er endt med, at det er blevet den projekterede løsning med tunnel langs med Kulbanevej, som er blevet grundlaget for forligspartiernes politiske aftale om valg af løsning.

I svaret på spørgsmål 18 er der gjort rede for problemstillingerne hvis tunnelen skulle fortsætte igennem Vigerslevparken ligesom det er begrundet hvorfor denne tunnel er fravalgt.

Oplysningen om at grundvandspotentialet ligger ca. 6 m under terræn er givet ud fra geografien ved Kulbanevej. Terrænet i Vigerslev parken ved Harrestrup Å ligger i en meget lavere kote. Oplysningen om at en eventuel tunnel skulle ligge ca. 10 m under grundvandspotentialet refererer til bundkoten på en eventuel nedgravet tunnel der således ville komme til at ligge under grundvandspejlet (tunnelhøjden vil være ca. 9-10 m i ydre mål).

Med venlig hilsen

Lars Barfoed

Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg
1240 København K

MINISTEREN

Dato 7. december 2009
Dok.id 933840
J. nr. 004-u18-1388

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 33 92 33 55

Trafikudvalget har i brev af 16. november 2009 stillet mig følgende spørgsmål 257 (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Per Clausen (EL).

Spørgsmål nr. 257:

”Ministeren bedes gøre rede for, hvordan ministerens ændrede holdning vil kunne påvirke Ringsted-banens passage af Vigerslevvej, og hvilken højde en evt. overføring vil få.”

Svar:

Jeg skal henviser til besvarelse af spørgsmål 253.

Med venlig hilsen

Lars Barfoed

Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg
1240 København K

MINISTEREN

Dato 7. december 2009
Dok.id 933840
J. nr. 004-u18-1388

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 33 92 33 55

Trafikudvalget har i brev af 16. november 2009 stillet mig følgende spørgsmål 258 (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Per Clausen (EL).

Spørgsmål nr. 258:

"Ministeren bedes gøre rede for, i hvilket omfang anlægsøkonomiske forhold gør sig gældende med hensyn til ministerens ændrede holdning, således som den kommer til udtryk i svar på TRU alm. del - spm. 18."

Svar:

Jeg skal henvise til besvarelse af spørgsmål 253.

Med venlig hilsen

Lars Barfoed

MINISTEREN

Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg
1240 København K

Dato 7. december 2009
Dok.id 933840
J. nr. 004-u18-1388

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 33 92 33 55

Trafikudvalget har i brev af 16. november 2009 stillet mig følgende spørgsmål 259 (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Per Clausen (EL).

Spørgsmål nr. 259:

"Ministeren bedes gøre rede for, divergensen mellem svar på TRU alm. del - spm. 18, og følgende passus i "En moderne jernbane", hvor det hedder:
"Parterne er enige om derudover, at afsætte 350 mio. kr. til en overdækning af banen gennem det grønne område langs Kulbanevej. Overdækningen vil bl.a. mindske barriereeffekterne og reducere støjgenerne i det tæt bebyggede kvarter. Samtidig vil fodboldbanerne i den østlige ende af Kulbanevej kunne reetableres. Overdækningen vil bidrage til at opretholde områdets rekreative værdi og udviklingsmæssige potentialer. Der etableres i samarbejde med Københavns Kommune midlertidige faciliteter til opretholdelse af fritidsaktiviteterne i området."

Svar:

Den i spørgsmål 259 angivne passus, beskriver den projekterede løsning, som også er beskrevet i miljøredegørelsen og har været beslutningsgrundlaget for den politiske aftale af 22. oktober 2009 mellem forligspartierne.

Den tidligere besvarelse af spørgsmål 18, indeholder også svar på nogle tidligere vurderinger af en tunnelloøsning igennem Vigerslevparken. Løsningen er opgivet på grund af store miljøkonsekvenser og usikkerheder, der henvises i øvrigt til besvarelse af spørgsmål 256.

Med venlig hilsen

Lars Barfoed

MINISTEREN

Dato 7. december 2009
Dok. id 937995
J. nr. 004-u18-1396

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 33 92 33 55

Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg
1240 København K

Trafikudvalget har i brev af 18. november 2009 stillet mig følgende spørgsmål 274 (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Per Clausen (EL).

Spørgsmål nr. 274:

"Ministeren bedes oplyse, hvorvidt der er borgere, foreninger, lokale myndigheder mv., der i forbindelse med høringsprocessen om Nybygningsløsningen har fået deres ønsker, forslag, ideer mv., opfyldt, og i givet fald bedes oplyst hvilke."

Svar:

Vedrørende København-Ringsted projektet udgav Trafikstyrelsen i september 2008 en miljøredegørelse i høringsudgave, i april 2009 et høringsnotat med opsamling på den offentlige høring, og i september 2009 en endelig miljøredegørelse. Ved at sammenholde informationerne i disse dokumenter kan der gives følgende oversigt over elementer i projektet, som på baggrund af offentlighedens forslag, ideer mv. er blevet ændret, tilpasset eller tilvalgt i det detaljerede arbejde med den projekterede løsning, der er fremlagt til politisk beslutning.

Ved Retortvej/Kulbanevej er der med henblik på en smidig trafikafvikling indarbejdet et vejforløb, hvor Retortvej bliver forbundet med Kulbanevej i en rundkørsel, og hvor det 3. ben er en forbindelsesvej til Vigerslev Allé.

Ved Andelsboligforeningen Thorvalds Minde ved Vigerslev Allé er der indarbejdet en fjederkonstruktion under sporene med henblik på at minimere vibrationer fra bane i drift.

Banen anlægges i Vallensbæk tæt på Holbækmotorvejen og nord om Vallensbæk Sø. Herved undgås barriereeffekten, og Vallensbæk Landsby og Vallensbæk Mose belastes mindst muligt.

Ved Cementvej i Solrød Strand er banens linjeføring flyttet længere mod vest og banedæmningen er blevet kortere og lavere. Herved mindskes støjuddbredelsen, og samtidig er arealbehovet i erhvervsområdet mindre omfattende.

I Bjæverskov er forløbet af Bjæverskovvej ændret, således at banen anlægges tættere på Vestmotorvejen og lavere end tidligere, f.eks. krydser banen nu dybere under Ejbyvej, og Ejbyvej hæves ikke. Herved mindskes den visuelle barriere, og støjuddbødelsen syd for motorvejen bliver lidt mindre, selvom den ikke er kritisk.

I Fjællebro indgår forslaget om anlæggelse af en omfartsvej vest om landsbyen ikke længere i projektet.

Mellem Fjællebro og Ringsted indgår forslaget om at anlægge to lange og høje banebroer ikke længere i projektet, idet der i stedet skal ske sporændringer på Ringsted Stations store sporområde.

Endelig kan nævnes, at der ved Kulbanevej blev fremlagt to projekterede løsninger – en løsning med bane i åben afgravning og en løsning med overdækning. I den politiske aftale om projektet indgår løsningen med overdækning.

Med venlig hilsen

Lars Barfoed

MINISTEREN

Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg
1240 København K

Dato 7. december 2009
Dok. id 937995
J. nr. 004-u18-1396

Fredriksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 33 92 33 55

Trafikudvalget har i brev af 18. november 2009 stillet mig følgende spørgsmål 275 (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Per Clausen (EL).

Spørgsmål nr. 275:

"Ministeren bedes oplyse, hvorvidt der er foretaget tilbunds gående undersøgelser af anlæg af en cut-and-cover-tunnel gennem Vigerslevparken, og i givet fald bedes resultatet af undersøgelserne oplyst."

Svar:

Trafikstyrelsen har i sit indledende arbejde undersøgt mulighederne for at anlægge en cut-and-cover tunnel gennem Vigerslevparken. Løsningen blev imidlertid vurderet til at være meget dyr og miljømæssigt yderst risikabel, og den blev derfor fravalgt og ikke yderligere undersøgt, jf. besvarelsen af spørgsmål 146.

Vigerslevparken byder på meget vanskelige, fysiske forhold. Der ville ved anlæg af en tunnel være risiko for forurening af grundvandet, og tunnelens placering under grundvandsspejlet ville medføre, at den skulle udføres i en vandtæt konstruktion. Det blev desuden vurderet, at der ikke kunne opnås tilladelse til en grundvandssænkning i anlægsperioden.

Dertil kommer, at en nedgravningsdybde på 15-20 m under terræn ikke kunne gennemføres uden konsekvenser for tunnellerne ved henholdsvis Kulbanevej og Vigerslev Allé/Allingvej, idet der ved projekteringen af det samlede baneforløb også skal tages hensyn til bl.a. kørekomfort og stigningskurver.

Løsningen for det samlede baneforløb blev vurderet til at være økonomisk urealistisk.

Med venlig hilsen

Lars Barfoed

MINISTEREN

Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg
1240 København K

Dato 27. november 2009
Dok.id 938915
J. nr. 004-u18-1406

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 33 92 33 55

Trafikudvalget har i brev af 20. november 2009 stillet mig følgende spørgsmål 287 (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Per Clausen (EL).

Spørgsmål nr. 287:

"Kan ministeren tilslutte sig, at der allerede nu bør udvælges en lokalitet på Nybygningsløsningen, hvor en kommende jernbane fra Helsingør vest om København kan tilsluttes, og i benægtende fald, bedes oplyst hvorfor ikke."

Svar:

Nej. En jernbane fra Helsingør vest om København skønnes ikke relevant.

Med venlig hilsen

Lars Barfoed

Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg
1240 København K

MINISTEREN

Dato 16. december 2009
Dok.id 939269
J. nr. 004-u18-1413

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 33 92 33 55

Trafikudvalget har i brev af 20. november 2009 stillet mig følgende spørgsmål 290 (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Per Clausen (EL).

Spørgsmål nr. 290:

"Ministeren bedes kommentere den kritik, der rejses i forbindelse med høringsprocessen om Nybygningsløsningen fra såvel Sund & Bælt som Øresundsbroen, der begge påpeger, at der ikke er set på muligheden for at integrere hele den sjællandske regionaltogstrafik i Øresunds-regionen."

Svar:

Langt den overvejende del af de rejsende mellem Sverige og Danmark har enten udgangspunkt eller endemål i København H eller i Kastrup Lufthavn.

Dertil kommer at integration af den sjællandske regionaltogstrafik i Øresunds-regionen på nuværende tidspunkt ikke er aktuel.

Trafikstyrelsen arbejder for nærværende med en undersøgelse af mulighederne for at øge kapaciteten på Øresundsbanen. Herunder vil forskellige muligheder, som også berører langsigtede løsninger af banegårdskapaciteten i København som helhed, blive undersøgt, også med hensyn til nye trafikale anvendelsesmuligheder.

Med venlig hilsen

Lars Barfoed

Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg
1240 København K

MINISTEREN

Dato 16. december 2009
Dok.id 939269
J. nr. 004-u18-1413

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 33 92 33 55

Trafikudvalget har i brev af 20. november 2009 stillet mig følgende spørgsmål 296 (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Per Clausen (EL).

Spørgsmål nr. 296:

"Ministeren bedes gøre rede for, hvorvidt der ved forhandlingerne med Københavns Kommune om området ved Grøntorvet og Ny Ellebjerg, vil blive afsat så store arealreserver, at der vil være plads til anlæg af de nødvendige niveaufri skæringer, samt i øvrigt oplyse hvor store arealreserver det vil dreje sig om."

Svar:

De nødvendige arealer forventes fastsat ved lov og ikke ved forhandlingerne med Københavns Kommune. I den forbindelse er det en forudsætning, at der reserveres arealer til de niveaufri skæringer. Den præcise arealstørrelse fastlægges forud for ekspropriationsforretningen.

Med venlig hilsen

Lars Barfoed

MINISTEREN

Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg
1240 København K

Dato 16. december 2009
Dok.id 939269
J. nr. 004-u18-1413

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 33 92 33 55

Trafikudvalget har i brev af 20. november 2009 stillet mig følgende spørgsmål 297 (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Per Clausen (EL).

Spørgsmål nr. 297:

"Hvordan vil ministeren sikre, at der udlægges tilstrækkelige arealreserver i området ved Grøntorvet og Ny Ellebjerg med henblik på anlæg af niveaufrie skæringer, og således at der ikke på et senere tidspunkt kan opstå mangel på arealer til kommende udvidelser af banen?"

Svar:

Jeg henviser til min besvarelse af TRU spørgsmål 296.

Med venlig hilsen

Lars Barfoed

Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg
1240 København K

J.nr.

Den 14. december 2009

Folketingets Trafikudvalg har i brev af 20. november 2009 stillet følgende spørgsmål nr. 298 (alm. del), som hermed besvares. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Per Clausen (EL).

Spørgsmål nr. 298 (alm. del)

Finder ministrene det hensigtsmæssigt, at Københavns Kommune planlægger byggeri bestående af op til 1.800 boliger samt erhverv, service og kultur tæt ved Ny Ellebjerg-krydset, i betragtning af de støjgener et så stærkt trafikeret knudepunkt vil give anledning til?

Svar

Kommuneplanen skal ifølge planlovens § 11 a, stk. 1, nr. 8, indeholde retningslinjer for sikring af, at støjbelastede arealer ikke udlægges til støjfølsom anvendelse, medmindre den fremtidige anvendelse kan sikres mod støjgener, jf. § 15 a. Miljøstyrelsen har udarbejdet vejledninger, der beskriver, hvordan der tages højde for støj og vibrationer fra trafik anlæg i forbindelse med planlægning af bebyggelse på støjbelastede områder.

Miljøministeriets miljøcentre påser, at kommunernes planlægning ikke strider mod overordnede interesser. Miljøcenter Roskilde har vurderet, at dette ikke er tilfældet i forhold til de planer for byomdannelse ved Ny Ellebjerg, som Københavns Kommune har fremlagt i forslag til kommuneplan.

Det er kommunen, der udmønter den konkrete planlægning i forhold til kommuneplanen. Kommunen – i dette tilfælde Københavns Kommune – er myndighed på området og skal derfor sikre, at der tages højde for støjgener ved den videre planlægning for det pågældende område.

Retlige spørgsmål om kommunens overholdelse af kravene til lokalplanlægningen i planlovens § 15 a kan påklages til Naturklagenævnet.

Troels Lund Poulsen/ Sven Koefoed-Hansen

Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg
1240 København K

MINISTEREN

Dato 14. december 2009
Dok.id 939664
J. nr. 004-u18-1416

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 33 92 33 55

Trafikudvalget har i brev af 23. november 2009 stillet mig følgende spørgsmål 311 (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Per Clausen (EL).

Spørgsmål nr. 311:

”Ministeren bedes gøre rede for, hvor meget en senere udbygning af knudepunktet ved Ny Ellebjerg til niveaufrie skæringer skønnes at ville koste, sammenlignet med hvis de niveaufrie skæringer blev anlagt i dag.”

Svar:

Der henvises til svar på spørgsmål 1542.

Med venlig hilsen

Lars Barfoed

Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg
1240 København K

MINISTEREN

Dato 14. december 2009
Dok.id 939664
J. nr. 004-118-1416

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 33 92 33 55

Trafikudvalget har i brev af 23. november 2009 stillet mig følgende spørgsmål 312 (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Per Clausen (EL).

Spørgsmål nr. 312:

”Ministeren bedes gøre rede for, hvorvidt en senere udbygning af knudepunktet ved Ny Ellebjerg til niveaufrie skæringer vil kunne gennemføres, uden at der sker en periodevis indgriben i den almindelige togdrift.”

Svar:

Der henvises til svar på spørgsmål 1545.

Med venlig hilsen

Lars Barfoed

Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg
1240 København K

MINISTEREN

Dato 14. december 2009
Dok.id 939664
J. nr. 004-u18-1416

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 33 92 33 55

Trafikudvalget har i brev af 23. november 2009 stillet mig følgende spørgsmål 313 (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Per Clausen (EL).

Spørgsmål nr. 313:

”Ministeren bedes gøre rede for forureningsniveauet for de luftskadelige stoffer, primært kvælstoffer, svovl, partikler, kulilte mv., langs Nybygningsløsningens åbne trug mellem Hvidovrevej og Avedøre Havnevej.

Svar:

På strækningen vil der køre relativt få dieseltog i forhold til den nuværende trafik på Vestbanen. Emissionen fra togene vil derfor kun have marginal betydning for den samlede luftforurening i området.

Med venlig hilsen

Lars Barfoed

MINISTEREN

Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg
1240 København K

Dato 15. december 2009
Dok.id 941288
J. nr. 004-u18-1419

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 33 92 33 55

Trafikudvalget har i brev af 24. november 2009 stillet mig følgende spørgsmål 323 (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Per Clausen (EL).

Spørgsmål nr. 323:

”Ministeren bedes gøre rede for, hvad højden på Nybygningsløsningens underføring under Vigerslevvej vil være.”

Svar:

Som det fremgår af miljøredegørelsen for København–Ringsted ”Ny Ellebjerg station- Baldersbæk” hæfte 3 side 11 vil vejen blive hævet op til 2 meter.

Med venlig hilsen

Lars Barfoed

Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg
1240 København K

MINISTEREN

Dato 15. december 2009
Dok.id 941288
J. nr. 004-UI8-1419

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 33 92 33 55

Trafikudvalget har i brev af 24. november 2009 stillet mig følgende spørgsmål 324 (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Per Clausen (EL).

Spørgsmål nr. 324:

”Ministeren bedes gøre rede for differencen mellem at lade Nybygningsløsningen dykke med 12-15 promille eller mere under Retortvej, fremfor kun at lade den dykke med 8 promille, som foreslået af Trafikstyrelsen.”

Svar:

På banestrækningen København-Ringsted er der siden 1993 gennemført en lang række undersøgelser med henblik på at udbygge kapaciteten. Banestrækningen er dermed formentlig den bedst undersøgte strækning i Danmark, og der er - bl.a. under inddragelse af erfaringer fra andre jernbaneanlæg - gennemført en lang række tekniske, økonomiske og trafikale vurderinger af, hvordan det bedste og mest realistisk gennemførbare anlæg udformes. Trafikstyrelsen har på den baggrund i september 2009 afsluttet miljøredegørelse for København-Ringsted projektet, og det er på baggrund af redegørelsen dokumenteret, at Nybygningsløsningen er den bedste og mest fremtidssikrede løsning. Trafikstyrelsens miljøredegørelse fastlægger i detaljer udformningen af en ny bane København-Ringsted.

Med transportaftalen om "En moderne jernbane" af 22. oktober 2009 har alle Folketingets partier, på nær Enhedslisten, besluttet at anlægge nybygningsløsningen og finansiere den nye jernbane af de 10 mia. kr., der blev afsat til projektet med aftale af 29. januar 2009 om en grøn transportpolitik. Anlægget vil i henhold til aftalen af 22. oktober 2009 blive udformet som beskrevet i Trafikstyrelsens miljøredegørelse inkl. tilvalg af overdækning ved Kulbanevej til yderligere 0,35 mia. kr. Dermed er anlægget af banen lagt fast, og jeg agter derfor ikke at forholde mig til spørgsmål af hypotetisk eller spekulativ karakter.

Med venlig hilsen

Lars Barfoed

MINISTEREN

Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg
1240 København K

Dato 15. december 2009
Dok.id 941288
J. nr. 004-u18-1419

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 33 92 33 55

Trafikudvalget har i brev af 24. november 2009 stillet mig følgende spørgsmål 325 (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Per Clausen (EL).

Spørgsmål nr. 325:

”Ministeren bedes oplyse, hvor mange promiller, Nybygningsløsningen maksimalt kan dykke under modgående spor ved anlæg af niveaufrie skæringer i Ny Ellebjerg-krydset, og ved en underføring under Retortvej.”

Svar:

Jeg henviser til svar på spørgsmål 324.

Med venlig hilsen

Lars Barfoed

Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg
1240 København K

MINISTEREN

Dato 15. december 2009
Dok.id 941288
J. nr. 004-u18-1419

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 33 92 33 55

Trafikudvalget har i brev af 24. november 2009 stillet mig følgende spørgsmål 326 (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Per Clausen (EL).

Spørgsmål nr. 326:

”Ministeren bedes gøre rede for med hvilken begrundelse, det ved anlæg af Kastrupbanen, blev besluttet at anlægge banen i en cut-and-cover-tunnel langs industri- og erhvervsområdet i Sydhavnsgade frem til Sjællandsbroen, mens såvel ministeren som Trafikstyrelsen ikke mener, at noget tilsvarende kan lade sig gøre med Nybygningsløsningen, gennem det tæt beboede område fra Ny Ellebjerg til Avedøre Havnevej.”

Svar:

Jeg henviser til svar på spørgsmål 324.

Med venlig hilsen

Lars Barfoed

Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg
1240 København K

MINISTEREN

Dato 15. december 2009
Dok.id 941288
J. nr. 004-u18-1419

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 33 92 33 55

Trafikudvalget har i brev af 24. november 2009 stillet mig følgende spørgsmål 327 (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Per Clausen (EL).

Spørgsmål nr. 327:

”Ministeren bedes gøre rede for, hvorvidt det i forbindelse med anlæg af Nybygningsløsningen vil være mere rentabelt og forsvarligt at bygge nye huse i Finnebyen til erstatning for de meget skrøbelige huse, der alligevel skal flyttes, ifølge høringssvar fra Lejerforeningen Oasen af 17. november 2008.”

Svar:

Jeg henviser til svar på spørgsmål 324.

Med venlig hilsen

Lars Barfoed

Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg
1240 København K

MINISTEREN

Dato 15. december 2009
Dok.id 941288
J. nr. 004-u18-1419

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 33 92 33 55

Trafikudvalget har i brev af 24. november 2009 stillet mig følgende spørgsmål 328 (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Per Clausen (EL).

Spørgsmål nr. 328:

”Ministeren bedes oplyse, hvor mange boliger, der er beliggende indenfor en afstand af 50 meter fra Nybygningsløsningen på strækningen fra Ny Ellebjerg til Avedøre Havnevej, der er sat til salg.”

Svar:

De ønskede oplysninger foreligger ikke.

Med venlig hilsen

Lars Barfoed

MINISTEREN

Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg
1240 København K

Dato 15. december 2009
Dok.id 941288
J. nr. 004-u18-1419

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 33 92 33 55

Trafikudvalget har i brev af 24. november 2009 stillet mig følgende spørgsmål 329 (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Per Clausen (EL).

Spørgsmål nr. 329:

”Ministeren bedes gøre rede for, på hvor mange ejendomme langs Nybygningsløsningen på strækningen fra Ny Ellebjerg til Avedøre Havnevej, der vil være risici for sætningsskader.”

Svar:

I detailfasen vil udførelsesmetoderne nærmere blive vurderet og der vil blive stillet krav til vibrationsomfanget i udførelsesfasen, for at minimere risikoen for sætningsskader på bygninger i nærheden. Forinden anlægsarbejderne påbegyndes vil anlægsmyndigheden foretage en registrering af de nærliggende bygninger for at vurdere deres øjeblikkelige tilstand, herunder om bygningerne har revner.

Med venlig hilsen

Lars Barfoed

Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg
1240 København K

MINISTEREN

Dato 15. december 2009
Dok.id 941288
J. nr. 004-u18-1419

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 33 92 33 55

Trafikudvalget har i brev af 24. november 2009 stillet mig følgende spørgsmål 330 (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Per Clausen (EL).

Spørgsmål nr. 330:

”Ministeren bedes gøre rede for, hvorvidt erstatning til boligejere på grund af mulige sætningsskader, der måtte opstå i forbindelse med anlæg og/eller drift af Nybygningsløsningen, er inkluderet i anlægsbudgettet på de 10 mia. kr.”

Svar:

I henhold til Ny anlægsbudgettering, er der i anlægsoverslaget medtaget et erfaringsbaseret korrektionstillæg. Dette tillæg tager højde for utilsigtede udgifter.

Med venlig hilsen

Lars Barfoed

Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg
1240 København K

MINISTEREN

Dato 15. december 2009
Dok.id 941288
J. nr. 004-u18-1419

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 33 92 33 55

Trafikudvalget har i brev af 24. november 2009 stillet mig følgende spørgsmål 331 (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Per Clausen (EL).

Spørgsmål nr. 331:

”Ministeren bedes gøre rede for såvel størrelsen som markedsværdien (skøn) af den støjvold der er beliggende mellem Hvidovre Hospital og Holbæk-motorvejen, i fald volden overflødiggøres ved, at motorvejen mellem Hvidovrevej og Avedøre Havnevej overdækkes, og det derved fremkomne areal ovenpå overdækning inddrages til såvel bymæssige formål som til en kommende udvidelse af hospitalet.”

Svar:

De ønskede oplysninger foreligger ikke.

Med venlig hilsen

Lars Barfoed

MINISTEREN

Dato 21. december 2009

Dok.id

J. nr. 004-U18-1419

Frederiksholms Kanal 27 F

1220 København K

Telefon 33 92 33 55

Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg
1240 København K

Trafikudvalget har i brev af 24. november 2009 stillet mig følgende spørgsmål 332 (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Per Clausen (EL).

Spørgsmål nr. 332:

"Kan ministeren bekræfte, at når den ene indadgående kørebane på Holbæk-motorvejen er overmalet med spærrestriber, er årsagen til det, at motorvejen reelt har en overkapacitet, siden der ikke er brug for den pågældende vejbane?"

Svar:

Nej, der er efter et broarbejde på Avedøre Havnevej bibeholdt en spærreflade i østgående retning til at sikre en trafiksikker afvikling af trafikken.

Vejdirektoratet har oplyst, at direktoratet på nuværende tidspunkt analyserer muligheden for at forbedre afviklingen for henholdsvis ligeudkørende og trafikanter på strækningen mellem Avedøre Havnevej og Vigerslevvej (Ring 2), der skal svinge til venstre ved Vigerslevvej.

Med venlig hilsen

Lars Barfoed

MINISTEREN

Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg
1240 København K

Dato 21. december 2009
Dok.id
J. nr. 004-U18-1419

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 33 92 33 55

Trafikudvalget har i brev af 24. november 2009 stillet mig følgende spørgsmål 333 (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Per Clausen (EL).

Spørgsmål nr. 333:

”Ministeren bedes gøre rede for, hvorvidt der - som foreslået af Vejdirektoratet i høringsvar af 28. november 2008 - er blevet, eller vil blive nedsat ”en arbejdsgruppe, som kan fortsætte den konstruktive dialog om baneprojektet og statsvejnettet med henblik på at afklare grænseflader og finde løsninger til den videre bearbejdning af baneprojektet som hensigtsmæssigt kan tilgodese såvel bane- som vejinteresserne”.

Svar:

Der har i forbindelse med den hidtidige planlægning af projektet vedrørende udbygningen af kapaciteten mellem København og Ringsted været et konstruktivt samarbejde mellem Trafikstyrelsen og Vejdirektoratet, herunder i diverse arbejdsgrupper. Jeg forventer at det konstruktive samarbejde fortsætter.

Med venlig hilsen

Lars Barfoed

Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg
1240 København K

MINISTEREN

Dato 21. december 2009
Dok.id
J. nr. 004-U18-1419

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 33 92 33 55

Trafikudvalget har i brev af 24. november 2009 stillet mig følgende spørgsmål 334 (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Per Clausen (EL).

Spørgsmål nr. 334:

”Når nu Nybygningsløsningen medvirker til, at der sker en større overflytning fra bil til tog og der således opnås bedre fremkommelighed på især tæt befærdede veje, da bedes ministeren gøre rede for formålet med at give Vejdirektoratet vetoret over planerne om at indskrænke Holbækmotorvejen gennem Hvidovre.”

Svar:

Vejdirektoratet har ikke en vetoret som anført.

Med venlig hilsen

Lars Barfoed

MINISTEREN

Dato 21. december 2009

Dok.id

J. nr. 004-U18-1419

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 33 92 33 55

Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg
1240 København K

Trafikudvalget har i brev af 24. november 2009 stillet mig følgende spørgsmål 335 (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Per Clausen (EL).

Spørgsmål nr. 335:

”Finder ministeren det hensigtsmæssigt, at give Vejdirektoratet vetoret over planerne om at indskrænke Holbækmotorvejen gennem Hvidovre, når de overordnede målsætninger dels er at begrænse antallet af biler, der kører ind i Københavns Kommune, og dels nødvendigheden af at reducere vejtrafikkens udslip af klimaskadelige stoffer?”

Svar:

Jeg henviser til mit svar på TRU spørgsmål 333 og 334.

Med venlig hilsen

Lars Barfoed

MINISTEREN

Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg
1240 København K

Dato 21. december 2009
Dok.id
J. nr. 004-U18-1419

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 33 92 33 55

Trafikudvalget har i brev af 24. november 2009 stillet mig følgende spørgsmål 336 (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Per Clausen (EL).

Spørgsmål nr. 336:

”Finder ministeren det hensigtsmæssigt, at Vejdirektoratets ønske om at sikre sig arealer til evt. fremtidige udvidelser af Holbækmotorvejen gennem Hvidovre, bør prioriteres højere end hensynet til beboerne langs motorvejen samt til Hvidovre Kommunes ønske om at kunne binde kommunen bedre sammen ved en overdækning af motorvejen, og finder ministeren det acceptabelt, at Vejdirektoratet dermed blokerer for en løsning med betydelige byplanmæssige, rekreative muligheder?”

Svar:

Jeg henviser til mit svar på TRU spørgsmål 333 og 334.

Med venlig hilsen

Lars Barfoed

Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg
1240 København K

MINISTEREN

Dato 15. december 2009
Dok.id 941288
J. nr. 004-u18-1419

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 33 92 33 55

Trafikudvalget har i brev af 24. november 2009 stillet mig følgende spørgsmål 337 (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Per Clausen (EL).

Spørgsmål nr. 337:

”Ministeren bedes gøre rede for, hvad det vil koste at anlægge Trafikstyrelsens forslag til Nybygningsløsning gennem Hvidovre, og hvor meget det vil koste at anlægge jernbanen langs en smallere motorvej.”

Svar:

Jeg henviser til svar på spørgsmål 324.

Med venlig hilsen

Lars Barfoed

Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg
1240 København K

MINISTEREN

Dato 15. december 2009
Dok.id 941288
J. nr. 004-u18-1419

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 33 92 33 55

Trafikudvalget har i brev af 24. november 2009 stillet mig følgende spørgsmål 338 (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Per Clausen (EL).

Spørgsmål nr. 338:

”Ministeren bedes gøre rede for, hvorvidt de ganske omfattende omlægninger af ledninger af alle slags (kloakker, gas, vand, el, telefon og fjernvarme), er inkluderet i anlægsbudgettet for Nybygningsløsningen.”

Svar:

Omkostninger til de ovenstående aktiviteter er medtaget i anlægsbudgettet.

Med venlig hilsen

Lars Barfoed

MINISTEREN

Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg
1240 København K

Dato 15. december 2009
Dok.id 941288
J. nr. 004-u18-1419

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 33 92 33 55

Trafikudvalget har i brev af 24. november 2009 stillet mig følgende spørgsmål 339 (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Per Clausen (EL).

Spørgsmål nr. 339:

"Finder ministeren, at en merudgift på måske en halv mia. kr., ud af et anlægsbudget på 10 mia. kr., bør være afgørende for, hvorvidt der kan etableres en overdækning af motorvejen og Nybygningsløsningen gennem Hvidovre Kommune, og dermed bidrage til at en markant forbedring af de bymæssige og rekreative interesser?"

Svar:

Jeg henviser til svar på spørgsmål 324.

Med venlig hilsen

Lars Barfoed

Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg
1240 København K

MINISTEREN

Dato 15. december 2009
Dok.id 941288
J. nr. 004-u18-1419

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 33 92 33 55

Trafikudvalget har i brev af 24. november 2009 stillet mig følgende spørgsmål 340 (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Per Clausen (EL).

Spørgsmål nr. 340:

”Ministeren bedes be- eller afkræfte, at der som udgangspunkt kun opstilles støjskærme, der hvor Miljøministeriets krav ellers ikke kan overholdes.”

Svar:

Støjskærme opstilles hvor de fastlagte støjgrænser overskrides og hvor det såkaldte støjbelastningstal pr. km (SBT/km) er over 8.

Med venlig hilsen

Lars Barfoed

Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg
1240 København K

MINISTEREN

Dato 15. december 2009
Dok.id 941288
J. nr. 004-u18-1419

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 33 92 33 55

Trafikudvalget har i brev af 24. november 2009 stillet mig følgende spørgsmål 341 (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Per Clausen (EL).

Spørgsmål nr. 341:

Ministeren bedes gøre rede for antallet af matrikler i en afstand på 100 meter fra Nybygningsløsningen, hvor samtaler i haverne vil være umulige at gennemføre, når et godstog passerer fordi.

Svar:

Der er ikke foretaget en undersøgelse, der belyser dette spørgsmål.

Med venlig hilsen

Lars Barfoed

MINISTEREN

Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg
1240 København K

Dato 15. december 2009
Dok.id 941288
J. nr. 004-u18-1419

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 33 92 33 55

Trafikudvalget har i brev af 24. november 2009 stillet mig følgende spørgsmål 342 (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Per Clausen (EF).

Spørgsmål nr. 342:

"Ministeren bedes gøre rede for divergensen mellem Trafikstyrelsens vurdering af, at 45 pct. af passagertogtrafikken vil foregå med eltog, mens DSB's strategi for landsdelstrafikken i højere grad baseres på indsættelse af IC4 og en fortsat brug af IC3-tog i den sjællandske regionaltogstrafik."

Svar:

I Trafikstyrelsens beregninger er det forudsat, at der anvendes eltogsmateriel hvor dette er muligt. Øvrig trafik køres med dieselmateriel. Beregningerne er søgt gjort uafhængige af specifikke materieltyper, da de økonomiske beregninger gennemføres på en 50 års tidshorisont, hvilket er længere end levetiden for det eksisterende togmateriel. F.eks. vil IC3 togene i 2018 være mellem 20 og 30 år gamle og formentligt under udfasning. I stedet benyttes "standard togmateriel", der er "bedste bud" på fremtidens togmateriel, hvad angår egenskaber, specifikationer og pris.

Med venlig hilsen

Lars Barfoed

Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg
1240 København K

MINISTEREN

Dato 21. december 2009
Dok.id
J. nr. 004-U18-1419

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 33 92 33 55

Trafikudvalget har i brev af 24. november 2009 stillet mig følgende spørgsmål 343 (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Per Clausen (EL).

Spørgsmål nr. 343:

”Ministeren bedes give eksempler på veje - ud over Folehaven i Valby - hvor det areal, der er til rådighed for bilisterne er blevet indskrænket, og uden at dette har haft negative følger for bilernes fremkommelighed.”

Svar:

Jeg henviser til min besvarelse af TRU spørgsmål 332, hvorefter det fremgår at spørgsmålet bygger på en forkert præmis.

Med venlig hilsen

Lars Barfoed

MINISTEREN

Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg
1240 København K

Dato 15. december 2009
Dok.id 941288
J. nr. 004-u18-1419

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 33 92 33 55

Trafikudvalget har i brev af 24. november 2009 stillet mig følgende spørgsmål 344 (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Per Clausen (EL).

Spørgsmål nr. 344:

”Ministeren bedes gøre rede for, hvorvidt det er hensynet til anlægsøkonomien, der er afgørende for, om Nybygningsløsningen graves ned under Harrestrup Å, eller om der findes reelle tekniske argumenter, der taler imod en sådan løsning, og i bekræftende fald bedes oplyst hvilke.”

Svar:

Jeg henviser til svar på spørgsmål 324.

Med venlig hilsen

Lars Barfoed

Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg
1240 København K

MINISTEREN

Dato 15. december 2009
Dok.id 941288
J. nr. 004-u18-1419

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 33 92 33 55

Trafikudvalget har i brev af 24. november 2009 stillet mig følgende spørgsmål 345 (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Per Clausen (EL).

Spørgsmål nr. 345:

”Ministeren bedes be- eller afkræfte Trafikstyrelsens udsagn på borgermødet i Hvidovre den 11. november 2008 om, at der i projektet er åbnet op for muligheden for at etablere en ny station på et senere tidspunkt med omstigningsmuligheder til en eventuel letbane, og i bekræftende fald bedes oplyst placeringen af en sådan station.”

Svar:

Jeg henviser til svar på spørgsmål 324.

Med venlig hilsen

Lars Barfoed

Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg
1240 København K

MINISTEREN

Dato 15. december 2009
Dok.id 941288
J. nr. 004-u18-1419

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 33 92 33 55

Trafikudvalget har i brev af 24. november 2009 stillet mig følgende spørgsmål 346 (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Per Clausen (EL).

Spørgsmål nr. 346:

”Ministeren bedes gøre rede for, hvilke dele af Nybygningsløsningen, der i anlægsplanerne fra 90'erne var tunnellagt, og hvor meget omkostningerne til tunnellægningen på det tidspunkt androg.”

Svar:

I 1990'erne blev der præsenteret en nybygningsløsning med 3 alternativer

Hovedforslag: Tunnel Grøntorvet – Hvidovre med 3,8 km tunnel.

Variant 1: Tunnel Kbh: H – Avedøre med 9,3 km tunnel.

Variant 2: Nord om Ishøj – landsby med 3,8 km tunnel.

Hovedforslagets linjeføring er den løsning der bedst kan sammenlignes med Nybygningsløsningen 2009. Prisen for en 3,8 km lang tunnel, er estimeret til 2,1 mia. kr. prisniveau 2009. Priserne stammer fra Banestyrelsens rapport ”Priskalkulation af det berostillede projekt, Jernbaneanlæg København-Ringsted. Sammenfatning og dokumentation juni 2000”.

Med venlig hilsen

Lars Barfoed

MINISTEREN

Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg
1240 København K

Dato 15. december 2009
Dok.id 941288
J. nr. 004-u18-1419

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 33 92 33 55

Trafikudvalget har i brev af 24. november 2009 stillet mig følgende spørgsmål 347 (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Per Clausen (EL).

Spørgsmål nr. 347:

”Ministeren bedes be- eller afkræfte, at Trafikstyrelsen ved anlæg af Nybygningsløsningen prioriterer økonomi frem for miljømæssige hensyn, og at dette er årsagen til, at alle forslag på de afholdte borgermøder, der kunne fremme miljøet i forbindelse med Nybygningsløsningen, blev afvist udelukkende med økonomien som argument.”

Svar:

Jeg henviser til svar på spørgsmål 324.

Med venlig hilsen

Lars Barfoed

Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg
1240 København K

MINISTEREN

Dato 15. december 2009
Dok.id 941288
J. nr. 004-u18-1419

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 33 92 33 55

Trafikudvalget har i brev af 24. november 2009 stillet mig følgende spørgsmål 348 (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Per Clausen (EL).

Spørgsmål nr. 348:

”Ministeren bedes be- eller afkræfte anlægschef i Trafikstyrelsen, Martin Munk Hansens, udsagn på borgermødet i Hvidovre den 11. november 2008 om, at 90'ernes udgave af Nybygningsløsningen var alt for dyr, at Trafikstyrelsen efterfølgende fik besked på, fra politikernes side, at komme med et billigere forslag, og at dette derfor har været styrende for Trafikstyrelsens videre arbejde.”

Svar:

Jeg henviser til svar på spørgsmål 324.

Med venlig hilsen

Lars Barfoed

MINISTEREN

Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg
1240 København K

Dato 15. december 2009
Dok.id 941288
J. nr. 004-u18-1419

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 33 92 33 55

Trafikudvalget har i brev af 24. november 2009 stillet mig følgende spørgsmål 349 (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Per Clausen (EL).

Spørgsmål nr. 349:

”Ministeren bedes be- eller afkræfte anlægschef i Trafikstyrelsen, Martin Munk Hansens, udsagn på borgermødet i Hvidovre den 11. november 2008 om, at der ikke er tekniske hindringer for at overdække banen og motorvejen gennem Hvidovre, men at det grundlæggende er en politisk beslutning.”

Svar:

Jeg henviser til svar på spørgsmål 324.

Med venlig hilsen

Lars Barfoed

Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg
1240 København K

MINISTEREN

Dato 15. december 2009
Dok.id 941288
J. nr. 004-u18-1419

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 33 92 33 55

Trafikudvalget har i brev af 24. november 2009 stillet mig følgende spørgsmål 350 (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Per Clausen (EL).

Spørgsmål nr. 350:

”Ministeren bedes kommentere den konklusion, som mange borgere har givet udtryk for i forbindelse med høringsprocessen om København-Ringsted-banen, nemlig "at disse borgermøder er et spil for galleriet", eller "præsentationerne fra Trafikstyrelsens embedsmænd på borgermødet i Solrød var af stærk tendentiøs karakter, idet de havde karakter af at være lange "salgstaler" uden den nødvendige objektivitet, som man ellers måtte have forventet af embedsmænd", samt lignende udsagn, jf. nr. 016B, 28F, 042B, 097V, 190V, 230F m.fl.”

Svar:

Jeg er ikke enig i den refererede konklusion. Der er sket flere ændringer i det oprindelige projekt som følge af høringsprocessen.

Med venlig hilsen

Lars Barfoed

MINISTEREN

Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg
1240 København K

Dato 15. december 2009
Dok.id 941288
J. nr. 004-u18-1419

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 33 92 33 55

Trafikudvalget har i brev af 24. november 2009 stillet mig følgende spørgsmål 351 (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Per Clausen (EL).

Spørgsmål nr. 351:

”Ministeren bedes gøre rede for, hvad det vil koste at ekspropriere hele Andelsboligforeningen Thorvaldsminde, fremfor blot at ekspropriere enkelte dele af bebyggelsen, mens de restende boliger dels udsættes for betydelige støj- og vibrationsgener - hvoraf sidstnævnte kan resultere i sætningsskader - og dels med den konsekvens, at de fleste beboere fremover vil være stavnsbundne, fordi de ikke vil kunne sælge deres lejligheder.”

Svar:

Jeg henviser til svar på spørgsmål 324.

Med venlig hilsen

Lars Barfoed

Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg
1240 København K

MINISTEREN

Dato 15. december 2009
Dok.id 941288
J. nr. 004-u18-1419

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 33 92 33 55

Trafikudvalget har i brev af 24. november 2009 stillet mig følgende spørgsmål 352 (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Per Clausen (EL).

Spørgsmål nr. 352:

”Ministeren bedes gøre rede for, hvordan de beboere i Andelsboligforeningen Thorvaldsminde, der ikke får deres lejlighed eksproprieret ved anlæg af Nybygningsløsningen, vil være i stand til at kunne opretholde en normal tilværelse, når de vil være omgivet af Holbækmotorvejen, Nybygningsløsningen, intens bytrafik på Hvidovrevej, samt bustrafik med Linie 1A på alle sider af boligområdet.”

Svar:

Jeg henviser til svar på spørgsmål 324.

Med venlig hilsen

Lars Barfoed

Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg
1240 København K

MINISTEREN

Dato 15. december 2009
Dok.id 941288
J. nr. 004-u18-1419

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 33 92 33 55

Trafikudvalget har i brev af 24. november 2009 stillet mig følgende spørgsmål 353 (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Per Clausen (EL).

Spørgsmål nr. 353:

"Ministeren bedes gøre rede for, hvorvidt de beboere i Andelsboligforeningen Thorvaldsminde, der ikke får deres lejlighed eksproprieret ved anlæg af Nybygningsløsningen, vil blive kompenseret for de støj- og vibrationsgener, der vil være en følge af at bo i et boligområde, der er omgivet af Holbækmotorvejen, Nybygningsløsningen, intens bytrafik på Hvidovrevej, samt bustrafik med Linie 1A på alle sider af boligområdet."

Svar:

Jeg henviser til svar på spørgsmål 324.

Med venlig hilsen

Lars Barfoed

MINISTEREN

Dato 15. december 2009
Dok.id 941288
J. nr. 004-u18-1419

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 33 92 33 55

Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg
1240 København K

Trafikudvalget har i brev af 24. november 2009 stillet mig følgende spørgsmål 354 (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Per Clausen (EL).

Spørgsmål nr. 354:

”Finder ministeren det formålstjenligt at invitere repræsentanter for beboerne i Andelsboligforeningen Thorvaldsminde i Hvidovre på ekskursion til Berlin, for dér at besigtige forholdene omkring jernbaneanlæg forsynet med vibrationsdæpende systemer, når det så viser sig, at forholdene i Berlin ikke kan sammenlignes med forholdene i Hvidovre, og finder ministeren ikke, at beboerne i stedet burde have haft mulighed for, at besigtige vibrationsdæpende systemer ved jernbaner, hvor der kører mange passager- og godstog med meget høj fart?”

Svar:

Jeg henviser til svar på spørgsmål 324.

Med venlig hilsen

Lars Barfoed

Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg
1240 København K

MINISTEREN

Dato 15. december 2009
Dok.id 941288
J. nr. 004-u18-1419

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 33 92 33 55

Trafikudvalget har i brev af 24. november 2009 stillet mig følgende spørgsmål 355 (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Per Clausen (EL).

Spørgsmål nr. 355:

"Ministeren bedes be- eller afkræfte, at det, når Trafikstyrelsen afviser, at Andelsboligforeningen Thorvaldsminde kan medbringe en teknisk bisidder til møderne med Trafikstyrelsen, er i overensstemmelse med Forvaltningslovens § 8, stk. 1, hvori det hedder: "Den, der er part i en sag, kan på ethvert tidspunkt af sagens behandling lade sig repræsentere eller bistå af andre. Myndigheden kan dog kræve, at parten medvirker personligt, når det er af betydning for sagens afgørelse"."

Svar:

Når Trafikstyrelsen gennemfører offentlige høringer om anlægsprojekter er der ikke tale om, at borgerne er parter i forvaltningslovens forstand. Uanset dette bestræber Trafikstyrelsen sig på at give naboer en god og imødekommende behandling i forbindelse med anlægsarbejder.

I det konkrete tilfælde valgte andelsforeningen i to omgange rådgivere, der deltog i Trafikstyrelsens rådgiverteam for København-Ringsted projektet og dermed ville komme til at repræsentere begge sider i mødet.

Processen og indholdet af drøftelserne mellem andelsforeningen Thorvalds Minde og Trafikstyrelsen er beskrevet i notatet Thorvalds Minde – Nybygningsløsningen i forbindelse med hæfte 3 af Miljøredegørelsen. Den tekniske løsning for vibrationsdæmpning ud for andelsforeningen er dokumenteret i et notat i forbindelse med hæfte 6 af Miljøredegørelsen. Begge notater er tilgængelige på Trafikstyrelsens hjemmeside.

Med venlig hilsen

Lars Barfoed

Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg
1240 København K

MINISTEREN

Dato 15. december 2009
Dok.id 941288
J. nr. 004-118-1419

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 33 92 33 55

Trafikudvalget har i brev af 24. november 2009 stillet mig følgende spørgsmål 356 (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Per Clausen (EL).

Spørgsmål nr. 356:

"I fald ministeren svarer bekræftende på ovenstående spørgsmål, skyldes det da Forvaltningslovens § 8, stk. 2, hvori det hedder: "Bestemmelsen i stk. 1, 1. pkt., gælder ikke, hvis partens interesse i at kunne lade sig repræsentere eller bistå findes at burde vige for væsentlige hensyn til offentlige eller private interesser, eller hvor andet er fastsat ved lov?"

Svar:

Jeg henviser til svar på spørgsmål 355.

Med venlig hilsen

Lars Barfoed

MINISTEREN

Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg
1240 København K

Dato 15. december 2009
Dok.id 941288
J. nr. 004-u18-1419

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 33 92 33 55

Trafikudvalget har i brev af 24. november 2009 stillet mig følgende spørgsmål 357 (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Per Clausen (EL).

Spørgsmål nr. 357:

”Ministeren bedes gøre rede for, hvorvidt det er præcedens, at Trafikstyrelsen og andre anlægsmyndigheder, generelt afviser at holde møder med naboer, der berøres af anlægget af infrastrukturanlæg, i fald naboerne ønsker at medbringe bisidder til mødet med den relevante anlægsmyndighed.”

Svar:

Jeg henviser til svar på spørgsmål 324.

Med venlig hilsen

Lars Barfoed

Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg
1240 København K

MINISTEREN

Dato 15. december 2009
Dok.id 941288
J. nr. 004-u18-1419

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 33 92 33 55

Trafikudvalget har i brev af 24. november 2009 stillet mig følgende spørgsmål 358 (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Per Clausen (EL).

Spørgsmål nr. 358:

”Ministeren bedes gøre rede for, hvorvidt det er præcedens, at Trafikstyrelsen og andre anlægsmyndigheder, generelt afviser at holde møder med naboer, der berøres af anlægget af infrastrukturanlæg, i fald naboerne ønsker at medbringe bisidder til mødet med den relevante anlægsmyndighed.”

Svar:

Jeg henviser til svar på spørgsmål 355.

Med venlig hilsen

Lars Barfoed

Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg
1240 København K

MINISTEREN

Dato 15. december 2009
Dok.id 941288
J. nr. 004-u18-1419

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 33 92 33 55

Trafikudvalget har i brev af 24. november 2009 stillet mig følgende spørgsmål 359 (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Per Clausen (EL).

Spørgsmål nr. 359:

”Ministeren bedes be- eller afkræfte, at når Trafikstyrelsen afviser at holde møder med den bisidder, der bistår Andelsboligforeningen Thorvaldsminde, så gør Trafikstyrelsen sig skyldig i embedsmisbrug, der er i strid med Forvaltningslovens § 8.”

Svar:

Jeg henviser til svar på spørgsmål 355.

Med venlig hilsen

Lars Barfoed

MINISTEREN

Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg
1240 København K

Dato 15. december 2009
Dok.id 941288
J. nr. 004-u18-1419

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 33 92 33 55

Trafikudvalget har i brev af 24. november 2009 stillet mig følgende spørgsmål 360 (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Per Clausen (EL).

Spørgsmål nr. 360:

"Finder ministeren, at Trafikstyrelsens udsagn i brev af 27. oktober 2009 om Trafikstyrelsens fulde tillid til de indhyrede, tekniske rådgivere, ikke pr. automatik også bør omfatte sagens modpart, nemlig Andelsboligforeningen Thorvaldsminde, der kan have deres legitime grunde, til ikke at have tillid til Trafikstyrelsens tekniske rådgivere?"

Svar:

Jeg henviser til svaret på spørgsmål 355.

Med venlig hilsen

Lars Barfoed

Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg
1240 København K

MINISTEREN

Dato 15. december 2009
Dok.id 941288
J. nr. 004-u18-1419

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 33 92 33 55

Trafikudvalget har i brev af 24. november 2009 stillet mig følgende spørgsmål 361 (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Per Clausen (EL).

Spørgsmål nr. 361:

”Finder ministeren det acceptabelt, at det udelukkende er Trafikstyrelsens vurdering, der er gældende, og at den bisidder som Andelsboligforeningen Thorvaldsminde benytter, som part i sagen har ganske legitime interesser i at komme til orde på lige fod med Trafikstyrelsen?”

Svar:

Jeg henviser til svaret på spørgsmål 355.

Med venlig hilsen

Lars Barfoed

Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg
1240 København K

MINISTEREN

Dato 15. december 2009
Dok.id 941288
J. nr. 004-u18-1419

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 33 92 33 55

Trafikudvalget har i brev af 24. november 2009 stillet mig følgende spørgsmål 362 (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Per Clausen (EL).

Spørgsmål nr. 362:

"Finder ministeren, at det hører med til "en god og imødekommende behandling", når Trafikstyrelsen afviser Andelsboligforeningen Thorvaldsminde retten til at medbringe en bisidder til møderne med Trafikstyrelsen?"

Svar:

Jeg henviser til svaret på spørgsmål 355.

Med venlig hilsen

Lars Barfoed

Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg
1240 København K

MINISTEREN

Dato 15. december 2009
Dok.id 941288
J. nr. 004-118-1419

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 33 92 33 55

Trafikudvalget har i brev af 24. november 2009 stillet mig følgende spørgsmål 363 (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Per Clausen (EL).

Spørgsmål nr. 363:

"Finder ministeren, at fordi beboerne i Andelsboligforeningen Thorvaldsminde bor i en storby med alle de fordele, dette indebærer, så er der ingen grænser for hvad de pågældende beboere i øvrigt skal tolerere af trafikale belastninger?"

Svar:

Jeg henviser til svar på spørgsmål 324.

Med venlig hilsen

Lars Barfoed

MINISTEREN

Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg
1240 København K

Dato 15. december 2009
Dok.id 941288
J. nr. 004-118-1419

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 33 92 33 55

Trafikudvalget har i brev af 24. november 2009 stillet mig følgende spørgsmål 364 (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Per Clausen (EL).

Spørgsmål nr. 364:

”Finder ministeren, at når nu mange borgere i storbyområder allerede må tolerere store trafikale belastninger i deres umiddelbare nabolag, således som det er tilfældet med Andelsboligforeningen Thorvaldsminde, så er der vel også grænser for, hvor mange yderligere belastninger, der bør påføres de pågældende beboere og bestemte lokaliteter, inden de fordele, der er ved at bo i et storbyområde, ophæves?”

Svar:

Jeg henviser til svar på spørgsmål 324.

Med venlig hilsen

Lars Barfoed

Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg
1240 København K

MINISTEREN

Dato 15. december 2009
Dok.id 941288
J. nr. 004-u18-1419

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 33 92 33 55

Trafikudvalget har i brev af 24. november 2009 stillet mig følgende spørgsmål 365 (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Per Clausen (EL).

Spørgsmål nr. 365:

”Ministeren bedes gøre rede for, hvorvidt der er realistisk at fjerne gavlejlighederne i Andelsboligforeningen Thorvaldsminde, uden at der opstår uoprettelige skader på resten af bygningerne.”

Svar:

Ja, det er muligt uden uoprettelig skade.

Med venlig hilsen

Lars Barfoed

Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg
1240 København K

MINISTEREN

Dato 15. december 2009
Dok.id 941288
J. nr. 004-u18-1419

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 33 92 33 55

Trafikudvalget har i brev af 24. november 2009 stillet mig følgende spørgsmål 366 (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Per Clausen (EL).

Spørgsmål nr. 366:

”Ministeren bedes gøre rede for, hvordan der sikres tilfredsstillende adgangsforhold til Andelsboligforeningen Thorvaldsminde under anlægget af Nybygningsløsningen.”

Svar:

Spørgsmålet vil blive endeligt afklaret i forbindelse med detailprojekteringen.

Med venlig hilsen

Lars Barfoed

MINISTEREN

Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg
1240 København K

Dato 15. december 2009
Dok.id 941288
J. nr. 004-u18-1419

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 33 92 33 55

Trafikudvalget har i brev af 24. november 2009 stillet mig følgende spørgsmål 367 (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Per Clausen (EL).

Spørgsmål nr. 367:

”Ministeren bedes oplyse, hvordan Andelsboligforeningen Thorvaldsminde vil kunne holdes skadesløs, når beboere fraflytter uden at indstille nye beboere, at ejendommens værdi generelt forringes på grund af naboskabet til Nybygningsløsningen, samt at Andelsboligforeningen Thorvaldsminde vil miste Likviditet.”

Svar:

Dette er et spørgsmål for ekspropriationskommissionen.

Med venlig hilsen

Lars Barfoed

Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg
1240 København K

MINISTEREN

Dato 15. december 2009
Dok.id 941288
J. nr. 004-u18-1419

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 33 92 33 55

Trafikudvalget har i brev af 24. november 2009 stillet mig følgende spørgsmål 368 (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Per Clausen (EL).

Spørgsmål nr. 368:

”Ministeren bedes gøre rede for, hvem der dækker det tab, der opstår, når beboere i Andelsboligforeningen Thorvaldsminde forlods fraflytter på grund af det kommende anlægsarbejde og siden naboskab til Nybygningsløsningen, og de pågældende lejligheder viser sig at være usælgelige.”

Svar:

Jeg henviser til svar på spørgsmål 367.

Med venlig hilsen

Lars Barfoed

Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg
1240 København K

MINISTEREN

Dato 15. december 2009
Dok.id 941288
J. nr. 004-u18-1419

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 33 92 33 55

Trafikudvalget har i brev af 24. november 2009 stillet mig følgende spørgsmål 369 (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Per Clausen (EL).

Spørgsmål nr. 369:

”Ministeren bedes gøre rede for, hvorvidt lejlighederne i Andelsboligforeningen Thorvaldsminde vil være beboelige, mens anlægsarbejdet for Nybygningsløsningen foregår.”

Svar:

Jeg henviser til svar på spørgsmål 367 og 370.

Med venlig hilsen

Lars Barfoed

Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg
1240 København K

MINISTEREN

Dato 15. december 2009
Dok.id 941288
J. nr. 004-u18-1419

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 33 92 33 55

Trafikudvalget har i brev af 24. november stillet mig følgende spørgsmål 370 (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Per Clausen (EL).

Spørgsmål nr. 370:

"Ministeren bedes gøre rede for, hvorvidt der vil blive sørget for tilfredsstillende midlertidig indkvartering og kompensation for besvær, komforttab mv., for beboerne i Andelsboligforeningen Thorvaldsminde, der er nødt til at fraflytte deres lejlighed, så længe anlægsarbejdet foregår."

Svar:

I henhold til København-Ringsted projektets miljøredegørelse, hæfte 3 side 55, 1. spalte øverst, vil der 'i særlige tilfælde tilbydes naboer, der udsættes for støjgener, midlertidigt ophold andetsteds'. Det skal tilføjes, at naborelationerne under anlægsarbejdet vil blive varetaget af anlægsmyndigheden.

Med venlig hilsen

Lars Barfoed

Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg
1240 København K

MINISTEREN

Dato 22. december 2009
Dok.id 945438
J. nr. 004-u18-1433

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 33 92 33 55

Trafikudvalget har i brev af 1. december 2009 stillet mig følgende spørgsmål 410 (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Per Clausen (EL).

Spørgsmål nr. 410:

”Hvor stor en stigning i emissionerne af svovl, partikler (PM_{2,5} og PM₁₀) forventes det, at Nybygningsløsningen vil give anledning til gennem Valby, Vigerslev og Hvidovre, såfremt banen anlægges efter den af Trafikstyrelsen anbefalede grundløsning?”

Svar:

Der foreligger ikke beregninger, der konkret belyser dette spørgsmål. Det øgede bidrag vil dog være marginalt, idet antallet af dieseltog og dermed emissionen herfra er begrænset set i forhold til emissionen fra vejtrafikken i området.

Med venlig hilsen

Lars Barfoed

MINISTEREN

Dato 22. februar 2010
Dok.id
J. nr.

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 33 92 33 55

Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg
1240 København K

Trafikudvalget har i brev af 7. december 2009 stillet mig følgende spørgsmål 462 (TRU alm. del) som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Per Clausen (EL).

Spørgsmål nr. 462:

"Hvor stor en tilvækst af person- og godstog vil der være plads til ved Ny Ellebjerg station, førend kapaciteten der, såvel som på København H og på Kastrup station, vil være opbrugt?"

Svar:

Jeg henviser til besvarelse af spørgsmål 120 (TRU alm. del).

Med venlig hilsen

Lars Barfoed

MINISTEREN

Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg
1240 København K

Dato 22. februar 2010
Dok.id
J. nr.

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 33 92 33 55

Trafikudvalget har i brev af 7. december 2009 stillet mig følgende spørgsmål 463 (TRU alm. del) som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Per Clausen (EL).

Spørgsmål nr. 463:

"Ministeren bedes redegøre for de divergerende svar i ministerens besvarelse af alm. del - spørgsmål 1577 (FT 2008-09), hvor ministeren skriver, at "togpassager fra Køge (kan) vælge enten at tage et regionaltog to gange i timen direkte fra Køge station via ny bane til Ny Ellebjerg og Københavns Hovedbanegård", og ministerens besvarelser af alm. del - spørgsmål 121 og 122, hvor ministeren skriver, at "Køge Nord betjenes med 3 tog i timen" og hvor både 2 og 3 afgang i timen er omtalt."

Svar:

Der er ikke tale om divergerende svar. I svar på spørgsmål 1577 (2008-09) refereres til den fremtidige betjening af Køge station med direkte regionaltog til København (2 tog i timen/retning).

I svar på spørgsmål 121 refereres til den fremtidige betjening af Køge Nord station (3 tog i timen/retning). Køge Nord station er en ny station på Nybygningsløsningen, der er lokaliseret ca. 5 km nord for Køge station.

I svar på spørgsmål 122 refereres endvidere til den nuværende og fremtidige betjening af banen mellem Køge og Roskilde, der nu og i fremtiden forventes betjent med 2 tog i timen/retning. Disse tog betjener ikke Køge Nord, da denne ikke er en station på banen mellem Køge og Roskilde.

Med venlig hilsen

Lars Barfoed

MINISTEREN

Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg
1240 København K

Dato 22. februar 2010
Dok.id
J. nr.

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 33 92 33 55

Trafikudvalget har i brev af 7. december 2009 stillet mig følgende spørgsmål 464 (TRU alm. del) som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Per Clausen (EL).

Spørgsmål nr. 464:

"Hvorfor satses der ikke i højere grad på, at få flere end 1.500-2.000 af de bilister der kører på Køge Bugt-motorvejen til at stige om til toget og benytte P+R-anlæg ved Køge Nord station, for dermed at forøge passagerunderlaget såvel som rentabiliteten i P+R-anlægget, stationen og Nybygningsløsningen?"

Svar:

Trafikstyrelsens beregninger viser, at Nybygningsløsningen vil medføre et fald på 1500-2000 bilture pr dag på Køge bugt motorvejen. I Trafikstyrelsens beregninger indgår der ikke et Parker og Rejs anlæg ved Køge Nord station og hvad dette vil kunne medføre af yderligere overflytning fra vej til bane.

Det er med aftale om En moderne jernbane af 22. oktober 2009 besluttet, at der ved udarbejdelsen af fremtidige planer for udmøntning af pulje til bedre adgang til den kollektive transport vil indgå en vurdering af behovet for parkeringspladser ved nye stationer herunder som følge af kapacitetsudvidelser af banenettet, eksempelvis Køge Nord.

Med venlig hilsen

Lars Barfoed

MINISTEREN

Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg
1240 København K

Dato 22. februar 2010
Dok.id
J. nr.

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 33 92 33 55

Trafikudvalget har i brev af 7. december 2009 stillet mig følgende spørgsmål 465 (TRU alm. del) som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Per Clausen (EL).

Spørgsmål nr. 465:

"Hvilken nytte vil passagerer nord for Køge Nord og indtil Ny Ellebjerg få af Nybygningsløsningen, når overhalingsporet for S-tog på Køge Bugtbanen nu overflødiggøres med Nybygningsløsningen?"

Svar:

Rejsende fra stationerne på Køge Bugt Banen, mellem Køge Nord og Ny Ellebjerg, har fordel af Nybygningsløsningen ved rejser til f.eks. Fyn og Jylland, hvortil der opnås forbindelse med skift på Køge Nord.

Formålet med at etablere overhalingsspor på Køge Bugt Banen er, at kunne tilbyde en ekstra hurtig S-togslinje til gavn for de rejsende fra yderstationerne på banen.

Med venlig hilsen

Lars Barfoed

MINISTEREN

Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg
1240 København K

Dato 22. februar 2010
Dok.id
J. nr.

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 33 92 33 55

Trafikudvalget har i brev af 7. december 2009 stillet mig følgende spørgsmål 466 (TRU alm. del) som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Per Clausen (EL).

Spørgsmål nr. 466:

"Ministeren bedes begrunde sin besvarelse af alm. del - spørgsmål 125, hvor det afvises, at det efter ibrugtagningen af Nybygningsløsningen vil være muligt, at genoptage driften med direkte tog der kører Næstved-Køge-Roskilde-København, når denne forbindelse tilbage i 90'erne netop blev indstillet med henvisning til, at der ikke var plads på København-Roskilde-banen, hvilket Nybygningsløsningen vil medvirke til at skabe."

Svar:

Når køreplansforslaget for Nybygningsløsningen effektueres vil kapaciteten på Københavns hovedbanegård formentlig være opbrugt. Det bemærkes i denne sammenhæng, at det med aftale om En grøn transportpolitik af 29. januar 2009 er besluttet, at stationskapaciteten ved Københavns hovedbanegård skal undersøges som led i den strategiske analyse af udbygningsmulighederne i hovedstadsområdet.

Stationskapaciteten på hovedbanegården betyder, at hvis der skal indsættes et Næstved-Køge-Roskilde-København system, så er der et andet tog der skal tages ud af køreplanen. Et Næstved-Køge-Roskilde-København tog vil, reelt set, kun vil være til gavn for rejsende på et antal mindre stationer på strækningen, hvor kun en beskedent del af de rejsende rejser igennem til København.

Endvidere vil indsættelsen af et Næstved-Køge-Roskilde- København system betyde, at stationerne mellem Køge og Næstved må se bort fra én af de to hurtige forbindelser, pr. time, til København. Samlet set vil indsættelsen af et Næstved-Køge-Roskilde-København system være til gene for langt flere rejsende, end de få der realistisk set måtte få gavn af det.

Med venlig hilsen

Lars Barfoed

MINISTEREN

Dato 22. februar 2010

Dok.id

J. nr.

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 33 92 33 55

Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg
1240 København K

Trafikudvalget har i brev af 7. december 2009 stillet mig følgende spørgsmål 467 (TRU alm. del) som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Per Clausen (EL).

Spørgsmål nr. 467:

"Ministeren bedes i forlængelse af sin besvarelse af alm. del - spørgsmål 127 begrunde, hvilken nytte et stort stationsløst område som det mellem Ringsted og Køge samt én af Sjællands største pendlerkommuner, Greve, vil kunne få af Nybygningsløsningen."

Svar:

Etablering af stationer i forbindelse med de bysamfund der ligger i umiddelbart nærhed af Nybygningsløsningens trace indgik i de indledende overvejelser om udformningen af Nybygningsløsningen. Det blev i den forbindelse vurderet, at der ikke er grundlag for etablering af stationer på Nybygningsløsningen, mellem Ny Ellebjerg og Ringsted, ud over ved den planlagte station ved Køge Nord. For så vidt angår Greve Kommune henvises til svar på spørgsmål 204 (TRU alm. del).

Med venlig hilsen

Lars Barfoed

MINISTEREN

Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg
1240 København K

Dato 22. februar 2010
Dok.id
J. nr.

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 33 92 33 55

Trafikudvalget har i brev af 7. december 2009 stillet mig følgende spørgsmål 468 (TRU alm. del) som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Per Clausen (EL).

Spørgsmål nr. 468:

"Hvis ministeren kan tilslutte sig det synspunkt, at en jernbane også skal "leve" af regionaltogetrafikken, hvad er da ministerens begrundelse for ikke at ville anlægge stationer i bysamfund langs Nybygningsløsningen, hvor der findes et tilstrækkeligt stort passagerunderlag, der vil kunne medvirke til at realisere regeringens målsætning om "at den fremtidige trafikstigning kommer til at finde sted på jernbanen og ikke på motorvejene"?

Svar:

Jeg henviser til svar på spørgsmål 467 (TRU alm. del).

Med venlig hilsen

Lars Barfoed

Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg
1240 København K

MINISTEREN

Dato 22. februar 2010
Dok.id
J. nr.

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 33 92 33 55

Trafikudvalget har i brev af 7. december 2009 stillet mig følgende spørgsmål 469 (TRU alm. del) som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Per Clausen (EL).

Spørgsmål nr. 469:

"Finder ministeren, i forlængelse af ministerens besvarelse af alm. del - spørgsmål 128, at Nybygningsløsningen er fremtidssikret, når overhalingssporet på Køge Nord kun vil være ca. 1.000 meter, hvilket indebærer at et godstog, der venter på stationen på at blive overhalet af bagfrakommende tog, skal bremse helt op, og ikke blot kan sagtne farten, sådan som det er muligt på overhalingssporene mellem Orehoved og Rødby, og derfor hurtigere vil kunne komme op i normal fart igen, når toget genoptager kørslen?"

Svar:

Ja.

Med venlig hilsen

Lars Barfoed

MINISTEREN

Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg
1240 København K

Dato 22. februar 2010
Dok.id
J. nr.

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 33 92 33 55

Trafikudvalget har i brev af 7. december 2009 stillet mig følgende spørgsmål 470 (TRU alm. del) som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Per Clausen (EL).

Spørgsmål nr. 470:

"Når ministeren mener, at Nybygningsløsningen er fremtidssikret, burde der så ikke tages højde for at fremtidige godstog vil være længere end i dag, jf. anlægschef i Trafikstyrelsen, Martin Munk Hansen, der til Ingeniøren d. 18. september 2009, udtaler, at "vi gør bare godstogene længere", samt "Mere gods på banen" (p. 25), hvor der nævnes godstog på op til 1.000 meter?"

Svar:

Jeg henviser til svar på spørgsmål 469 (TRU alm. del), 128 (TRU alm. del) og 1505 (TRU alm. del) 2008-2009.

Med venlig hilsen

Lars Barfoed

MINISTEREN

Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg
1240 København K

Dato 22. februar 2010
Dok.id
J. nr.

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 33 92 33 55

Trafikudvalget har i brev af 7. december 2009 stillet mig følgende spørgsmål 474 (TRU alm. del) som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Per Clausen (EL).

Spørgsmål nr. 474:

"Hvordan er ministeren nået frem til sin konklusion i besvarelserne af spørgsmål 1542 (FT 2008-09) og spørgsmål 131, når der ikke ligger beregninger til grund for ministerens svar?"

Svar:

Som det fremgår af min besvarelse af spørgsmål 1542 udtrykkes der ikke en "konklusion" men alene en "tro" for så vidt angår vurderingen af de anlægs-økonomiske effekter.

Med venlig hilsen

Lars Barfoed

Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg
1240 København K

MINISTEREN

Dato 21. december 2009
Dok.id
J. nr. 004-U18-1459

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 33 92 33 55

Trafikudvalget har i brev af 8. december 2009 stillet mig følgende spørgsmål 477 (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Per Clausen (EL).

Spørgsmål nr. 477:

" Vil ministeren redegøre for hvor mange biler, der kører ind på Køgebugt-motorvejen i strækningen fra sammenfletningen ved Køge til og med sammenfletningen ved Ishøj, samt ud fra de kendte forudsætninger redegøre for, hvor stor en del af disse bilister der er potentielle togrejsende?"

Svar:

Der kører mellem 77.300 og 101.600 biler på strækningen mellem sammenfletningen ved Køge og sammenfletningen ved Ishøj (årsdøgnstrafik 2008).

I forhold til spørgsmålet om hvor stor en del af disse bilister der er potentielle togrejsende, kan jeg henvise til Vejdirektoratets VVM-rapport nr. 335 om udbygning af Køge Bugt Motorvejen mellem Greve Syd og Køge, side 92: "I trafikmodelberegningerne er det ikke forudsat, at der anlægges en ny jernbane fra København-Ringsted (nybygningsløsningen) via Køge Nord Station. Trafikstyrelsen har imidlertid gennemført en beregning af jernbanens betydning for vejtrafikken i en situation uden udbygning af Køge Bugt Motorvej. Ifølge denne beregning reduceres trafikken på Køge Bugt Motorvejen med ca. 1700 køretøjer pr. hverdagsdøgn som følge af åbningen af nybygningsløsningen."

Med venlig hilsen

Lars Barfoed

MINISTEREN

Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg
1240 København K

Dato 21. december 2009
Dok.id
J. nr. 004-U18-1459

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 33 92 33 55

Trafikudvalget har i brev af 8. december 2009 stillet mig følgende spørgsmål 478 (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Per Clausen (EL).

Spørgsmål nr. 478:

"Vil ministeren udvise den samme generøsitet overfor supplerende investeringer i Nybygningsløsningen (nedgravning af banen fra Ny Ellebjerg til Avedøre Havnevej, stationer i Hvidovre og Greve, udbygning af Køge Nord til et regionalt jernbaneknudepunkt, længere vigespor samt bedre støjafskærmning i bl.a. Solrød), som ministeren udviser når det gælder investeringer i motorvejene?"

Svar:

Jeg er helt uenig i spørgsmålets præmis.

I forbindelse med aftale af 22. oktober 2009 om en moderne jernbane blev parterne enige om at afsætte yderligere 350 mio. kr. til en overdækning af jernbanen ved Kulbanevej, ud over de 10 mia. kr. til anlæg af en ny jernbane mellem København og Ringsted via Køge.

I forbindelse med aftale af 2. december 2009 om bedre veje mv. blev parterne enige om at afsætte 117 mio. kr. til et tilslutningsanlæg fra Køge Bugt Motorvejen til Parker og Rejs ved ny station i Køge Nord med henblik på at styrke muligheden for at kombinere biltrafikken med kollektiv transport.

Med venlig hilsen

Lars Barfoed

MINISTEREN

Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg
1240 København K

Dato 18. december 2009
Dok.id
J. nr. 432-20

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 33 92 33 55

Trafikudvalget har i brev af 8. december 2009 stillet mig følgende spørgsmål 485 (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Per Clausen (EL).

Spørgsmål nr. 485:

Forventer ministeren, at et uændret antal passagerer vil stige på toget på Køge Nord Station når Nybygningsløsningen står færdig, og Køgebugt-motorvejen er blevet udvidet på den måde, som der blev indgået forlig om den 2. december 2009? Eller mener ministeren, at passagerantallet vil blive påvirket, når det bliver nemmere at være bilist på Køgebugt-motorvejen?

Svar:

Trafikstyrelsen har beregnet at anlæg af Nybygningsløsningen vil aflaste Køge Bugt Motorvejen med ca. 1700 køretøjer pr. hverdagsdøgn. Det er i denne situation forudsat, at Køge Bugt Motorvejen ikke er udbygget.

Med venlig hilsen

Lars Barfoed

Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg
1240 København K

M. nr. 532

Dato 8. januar 2010
Dok.id 503
J. nr. 2010-52

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 33 92 33 55

Trafikudvalget har i brev af 18. december 2009 stillet mig følgende spørgsmål 532 (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Per Clausen (EL).

Spørgsmål nr. 532:

"I spørgsmål nr. 204 af 12. november blev ministeren spurgt om hvilken nytte togpendlere fra Greve ville få af Nybygningsløsningen, hvortil ministeren svarede, at de kunne tage S-toget til København. Dette gør pendlerne jo allerede i dag, så vil ministeren besvare spørgsmålet som det er stillet?"

Svar:

Hvis spørgsmålet går på, om pendlere vil kunne benytte toget via Nybygningsløsningen mellem Greve og Københavns Hovedbanegård, har jeg svært ved at se, hvorfor et svar på dette kræver et udvalgsspørgsmål.

Med venlig hilsen

Lars Barfoed

MINISTEREN

Dato 9. februar 2010
Dok.id
J. nr.Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 33 92 33 55

Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg
1240 København K

Trafikudvalget har i brev af 5. januar 2010 stillet mig følgende spørgsmål 616 (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Per Clausen (EL).

Spørgsmål nr. 616:

"Kan ministeren oplyse hvor mange personer og husstande, der under anlægget af Nybygningsløsningen skal genhuses på grund af de gener anlægsarbejdet vil medføre."

Svar:

Antallet af personer og husstande, som i Nybygningsløsning København – Ringsted forventes genhuset på grund af gener under anlægsarbejdet, vil blive opgjort i forbindelse med detailprojekteringen. Anlægsmyndigheden vil under detailprojekteringen planlægge arbejdet og desuden under selve anlægsarbejdet tage de nødvendige forholdsregler og i særlige tilfælde tilbyde stærkt generede naboer ophold andetsteds.

Med venlig hilsen

Lars Barfoed

Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg
1240 København K

MINISTEREN

Dato 28. januar 2010
Dok.id
J. nr. 2010 - 308

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 33 92 33 55

Trafikudvalget har i brev af 7. januar 2010 stillet mig følgende spørgsmål 621 (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Per Clausen (EL).

Spørgsmål nr. 621:

"Kan ministeren tilslutte sig de synspunkter, der fremføres i debatindlægget "Roskildes pendlere har også brug for tog" i Dagbladet Roskilde den 29. december 2009? "

Svar:

Ja.

Med venlig hilsen

Lars Barfoed

Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg
1240 København K

MINISTEREN

Dato 25. januar 2010
Dok. id
J. nr. 2010-384
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K
Telefon 33 92 33 55

Trafikudvalget har i brev af 8. januar 2010 stillet mig følgende spørgsmål 623 (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Per Clausen (EL).

Spørgsmål nr. 623:

”Ministeren bedes redegøre for Vejdirektoratets planer om at forlænge Holbækmotorvejen som motorgade gennem Folehaven og videre til Vasbygade.”

Svar:

Vejdirektoratet oplyser, at der ikke er planer om at forlænge Holbækmotorvejen som motorgade gennem Folehaven og videre til Vasbygade.

Med venlig hilsen

Lars Barfoed

MINISTEREN

Dato 5. februar 2010
Dok.id
J. nr.

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 33 92 33 55

Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg
1240 København K

Trafikudvalget har i brev af 8. januar 2010 stillet mig følgende spørgsmål 624 (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Per Clausen (EL).

Spørgsmål nr. 624:

"Skal ministerens svar på spørgsmål nr. 345 af 24. november 2009 forstås således, at ministeren ikke længere vil stå ved sit svar på spørgsmål nr. 404 af 3. februar 2009, om at "linjeføringen vest for Avedøre Havnevej tilrettelægges dog, så en senere etablering af en station er en mulighed".

Svar:

Nej.

Med venlig hilsen

Lars Barfoed

Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg
1240 København K

MINISTEREN

Dato 5. februar 2010
Dok.id
J. nr.

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 33 92 33 55

Trafikudvalget har i brev af 8. januar 2010 stillet mig følgende spørgsmål 625 (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Per Clausen (EL).

Spørgsmål 625:

"Kan ministeren oplyse hvorvidt EU yder økonomisk tilskud til Nybygningsløsningen."

Svar:

EU har givet tilskud til undersøgelserne og der vil blive søgt EU-tilskud til byggeriet.

Med venlig hilsen

Lars Barfoed

Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg
1240 København K

ÅRSBERETNING

Dato 5. februar 2010
Dok.id
J. nr.

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 33 92 33 55

Trafikudvalget har i brev af 8. januar 2010 stillet mig følgende spørgsmål 626 (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Per Clausen (EL).

Spørgsmål 626:

Ministeren bedes redegøre for, hvorfor der ved anlæg af Øresundstunnelen blev lagt 3,7 km slap-tracks.

Svar:

Øresundsforbindelsens tunnel under Drogden blev udført som sænketunnel. Elementerne blev støbt på land, og for at begrænse fritrumshøjden på tunnelelementer og hermed billiggøre anlægget, blev der etableret slap-tracks i tunnelen.

Med venlig hilsen

Lars Barfoed

MINISTEREN

Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg
1240 København K

Dato 5. februar 2010
Dok.id
J. nr.

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 33 92 33 55

Trafikudvalget har i brev af 8. januar 2010 stillet mig følgende spørgsmål 627 (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Per Clausen (EL).

Spørgsmål 627:

”Ministeren bedes redegøre for, hvorfor der ved anlæg af Nybygningsløsningen monteres et vibrationsabsorberende fjedersystem (slap-tracks) under skinnerne ud for de tre nærmeste beliggende ejendomme i Andelsboligforeningen Thorvaldsminde, men ikke ved alle de seks ejendomme, der ligger tættest på jernbanen.”

Svar:

Det vibrationsdæmpende fjedersystem, som ikke må forveksles med slap-tracks, etableres på en strækning, hvor de gennemførte vibrationsundersøgelser har vist det nødvendigt for at reducere niveauet til under den gældende grænseværdi for komfortniveauet for vibrationer.

Med venlig hilsen

Lars Barfoed

MINISTEREN

Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg
1240 København K

Dato 5. februar 2010
Dok.id
J. nr.

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 33 92 33 55

Trafikudvalget har i brev af 8. januar 2010 stillet mig følgende spørgsmål 628 (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Per Clausen (EL).

Spørgsmål nr. 628:

"I svar på spørgsmål nr. 342 af 24. november 2009 omhandlende DSB's strategi for landstrafikken, refererer ministeren til de IC3-tog, der vil blive udfaset omkring 2020, men ikke til IC4-toget, der, i fald de leveres, må formodes at skulle være DSB's stamtog i årene derefter, og ministeren bedes derfor uddybe Trafikstyrelsens vurdering af, at 45 % af passagertogstrafikken vil foregå med eltog."

Svar:

Det antages, at de 45 %, som spørgeren refererer til, er uddraget på baggrund af tal hentet i et bilag til bind 1 af Miljøredegørelsen for København-Ringsted Projektet. Af tallene fremgår det, at ca. 45 pct. af den trafik, der indgår i trafikmodelberegningerne for København-Ringsted projektet køres med eltog.

Det skal dertil bemærkes, at S-togene på Køgebugtbanen og S-togene på Vestbanen indgår i trafikmodellen, og at de udgør ca. 12 pct. af det samlede antal beregnede togsætkilometre. Ses der bort fra S-togene er eltogsandelen ca. 37 pct. af det samlede antal togsætkilometre.

I beregningerne til København-Ringsted projektet antager Trafikstyrelsen, at togdrift der kan foretages med eltog, faktisk vil blive foretaget med eltog. På et 50 års sigte finder jeg ikke at denne antagelse er urimelig.

Med venlig hilsen

Lars Barfoed

Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg
1240 København K

MINISTEREN

Dato 2. februar 2010
Dok.id -
J. nr. 2010-1303

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 33 92 33 55

Trafikudvalget har i brev af 8. januar 2010 stillet mig følgende spørgsmål 629 (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Per Clausen (EL).

Spørgsmål nr. 629:

"I svar nr. 332 af 24. november 2009 anføres det, at Vejdirektoratet analyserer muligheden for "at forberede afviklingen af trafikken på strækningen mellem Avedøre Havnevej og Vigerslevvej", og ministeren bedes derfor redegøre for, hvorvidt dette skyldes at biltrafikken er steget, og i givet fald bedes oplyst med hvor meget".

Svar:

Jeg kan henvise til min besvarelse af spørgsmål 658.

Med venlig hilsen

Lars Barfoed

MINISTEREN

Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg
1240 København K

Dato 2. februar 2010
Dok.id -
J. nr. 2010-1303

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 33 92 33 55

Trafikudvalget har i brev af 8. januar 2010 stillet mig følgende spørgsmål 630 (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Per Clausen (EL).

Spørgsmål nr. 630:

"Ministeren bedes be- eller afkræfte, hvorvidt der er eksempler på veje, hvor det areal, der er til rådighed for bilister er blevet indskrænket, men uden at dette har reduceret bilernes fremkommelighed".

Svar:

Jeg kan henvise til min besvarelse af spørgsmål 655.

Med venlig hilsen

Lars Barfoed

MINISTEREN

Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg
1240 København K

Dato 5. februar 2010
Dok.id
J. nr.

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 33 92 33 55

Trafikudvalget har i brev af 8. januar 2010 stillet mig følgende spørgsmål 631 (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Per Clausen (EL).

Spørgsmål nr. 631:

"Ministeren bedes redegøre for, hvad der i højere grad kvalificerer en række mindre jyske og yderst lokale jernbaneoperatører til at deltage i høringsprocessen om Nybygningsløsningen frem for de boligforeninger, der vil blive nærmeste nabo til Nybygningsløsningen."

Svar:

Høringen over lovforslaget har været offentliggjort på borger.dk, og det står åbent for enhver, herunder de nævnte boligforeninger, at fremsende hørings svar.

Med venlig hilsen

Lars Barfoed

Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg
1240 København K

MINISTEREN

Dato 2. februar 2010
Dok.id -
J. nr. 2010-1303
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K
Telefon 33 92 33 55

Trafikudvalget har i brev af 8. januar 2010 stillet mig følgende spørgsmål 632 (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Per Clausen (EL).

Spørgsmål nr. 632:

"Ministeren bedes be- eller afkræfte, hvorvidt der er sket synlige sætningsskader som følge af naboskabet til Holbækmotorvejen på Andelsboligforeningen Thorvaldsminde"

Svar:

Jeg kan oplyse, at Vejdirektoratet ikke ligger inde oplysninger om sætningsskader for den pågældende andelsboligforening som følge af naboskabet til vejen.

Med venlig hilsen

Lars Barfoed

MINISTEREN

Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg
1240 København K

Dato 5. februar 2010
Dok.id
J. nr.

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 33 92 33 55

Trafikudvalget har i brev af 8. januar 2010 stillet mig følgende spørgsmål 633 (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Per Clausen (EL).

Spørgsmål 633:

"Ministeren bedes fremlægge dokumentation for, at det er muligt at fjerne gavlejlighederne i Andelsboligforeningen Thorvaldsminde, uden at der opstår uoprettelige skader på resten af bygningerne."

Svar:

De omtalte bygninger er gennemgået af byggesagkyndig rådgiver fra Cowi A/S, som har udarbejdet vedlagte notat fra Cowi A/S "København - Ringsted Nybygningsløsningen Nedlægning af lejligheder i Thorvalds Minde, 4. marts 2009"

Med venlig hilsen

Lars Barfoed

Memo

Titel Trafikstyrelsen for jernbaner og færger
København - Ringsted Nybygningsløsningen
Nedlægning af lejligheder i Thorvalds Minde

Dato 4. marts 2009

Til

Kopi

Fra Søren Krogsøe

COWI A/S
Parallelvej 2
2800 Kongens Lyngby
Telefon 45 97 22 11
Telefax 45 97 22 12
www.cowi.dk

1 Andelsboligforeningen Thorvalds Minde

Andelsboligforeningen Thorvalds Minde omfatter fire boligblokke i tre etager med kælder. Hver blok har to opgange og samlet er der 21 lejligheder i hver blok.

Bygningerne er opført i 1938 med bærende murede facadevægge samt murede bærende midtervægge. Etagedækkene er opbygget med træbjælkelag. Tagkonstruktionen er et saddeltag med lav rejsning og trægitterspær. Indvendige vægge omkring trapperum og i lejlighedsskel er murede vægge. Øvrige indvendige vægge er lette vægge. Udvendige vægge i kælder er beton. Væggene er direkte funderet.

Bygningerne virker vel vedligeholdt og i god stand.

2 Nedlægning af lejligheder

Ved det vurderede alternativ berøres blok I, blok II og blok III. Blok IV berøres ikke.

Det kan vælges kun at nedlægge den sydligste lejlighed i blok I, II og III og etablere ny gavlvæg ved den sydlige mur i trapperummet og mur mod lejligheden i vestsiden. I det tilfælde vil der i alt blive nedlagt 9 lejligheder.

Det kan også vælges at nedlægge samtlige lejligheder i den sydligste trappeopgang. Herved skabes større afstand til vej og bane. I det tilfælde vil der i alt blive nedlagt 27 lejligheder.

2.1 Etablering af ny gavlvæg

Nedrivningen af den sydlige ende af blokkene vil ikke have indflydelse på blokkenes bæreevne eller stabilitet.

En ny gavlvæg kan opføres med skalmur som eksisterende tegl og isolering i henhold til gældende bygningsreglement.

Nedrivningen af den sydlige ende af blokkene vil kun kræve mindre omlægningsarbejder af de tekniske installationer.

3 Forhold til Hvidovre Kommune

Hvidovre Kommunes krav i forbindelse med nedlægning af lejligheder bør afklares.

4 Økonomi

Den angivne pris er foreløbig og ekskl. moms.

Prisen omfatter nedrivning, deponering af nedbrydningsmaterialer, afdækninger, retablering af terræn, opføring af ny gavlvæg samt omlægning af tekniske installationer.

Nedlægning af en lejlighed i gavl i tre etager i tre blokke.

kr. 3.200.000/-

Nedlægning af tre lejligheder i sydende af blok i tre etager i tre blokke.

kr. 10.500.000/-

Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg
1240 København K

MINISTEREN

Dato 8. februar
Dok.id
J. nr. 2010 - 532

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 33 92 33 55

Trafikudvalget har i brev af 11. januar 2010 stillet mig følgende spørgsmål 652 (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Per Clausen (EL).

Spørgsmål nr. 652:

"Spørgsmål nr. 397 genfremsættes, idet spørgeren finder det uacceptabelt, at ministeren afviser at besvare et spørgsmål ved at henvise til svar nr. 93 af 19. november 2009, hvor ministeren blot gengiver hvad enhver kan læse i aviserne."

Svar:

Jeg skal høfligt afvise, at jeg ikke har besvaret spørgsmål 397 (TRU alm. del). Min besvarelse af spørgsmål 397 er i øvrigt fortsat dækkende. Når spørgeren stiller et spørgsmål, som man kan læse svaret på i avisen, må spørgeren jo også forvente, at det er svaret.

Med venlig hilsen

Lars Barfoed

Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg
1240 København K

MINISTEREN

Dato 28. januar 2010
Dok.id
J. nr. 2010-556
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K
Telefon 33 92 33 55

Trafikudvalget har i brev af 10. januar 2010 stillet mig følgende spørgsmål 655 (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Per Clausen (EL).

Spørgsmål nr. 655:

”Ministeren bedes redegøre for, hvilken forkert præmis, der, efter ministerens opfattelse, ligger til grund for spørgsmål nr. 343 af 24. november 2009, hvori ministeren anmodes om at give eksempler på veje - ud over Folehaven i Valby - hvor det areal der er til rådighed for bilisterne, er blevet indskrænket, uden at dette har formindsket bilernes fremkommelighed. Samtidig bedes ministeren besvare spørgsmål nr. 343 således som det blev stillet.”

Svar:

Den forkerte præmis i TRU spørgsmål 343, er, at det i spørgsmålet er forudsat, at der ikke er brug for det aktuelle areal på Holbækmotorvejen til vejformål, og at vejens indskrænkning fra 3 til 2 spor i indadgående retning ikke har haft negative konsekvenser for bilernes fremkommelighed på strækningen.

Vejdirektoratet er ikke bekendt med andre lignende eksempler.

Med venlig hilsen

Lars Barfoed

MINISTEREN

Dato 28. januar 2010

Dok.id

J. nr. 2010-556

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 33 92 33 55

Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg
1240 København K

Trafikudvalget har i brev af 10. januar 2010 stillet mig følgende spørgsmål 656 (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Per Clausen (EL).

Spørgsmål nr. 656:

"Ministeren bedes redegøre for, hvilke trafikafviklingsproblemer der i dag er for biler, der kommer fra Holbækmotorvejen og som skal svinge mod nord ved Vigerslevvej."

Svar:

Strækningen af Holbækmotorvejen indenfor Avedøre Havnevej i indadgående retning benyttes i dag til opmarch før det signalregulerede kryds ved Ring 2 (Vigerslevvej / Folehaven). Dette kryds er dimensionsgivende for så vidt angår kapaciteten og trafikafviklingen på denne motorvejsstrækning. Med den nuværende kapacitet på strækningen i indadgående retning kan det konstateres, at køen i myldretiden om morgenen lejlighedsvis strækker sig bagud forbi Avedøre Havnevej. Dette gælder både for trafikanter, der skal lige ud ad Folehaven og svinge til venstre ad Vigerslevvej. Denne kødannelse betyder, at trafikken til tider søger at benytte lokale veje i stedet for motorvejen.

Som nævnt i min bevarelse af spørgsmål 332 er Vejdirektoratet på nuværende tidspunkt ved at analysere muligheden for at forbedre trafikafviklingen på stækningen mellem Avedøre Havnevej og Vigerslevvej (Ring 2).

Med venlig hilsen

Lars Barfoed

MINISTEREN

Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg
1240 København K

Dato 28. januar 2010
Dok.id
J. nr. 2010-556
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K
Telefon 33 92 33 55

Trafikudvalget har i brev af 10. januar 2010 stillet mig følgende spørgsmål 657 (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Per Clausen (EL).

Spørgsmål nr. 657:

”Ministeren bedes redegøre for, på hvilke måde inddragelse af vejbaner på Holbækmotorvejen til anlæg af Nybygningsløsningen, vil være i konflikt med evt. anlæg af svingbaner i krydset Holbækmotorvejen – Vigerslevvej, for de bilister der skal svinge mod nord.”

Svar:

Jeg henviser til mit svar på TRU spørgsmål 656.

Med venlig hilsen

Lars Barfoed

Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg
1240 København K

MINISTEREN

Dato 28. januar 2010
Dok.id
J. nr. 2010-556
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K
Telefon 33 92 33 55

Trafikudvalget har i brev af 10. januar 2010 stillet mig følgende spørgsmål 658 (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Per Clausen (EL).

Spørgsmål nr. 658:

”Ministeren bedes fremlægge Vejdirektoratets prognoser for den fremtidige trafikudvikling på Holbækmotorvejens inderste etape mellem Motorring 3 og Vigerslevvej.”

Svar:

Vejdirektoratet oplyser, at trafikken frem mod 2015 vurderes at stige med gennemsnitligt ca. 2 % om året på den pågældende strækning.

Med venlig hilsen

Lars Barfoed

MINISTEREN

Dato 28. januar 2010
Dok.id
J. nr. 2010-556

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 33 92 33 55

Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg
1240 København K

Trafikudvalget har i brev af 10. januar 2010 stillet mig følgende spørgsmål 659 (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Per Clausen (EL).

Spørgsmål nr. 659:

"Ministeren bedes redegøre for, hvorvidt, og i givet fald på hvilke områder, at samarbejdet mellem Trafikstyrelsen og Vejdirektoratet i forbindelse med anlæg af Nybygningsløsningen har ført til, at Vejdirektoratet har givet indrømmelser til Trafikstyrelsen. Eller forholder det sig således, at det er Trafikstyrelsen, der har tilpasset sig Vejdirektoratet, jvf. svar på spørgsmål nr. 333 af 24. november 2009"

Svar:

Der er som tidligere oplyst et velfungerende samarbejde mellem Trafikstyrelsen og Vejdirektoratet. Det er således ikke relevant at tale om "indrømmelser".

Med venlig hilsen

Lars Barfoed

MINISTEREN

Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg
1240 København K

Dato 28. januar 2010
Dok.id
J. nr. 2010-556

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 33 92 33 55

Trafikudvalget har i brev af 10. januar 2010 stillet mig følgende spørgsmål 660 (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Per Clausen (EL).

Spørgsmål nr. 660:

”Ministeren bedes bekræfte, at Vejdirektoratets beregning af at trafikken på Køge Bugt-motorvejen vil blive reduceret med ca. 1.700 køretøjer pr. hverdagsdøgn, tager afsæt i hvor mange biler, der kan parkere på et evt. Parkér & Rejs-anlæg ved Køge Nord, og at tallet ville være eksempelvis 3.400 biler såfremt Parkér & Rejs-anlægget ved Køge Nord var dobbelt så stort.”

Svar:

Trafikstyrelsen har beregnet overflytningen fra vej til bane, med en forudsætning om at Køge Bugt Motorvejen ikke er udbygget.

Et Parkér & Rejs-anlæg ved Køge Nord indgår ikke i København - Ringsted projektet. Aflastningen af Køge Bugt Motorvejen sker således som følge af et bedre togprodukt og ikke som følge af et Parkér & Rejs-anlæg.

Med venlig hilsen

Lars Barfoed

Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg
1240 København K

MINISTEREN

Dato 5. februar 2010
Dok.id
J. nr.

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 33 92 33 55

Trafikudvalget har i brev af 12. januar 2010 stillet mig følgende spørgsmål 665 (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare.

Spørgsmål nr. 665:

"Ministeren bedes kommentere henvendelse af 11. januar 2009 fra Beboernetværket En Bedre Bane vedr. Nybygningsløsningens linieføring, jf. TRU alm. del – bilag 163."

Svar:

Jeg har med henblik på besvarelse af spørgsmålet indhentet følgende bemærkninger fra Trafikstyrelsen:

"Vedrørende arealreservationer

Trafikstyrelsen er enig i Beboernetværkets bemærkninger om, at der efter vedtagelsen af den ændrede projekteringslov om København-Ringsted projektet fra 2001 (den oprindelige projekteringslov blev vedtaget i 1997) blev udsendt materiale vedrørende arealreservationer til grundejerne i et brev med bilag af 17. oktober 2003 fra Trafikstyrelsen.

Da den ændrede projekteringslov bygger på Nybygningsforslaget fra 1999 henvises i materialet til grundejerne til en udformning af anlægget identisk med hovedforslaget herfra, hvorefter banen føres i tunnel fra Vigerslev Station til Brøndbyøstervej.

Det fremsendte materiale blev tilbagekaldt i et nyt brev af 26. marts 2004 til grundejerne.

I 2007 vedtog Folketinget en ny lov om projektering af et baneanlæg København-Ringsted, og i loven anføres, at den gamle projekteringslov blev ophævet. Dermed blev også ændringer til loven og det tilgrundliggende materiale, herunder Nybygningsforslaget fra 1999 ophævet.

Projekteringsloven fra marts 2007 bygger på "Strategianalyse København-Ringsted" oktober 2005 (fremsendt til Folketingets Trafikudvalg den 14. oktober 2005), hvoraf linjeføringen uden tunnelløsninger fremgår.

Banen i landskabet

Side 2/3

Beboernetværket henviser til, at banen forløber i åbent terræn gennem tæt bebyggede storbyområder. Trafikstyrelsen skal gøre opmærksom på, at i de tættest bebyggede områder i Valby og Hvidovre etableres der tunneler, og på størstedelen af den øvrige strækning ligger banen nedsænket i terrænet.

Langs med Kulbanevej etableres der ca. 700 m tunnel, og under Vigerslev Allé og det første stykke af Allingvej etableres ca. 620 m tunnel. Det resterende stykke langs Allingvej vil forløbe i en ca. 780 m lang trugløsning i en dybde fra sporet til støttemurens overkant fra 3 m til 7 m. Det vil med andre ord sige, at det kun er ved passagen af Harrestrup Å, på en strækning af ca. 100 m, at banen kommer op i terræn. Alt i alt opfylder projektet i høj grad et ønske om, at banen placeres under terræn.

Området ved Lerknolden er planlagt at skulle landskabsmodellere således at banens tracé i forhold til omkringliggende arealer får et harmonisk udtryk. Der etableres en flad bakke fra den hævede Vigerslevvej og ned mod Harrestrup Å. Området vil blive beplantet, og ved at åen fritlægges, skabes der et område med parklignende karakter.

Vibrationer fra banen

Det er ikke korrekt som Beboernetværket bemærker, at støjdæmpende tiltag er fjernet.

Anlæg af station under Thorvalds Minde

Beboernetværket henviser til, at ved f.eks. en total ekspropriation af Thorvalds Minde vil der opstå en mulighed for at anlægge en station under jorden på det pågældende sted.

Etablering af en station under en totalt eksproprieret bebyggelse, i givet fald Thorvalds Minde, vurderes umiddelbart ikke hensigtsmæssigt, og ligger i øvrigt uden for projekteringslovens rammer.

Fodboldbaner

Vedrørende boldbaner i tunnelområdet ved Kulbanevej skal det bemærkes, at terrænet over tunnelen modelleres, så der bliver plads til at genetablere fodboldbanerne i området. I byggeperioden er det aftalt med Københavns Kommune og Valby Lokaludvalg, at kommunen selv etablerer og driver midlertidige fodboldbaner i området. Staten yder et engangsbeløb til kommunen for at forestå denne aktivitet.

For at sikre, at idrætsudøvere og beboerne i de nærliggende bebyggelser kan komme på tværs af arbejdspladsen til sport og daglighandel, etableres en midlertidig gangbro over arbejdsstedet.

*Finnebyen*

Side 3/3

I forbindelse med gennemførelse af projektet bliver det nødvendigt at ekspropriere 7 af husene i Finnebyen. Københavns Kommune vil som ejer af grunden og husene i den forbindelse få udbetalt erstatning for den eksproprierede ejendom, og det er herefter op til kommunen at beslutte, hvorvidt man vil genopføre husene.

Vigerslev Allé

Vigerslev Allé hæves lokalt omkring banetunnelens udmunding ved Hvidovre-gade, i størrelsesordenen 1,5 meter over nuværende niveau. Ud for nr. 386 A (Thorvaldsminde Blok I) bliver Vigerslev Allé hævet maksimalt 0,5 meter. Afstanden fra fortovsbagkant til den ny gavl i Blok I, bliver ca. 2 meter. Dette terræn bliver reguleret, og der vil med kommunens godkendelse være mulighed for at beplante det efter beboernes ønsker.

På den videre strækning forbi nr. 390, 392 og 394 og op mod Hvidovrevej hæves Vigerslev Allé ikke i forhold til det nuværende niveau.

Vedrørende partikelforurening fra en ny bane

Beboernetværket anfører under henvisning til en afgørelse fra EU-domstolen (Sag C-237/07), at det i forvejen høje forureningsniveau for partikler vil umuliggøre brug af dieseltog på den nye bane.

Hertil skal bemærkes, at EU-Domstolens afgørelse fastslår, at i tilfælde af risiko for overskridelse af grænseværdier for småpartikler (PM₁₀) eller varslingstærskelværdier, skal borgere, der er direkte berørt, kunne opnå at de kompetente nationale myndigheder udarbejder en handlingsplan med henblik på at opnå, at disse myndigheder træffer foranstaltninger til bekæmpelse af luftforurening.

Såfremt miljømyndigheden udarbejder en sådan handlingsplan må det forventes, at alle forhold af betydning for partikelforureningen bliver omfattet. Bidraget til partikelforureningen fra dieseltogene vurderes at være af marginal betydning i forhold til både det generelle baggrunds niveau og bidraget fra vejtrafikken i området.”

Med venlig hilsen

Lars Barfoed

Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg
1240 København K

MINISTEREN

Dato 8. februar 2010
Dok.id
J. nr. 2010-661

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 33 92 33 55

Trafikudvalget har i brev af 12. januar 2010 stillet mig følgende spørgsmål 684 (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Per Clausen (EL).

Spørgsmål nr. 684:

”Vil ministeren kommentere på artiklen ”Nu kan borgerne kræve ren luft” fra Ingeniøren den 29. juli 2008, særligt i relation til de emissionsniveauer, der vil forekomme i forbindelse med at Nybygningsløsningen anlægges gennem Valby, Vigerslev og Hvidovre i delvist åbent terræn?”

Svar:

I artiklen omtales en præjudiciel afgørelse fra EU-Domstolen. Afgørelsen fastslår, at artikel 7, stk. 3 i direktiv 96/62 om vurdering og styring af luftkvalitet skal tolkes således, at i tilfælde af risiko for overskridelse af grænseværdier for småpartikler (PM₁₀) eller varslingsstærskelværdier, skal borgere, der er direkte berørt, kunne opnå, at de kompetente nationale myndigheder (den ansvarlige miljømyndighed) udarbejder en handlingsplan med henblik på at opnå, at der træffes foranstaltninger til bekæmpelse af luftforurening.

Forureningen med partikler består af fjerntransporterede partikler fra forbrænding (op mod 2/3 af baggrundsniveauet) samt bidrag fra kilder i byerne og fra trafikken. Bidraget fra dieseltogene på Nybygningsløsningen vil kun være marginalt. Set i større perspektiv vil Nybygningsløsningen skabe mulighed for en reduktion af partikelforureningen ved overflytning af passagerer fra vejtrafikken til jernbanen. Såfremt miljømyndigheden udarbejder en handlingsplan må det umiddelbart forventes, at disse forhold tages i betragtning.

Med venlig hilsen

Lars Barfoed

Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg
1240 København K

MINISTEREN

Dato 8. februar 2010
Dok.id
J. nr. 2010-661
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K
Telefon 33 92 33 55

Trafikudvalget har i brev af 12. januar 2010 stillet mig følgende spørgsmål 685 (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Per Clausen (EL).

Spørgsmål nr. 685:

”Vil ministeren kommentere på EU-Domstolens dom nr. C 237/07, afsagt den 25. juli 2008, særligt i relation til at Nybygningsløsningen primært linjeføres i åbent terræn gennem tætbeboede områder i Valby, Vigerslev og Hvidovre?”

Svar:

Der henvises til besvarelsen af spørgsmål 684 (TRU alm. del).

Med venlig hilsen

Lars Barfoed

Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg
1240 København K

MINISTEREN

Dato 8. februar 2010
Dok.id
J. nr. 2010-661

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 33 92 33 55

Trafikudvalget har i brev af 12. januar 2010 stillet mig følgende spørgsmål 686 (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Per Clausen (EL).

Spørgsmål nr. 686:

”Kan ministeren redegøre for, hvorvidt de forøgede partikelemissioner fra dieseltogene i det åbne trug langs den tætbebyggede strækning gennem Hvidovre vil være i overensstemmelse med EU-Domstolens dom nr. C 237/07, afsagt den 25. juli 2008?”

Svar:

Der henvises til besvarelsen af spørgsmål 684 (TRU alm. del).

Med venlig hilsen

Lars Barfoed

MINISTEREN

Dato 15. februar 2010

Dok. id

J. nr. 2010-661

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 33 92 33 55

Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg
1240 København K

Trafikudvalget har i brev af 12. januar 2010 stillet mig følgende spørgsmål 687 (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Per Clausen (EL).

Spørgsmål nr. 687:

"Ministeren bedes redegøre for hvorvidt, og i givet fald hvor meget, grænseværdierne for en række luftforurenende stoffer i dag overskrides på Holbæk-motorvejens inderste etape fra Avedøre Havnevej til Vigerslevvej"

Svar:

EU direktivet om "Luftkvaliteten og renere luft i Europa" ([2008/50/EF](#)) fra 2008 fastsætter en række grænseværdier for luftforureninger i udeluft for at beskytte folkesundheden. På baggrund af hidtidige luftkvalitetsvurderinger er det især partikler under 10 mikrometer (PM₁₀) og kvælstofdioxid (NO₂), hvor der kan være problemer med at overholde grænseværdierne.

Danmarks Miljøundersøgelser (DMU) har på foranledning af Vejdirektoratet foretaget en vurdering af, hvorvidt grænseværdierne for PM₁₀ og NO₂ er overskredet langs den inderste etape af Holbækmotorvejen. Vurderingerne er baseret på målinger og modelberegninger foretaget andre steder, idet der ikke rutinemæssigt foretages målinger af luftkvaliteten langs motorveje.

På den baggrund vurderes PM₁₀ grænseværdierne ikke at blive overskredet langs Holbækmotorvejens inderste etape.

Grænseværdien for NO₂ som timemiddelværdier, som højst må overskrides 18 gange på et år, vurderes ikke at være overskredet. Grænseværdien for NO₂ som årsmiddelværdi vurderes ikke at være overskredet i en vis afstand fra motorvejen. NO₂ niveauet kan være tæt på grænseværdien, eller overskride denne, for de boliger som ligger tættest på motorvejen (10-25 m).

Det forventes, at NO₂ koncentrationerne frem til 2020 generelt vil falde ved samme trafikmængde, som følge af at bilparken bliver renere.

Med venlig hilsen

Lars Barfoed

Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg
1240 København K

MINISTEREN

Dato 8. februar 2010
Dok.id
J. nr. 2010-661

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 33 92 33 55

Trafikudvalget har i brev af 12. januar 2010 stillet mig følgende spørgsmål 688 (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Per Clausen (EL).

Spørgsmål nr. 688:

”Kan ministeren svare på, hvorvidt det vil være midlertidigt tilladt at forøge udslippet af de luftforurenende stoffer, der stammer fra Nybygningsløsningens passage gennem Valby, Vigerslev og Hvidovre, med henvisning til at togtrafikens forureningsniveau ad åre vil blive reduceret som følge af remotoriseringen af IC3 og litra ME, en evt. indsættelse af IC4-tog, og en gradvis elektrificering af togtrafikken?”

Svar:

Jeg hverken kan eller vil svare på hypotetiske spørgsmål om en ikke-konstateret problemstilling.

Med venlig hilsen

Lars Barfoed

Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg
1240 København K

MINISTEREN

Dato 8. februar 2010
Dok.id
J. nr. 2010-661
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K
Telefon 33 92 33 55

Trafikudvalget har i brev af 12. januar 2010 stillet mig følgende spørgsmål 689 (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Per Clausen (EL).

Spørgsmål nr. 689:

"Vil ministeren redegøre for, hvor meget det vil koste at overdække Nybygningsløsningen åbne trug gennem de tætbeboede områder gennem Hvidovre?"

Svar:

Forskelsprisen for en trugløsning til en fuld tunnelloøsning langs med Allingvej, fra stibroen ved Ulstrupvej til Avedøre Havnevej er tidligere skønnet til ca. 0,3 mia. kr. En fuld tunnelloøsning på strækningen indgår ikke i forbindelse med den projekterede løsning for ny bane.

Med venlig hilsen

Lars Barfoed

MINISTEREN

Dato 8. februar 2010

Dok.id

J. nr. 2010-661

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 33 92 33 55

Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg
1240 København K

Trafikudvalget har i brev af 12. januar 2010 stillet mig følgende spørgsmål 690(TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Per Clausen (EL).

Spørgsmål nr. 690:

”Vil ministeren oplyse hvor meget der vil kunne spares, samt hvor meget det vil koste, at deponere overskudsjord som støjvolde på egnede lokaliteter langs Nybygningsløsningen i stedet for at ekspropriere kolonihaver i Brøndby og betale miljøafgift til Brøndby kommune for modtagelse af forurenede jord fra en anden kommune?”

Svar:

Der bliver ikke eksproprieret kolonihaver i Brøndby med det formål at skaffe arealer til jorddeponering.

Med venlig hilsen

Lars Barfoed

Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg
1240 København K

MINISTEREN

Dato 8. februar 2010
Dok.id
J. nr. 2010-661

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 33 92 33 55

Trafikudvalget har i brev af 12. januar 2010 stillet mig følgende spørgsmål 691 (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Per Clausen (EL).

Spørgsmål nr. 691:

”Vil ministeren oplyse hvorvidt det er blevet undersøgt hvilke støjafskærmninger, der skal etableres mellem Allingvej og banen/motorvejen, efter at det grønne bælte ved Allingvej fjernes?”

Svar:

Banen forløber på denne strækning i et åbent trug og sporene er placeret 3 - 7 meter under støttemurens overkant. Grænseværdien på 64 dB overskrides derfor ikke og der etableres ikke støjafskærmning.

Med venlig hilsen

Lars Barfoed

Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg
1240 København K

MINISTEREN

Dato 8. februar 2010
Dok.id
J. nr. 2010-661

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 33 92 33 55

Trafikudvalget har i brev af 12. januar 2010 stillet mig følgende spørgsmål 692 (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Per Clausen (EL).

Spørgsmål nr. 692:

”Kan ministeren redegøre for, hvorvidt grænseværdierne for partikelforureningen omkring tunnelmundingerne overskrides, og hvis dette er tilfældet, vil ministeren så oplyse hvor store overskridelserne vil være?”

Svar:

Det vil muligvis overraske spørgeren, men jeg ser mig ikke i stand til at redegøre for det præcise forureningsniveau omkring tunnelmundingerne i 2018, når banen forventes åbnet endsige for grænseværdierne på det tidspunkt. Jeg må derfor henvise spørgeren til at genfremsætte spørgsmålet i 2018, såfremt han fortsat er medlem af Folketinget på det tidspunkt.

Med venlig hilsen

Lars Barfoed

MINISTEREN

Dato 8. februar 2010
Dok.id
J. nr. 2010-661
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K
Telefon 33 92 33 55

Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg
1240 København K

Trafikudvalget har i brev af 12. januar 2010 stillet mig følgende spørgsmål 694 (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Per Clausen (EL).

Spørgsmål nr. 693:

”Kan ministeren redegøre for, hvor stort tabet af grundværdi vil være, såfremt Nybygningsløsningen ikke overdækkes på passagen gennem de tætbebyggede områder i Valby, Vigerslev og Hvidovre?”

Svar:

Nej.

Med venlig hilsen

Lars Barfoed

Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg
1240 København K

MINISTEREN

Dato 8. februar 2010
Dok.id
J. nr. 2010-661

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 33 92 33 55

Trafikudvalget har i brev af 12. januar 2010 stillet mig følgende spørgsmål 694 (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Per Clausen (EL).

Spørgsmål nr. 694:

”Kan ministeren redegøre for Nybygningsløsningens vedligeholdelsesudgifter for det åbne trug gennem Hvidovre, hvor konstruktionen udsættes for vind og vejr, samt vedligeholdelsesudgifterne for truget, hvis det overdækkes, og dermed kan holdes tørt?”

Svar:

Udgifter til vedligeholdelse og fornyelse af trugkonstruktioner er vurderet til at være meget små i forhold til vedligeholdelses- og fornyelsesudgifter af tunnelkonstruktioner.

Med venlig hilsen

Lars Barfoed

Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg
1240 København K

MINISTEREN

Dato 8. februar 2010
Dok.id
J. nr. 2010-661

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 33 92 33 55

Trafikudvalget har i brev af 12. januar 2010 stillet mig følgende spørgsmål 695 (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Per Clausen (EL).

Spørgsmål nr. 695:

”Vil ministeren redegøre for vedligeholdelsesudgifterne målt pr. km for Cut-and-cover-tunnelen i Sydhavnsgade?”

Svar:

Banedanmark har oplyst, at der ikke har været vedligeholdelsesudgifter på tunnelen i perioden fra ibrugtagning til i dag. Det forventes, at der først vil komme udgifter til vedligeholdelse på tunnelen, efter at anlægget har været i brug i mere end 15 til 20 år.

Med venlig hilsen

Lars Barfoed