

Betænkning afgivet af Trafikudvalget den 0. april 2010

2. udkast

Betænkning

over

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

[af transportministeren (Hans Christian Schmidt)]

1. Udvalgsarbejdet

Lovforslaget blev fremsat den 25. februar 2010 og var til 1. behandling den 15. marts 2010. Lovforslaget blev efter 1. behandling henvist til behandling i Trafikudvalget.

Møder

Udvalget har behandlet lovforslaget i <> møder.

Høring

Et udkast til lovforslaget har inden fremsættelsen været sendt i høring, og transportministeren sendte den 7. januar 2010 dette udkast til udvalget, jf. TRU alm. del – bilag 155. Den 1. marts 2010 sendte transportministeren de indkomne høringssvar samt et notat herom til udvalget.

Skriftlige henvendelser

Udvalget har i forbindelse med udvalgsarbejdet modtaget skriftlige henvendelser fra:

Hvidovre Kommune
Lars Vestergaard
Michael G. Hansen
Thyge Lauritsen
Valby Lokaludvalg

Spørgsmål

Udvalget har stillet 116 spørgsmål til transportministeren til skriftlig besvarelse, [som denne har besvaret.]

2. Indstillinger og politiske bemærkninger

Et <>tal (EL) indstiller lovforslaget til *vedtagelse* uændret

En udvidelse af skinnekapaciteten mellem København og Ringsted har stået højt på Enhedslistens ønskeseddel i mange år, så derfor hilser EL anlægsloven velkommen. Rigtig udført kan projektet bidrage til at reducere trafikken på de sjællandske motorveje, og blive en stor gevinst for den kollektive trafik.

Nybygningsløsningen giver operatørerne flere frihedsgrader til at planlægge trafikken. Den åbner op for udvikling af nye rejsetilbud, der vil kunne tiltrække flere passagerer og godskunder. Når godstogene fremover sendes via Køge, vil det give plads til flere tog mellem København og Roskilde, og give naboerne til Vestbanen et roligere miljø.

Så der kan siges meget godt om projektet. Men desværre også meget dårligt om den måde hvorpå projektet tænkes udført. For det kan ikke nægtes, at der er tale om en minimalløsning, hvor det for regeringen gælder om at slippe billigst muligt om ved det.

Enhedslisten tror ikke på, at Nybygningsløsningen kan bygges for de 10,3 mia. kr., der er afsat. I så fald ville det vist være første gang, at et så stort anlægsbudget holdt budgettet. Går det som det plejer, ender slutsummen snarere på 13-15 mia. kr. Anerkendte regeringen, at der her er tale om en voldsom underbudgettering, da ville mange selvskabte vanskeligheder kunne undgås, inden anlægsarbejdet gik i gang, og man ville tillige kunne undgå at skabe vrede og frustration hos de mennesker, der bliver naboer til Nybygningsløsningen.

Trafikstyrelsens anlægschef benægtede det i hvert fald ikke, da han på borgermødet i Hvidovre i november 2008 erklærede, at 90'ernes udgave af Nybygningsløsningen var alt for dyr, at Trafikstyrelsen fik besked af politikerne på at udarbejde et billigere forslag, og at det har været styrende for Trafikstyrelsens videre arbejde.

Med et sådant udgangspunkt, hvem kan så undres over, at der ikke er midler til:

At anlægge de nødvendige niveaufrie skæringer ved Ny Ellebjerg, som operatørerne og mange andre myndigheder peger på er nødvendig for at undgå flaskehalse og forsinkelser.

At tunnellægge banen fra Ny Ellebjerg til efter Avedøre Havnevej til gavn for de tætbeboede boligområder i Valby og Hvidovre, der i dag er voldsomt påvirket af transittrafik.

Projekt »Smallere Hvidovre«, der angiveligt kan fås for den beskedne sum af 40 mio. kr. – ikke meget ud af et budget på 10,3 mia. kr.

En skånsom linieføring langs Brøndby Haveby til stor glæde for de mange, der opholder sig dér i sommerhalvåret.

At anlægge Køge Nord, så den kan betjene både Nybygningsløsningen, Lille Syd, S-toget og Østbanen, og samtidig kan bruges som omstigningsstation for bilister fra Køge Bugt-motorvejen.

At anlægge regionaltogstationer, hvor der i dag er et stort passagerunderlag: ved Hvidovre Hospital, i Greve og i Bjæverskov.

Besparelserne er endda gået så vidt, at der end ikke har været midler til at forsyne det udsendte høringsmateriale med kort, der – ifølge flere respondenter - viser støjbelastninger og vibrationspåvirkninger, eller topografiske forhold på banelegemet, ligesom flere deltagere i høringsprocessen har klaget over, at det ej heller har været muligt, at skaffe sig klarhed over, hvorvidt og hvor, der vil blive opsat støjskærme.

Trafikstyrelsen er jo godt klar over, at budgettet er stramt, og man ved også godt, at Nybygningsløsningen ikke løser alle kapacitetsproblemer i hovedstadsområdet. Med den forventede vækst, der vil komme både med Nybygningsløsningen, med den stigende person- og godstogstrafik til/fra Sverige, og med den øgede togtrafik, der genereres som følge af den faste forbindelse over Femern Bælt, skal der inden for en overskuelig fremtid ske en forøgelse af sporkapaciteten på Københavns Hovedbanegård, og videre til Østerport. Ellers kan DSB ikke få det fulde udbytte af Nybygningsløsningen, og så vil togene holde i kø for at komme til perron på Hovedbanegården og gennem Røret i langt større udstrækning, end i dag.

Desuden bør der tages højde for, som Københavns Kommune skriver i sit høringssvar, den mertrafik, der vil opstå i takt med at Nordhavnen udvikles. Det er et projekt, som også staten er involveret i gennem Metroselskabet, så også her må det undre, at der ikke er vilje til at se på, hvilke trafikale udfordringer, der vil opstå i løbet af de næste årtier, når væsentlig flere RE- og IC-tog skal gennem Røret.

Den optimale løsning er anlæg af to nye fjernspor fra Østerport til Hovedbanegården, udbygning af Nørreport, og at de nye spor placeres under Bernstorffsgade, som skitseret i DSB's idékatalog »En station – tre standsningssteder«.

Det er på tide, at Folketinget tager borgernes livskvalitet og generelle sundhedstilstand alvorligt. Det skete dog i Tårnby. I andre landes storbyområder graves jernbanetunneler ned, som f.eks. Malmös Citytunnel. Trafikstyrelsen anfører, at en nedgravning gennem Valby-Vigerslev-Hvidovre vil koste ca. 2 mia. kr. mere. Valby Lokaludvalg og beboerne i området betalte af egen lomme en svensk ingeniør for at undersøge forholdene. Han nåede frem til en merpris på 500-800 mio. kr. Disse tal har Trafikstyrelsen ikke ønsket at forholde sig seriøst til, ligesom styrelsen heller ikke har villet gå i dialog med andre sagkyndige om de mange forsømmeligheder i projektet.

Det hæmmer muligheden for at fremtidssikre Nybygningsløsningen, at irrelevante hensyn har overtrumpet miljø- og nabohensyn. Det gælder således Vejdirektoratets »veto« over udformningen af Nybygningsløsningens passage gennem Hvidovre.

Takket være Trafikstyrelsens og det politiske flertals manglende vilje til at indgå i en givende dialog med de berørte naboer og kommuner, er der lokalt en markant modstand mod projektets udformning, men ikke mod selve Nybygningsløsningen, der flere steder hilses velkommen, fordi banen har potentialet til at reducere vejtrafikken.

Modstanden mod projektets udformning skyldes desuden, at mange boligejere vil få forringet værdien af deres – måske usælgelige – bolig, og især at dette forhold ikke er blevet taget seriøst af Folketingets trafikpolitiske flertal.

Det er vigtigt, at Nybygningsløsningen bliver en bane som naboerne kan leve (godt) med, og at man ikke i lokalsamfundene har opfattelsen af, at naboskabet til Nybygningsløsningen er dem på tvunget. Folketinget bør udvise godt naboskab.

Enhedslisten stemmer for anlægsloven, men vil fremlægge ændringsforslag, for at Nybygningsløsningen kan blive til et langt bedre projekt, end den grundløsning, som forligspartierne er blevet enige om.

Liberal Alliance, Inuit Ataqatigiit, Siumut, Tjóðveldisflokkurin og Sambandsflokkurin var på tidspunktet for betænkningens afgivelse ikke repræsenteret med medlemmer i udvalget og havde dermed ikke adgang til at komme med indstillinger eller politiske udtalelser i betænkningen.

En oversigt over Folketingets sammensætning er optrykt i betænkningen.[Der gøres opmærksom på, at et flertal eller et mindretal i udvalget ikke altid vil afspejle et flertal/mindretal ved afstemning i Folketingssalen.]

Jens Vibjerg (V) Flemming Damgaard Larsen (V) fmd. Kristian Pihl Lorentzen (V)

Peter Juel Jensen (V) Karsten Nonbo (V) Kim Christiansen (DF) Pia Adelsteen (DF)

Henriette Kjær (KF) nfmd. Helge Adam Møller (KF) Magnus Heunicke (S)

Jens Christian Lund (S) Poul Andersen (S) Klaus Hækkerup (S) Pia Olsen Dyhr (SF)

Jesper Petersen (SF) Erika Lorentsen (RV) Per Clausen (EL)

Liberal Alliance, Inuit Ataqatigiit, Siumut, Tjóðveldisflokkurin og Sambandsflokkurin havde ikke medlemmer i udvalget.

Folketingets sammensætning

Venstre, Danmarks Liberale Parti (V)	47	Liberal Alliance (LA)	3
Socialdemokratiet (S)	45	Inuit Ataqatigiit (IA)	1
Dansk Folkeparti (DF)	24	Siumut (SIU)	1
Socialistisk Folkeparti (SF)	23	Tjóðveldisflokkurin (TF)	1
Det Konservative Folkeparti (KF)	18	Sambandsflokkurin (SP)	1
Det Radikale Venstre (RV)	9	Uden for folketingsgrupperne	2
Enhedslisten (EL)	4	(UFG)	

Oversigt over bilag vedr. L 134

Bilagsnr.	Titel
1	Materiale udleveret af Hvidovre Kommune ved deres foretræde for Trafikudvalget den 25. februar 2010
2	Høringssvar og notat, fra transportministeren
3	Kopi af tidligere modtagne besvarelser på udvalgsspørgsmål om jernbanen København-Ringsted
4	Kopi af tidligere omdelte henvendelser, notater m.v. om jernbanen København-Ringsted
5	Henvendelse af 3/3-10 fra Michael G. Hansen, Ringsted
6	Tidsplan for udvalgets behandling af lovforslaget
7	Henvendelse af 15/3-10 fra Hvidovre Kommune
8	Henvendelse af 26/3-10 fra Thyge Lauritsen, Hvidovre
9	Henvendelse af 25/3-10 fra Valby Lokaludvalg
10	Udkast til betænkning
11	Invitation til møde den 3. maj 2010 i Brøndby Kommune vedr. den kommende København-Ringsted bane
12	Henvendelse af 29/4-10 fra Lars Vestergaard, København N

Oversigt over spørgsmål og svar vedrørende L 134

Spm.nr.	Titel
1	Spm. om kommentar til de vedlagte synspunkter om jernbanen København-Ringsted fra Finn Frogne, Greve, og ministerens svar herpå
2	Spm. om kommentar til notat fra Brøndby Kommune, til transportministeren, og ministerens svar herpå
3	Spm. om initiativ til, at der i forbindelse med lovforslagets behandling tilvejebringes en hjemmel til, at der kan anlægges klubhus m.v. i den grønne kile, til transportministeren, og ministerens svar herpå
4	Spm. om kommentar til rapporten "Bedre bane - bedre løsninger" fra Hvidovre Kommune og Valby Lokaludvalg, til transportministeren, og ministerens svar herpå
5	Spm. om ministeren vil redegøre for, hvor stort et værditab, den af Trafikstyrelsen foreslåede grundløsning på strækningen Ny Ellebjerg-Avedøre Havnevej, vil påføre ejerne af andelsboliger, parcelhuse samt boligselskaber i området, til transportministeren, og ministerens svar herpå
6	Spm. om ministeren vil redegøre for, hvorvidt der i de samfundsmæssige vurderinger af Nybygningsløsningen indgår den værdiforingelse, som ejerne af andelsboliger, parcelhuse samt boligselskaber i området vil blive påført, og som dermed vil forårsage et ringere beskatingsgrundlag, til transportministeren, og ministerens svar herpå
7	Spm. om ministeren vil redegøre for, hvorvidt der i de samfundsmæssige vurderinger af Nybygningsløsningen indgår den værdiforingel-

se, som grundlæsnings vil påføre området mellem Ny Ellebjerg og Avedøre Havnevej i form af et mere belastet miljø, og at dette vil forringe lokalbefolkningens helbredstilstand med større sundhedsudgifter til følge, til transportministeren, og ministerens svar herpå

- 8 Spm. om ministeren vil redegøre for de miljøgener, primært larm, varmpåvirkninger, vibrationer i form af strukturlyd, som vil opstå i forbindelse med den påtænkte pumpestation, der placeres mellem blok 3 og blok 4 ved A/B Thorvaldsminde i Hvidovre, til transportministeren, og ministerens svar herpå
- 9 Spm. om ministeren vil redegøre for, hvorvidt den vejledende grænseværdi om, at vibrationsniveauet indtil 20 m fra midten af nærmeste spor kan overholdes, når det viser sig, at samtlige A opgange i A/B Thorvaldsminde befinder sig mindre end 20 m fra nærmeste spor, nemlig nr. 386A og 390A = 8 meter, nr. 392A = 12m og nr. 394A = 10 m, til transportministeren, og ministerens svar herpå
- 10 Spm. om ministeren vil redegøre for niveauet for de vibrationsmæssige gener for A/B Thorvaldsminde, der er konstrueret med et træbjælkelag, og som kun har et mindre fundament, sammenlignet med bygninger med gulve af beton og tilsvarende stive konstruktioner, og bygninger med kælder, til transportministeren, og ministerens svar herpå
- 11 Spm. om ministeren vil redegøre for, hvorvidt der vil blive indført hastighedsregulering for togtrafikken ved dens passage på de mest støj- og vibrationsfølsomme lokaliteter i Valby, Vigerslev og Hvidovre og især ved A/B Thorvaldsminde, til transportministeren, og ministerens svar herpå
- 12 Spm. om ministeren vil redegøre for, hvorvidt samtlige beboere i A/B Thorvaldsminde vil blive tilbudt genhusning i anlægsperioden, da bebyggelsen ligger på tværs af anlægsarbejdet og alle beboere derfor vil berørt at støjen derfra både nat og dag, til transportministeren, og ministerens svar herpå
- 13 Spm. om hvordan ministeren vil sikre, at der ikke opstår sætningskader ved nedramning af spunsvægge med rambuk, når den kritiske afstand er 21 meter, mens afstanden fra tunnelvæggene/sekstantpælene til boligblokkene er henholdsvis 3,05 m for blok 4, hvor der er fra-valgt en fjederkonstruktion, og 2 meter for de tre øvrige blokke i A/B Thorvaldsminde, jf. Trafikstyrelsen, til transportministeren, og ministerens svar herpå
- 14 Spm. om hvordan ministeren vil sikre, at beboerne i A/B Thorvaldsminde ikke vil blive belastet af yderligere vejstøj, af indkig fra forbipasserende trafik og at beboerne vil kunne anvende udendørsarealerne uden betydelige støjgener, når Vigerslev Alle hæves 1,5 m over det nuværende terræn, til transportministeren, og ministerens svar herpå
- 15 Spm. om ministeren vil redegøre for, hvor udluftningskanaler fra Nybygningsløsningens tunneller vil blive placeret, til transportministeren, og ministerens svar herpå

-
- 16 Spm. om ministeren vil oplyse, hvorvidt det vil være Trafikstyrelsen og/eller Hvidovre Kommune, der skal afholde udgifterne til at støjsikre A/B Thorvaldsminde i forbindelse med anlæg af Nybygningsløsningen, til transportministeren, og ministerens svar herpå
- 17 Spm. om ministeren vil redegøre for, hvordan beboerne i A/B Thorvaldsminde vil være stillet med hensyn til erstatning, såfremt der efter at anlægsarbejdet af Nybygningsløsningen er afsluttet, opstår skader på fundament og/eller bygninger som følge af vibrationer mv., til transportministeren, og ministerens svar herpå
- 18 Spm. om ministeren vil redegøre for, hvorvidt de spørgsmål, der stilles i forbindelse med anlægsarbejdet af Nybygningsløsningen og dets påvirkning af A/B Thorvaldsminde, vil kunne bidrage til at give beboerne en større sikkerhed for, at kunne få erstatning i fald der på et senere tidspunkt opstår skader på fundament og/eller bygninger, til transportministeren, og ministerens svar herpå
- 19 Spm. om ministeren kan bekræfte, at der til projektering af Nybygningsløsningen er ansøgt EU om støtte via TEN-midlerne, og at der er ydet et beløb på ca. 11 mio., til transportministeren, og ministerens svar herpå
- 20 Spm. om ministeren vil redegøre for, hvorfor ansøgningen til EU om støtte til projektering af Nybygningsløsningen via TEN-midlerne, EU's tilsagn om at yde støtte samt den øvrige korrespondance ikke er tilgængelig på ministeriets eller Trafikstyrelsens hjemmeside, til transportministeren, og ministerens svar herpå
- 21 Spm. om ministeren vil oplyse, hvor meget det vil koste, at overdække Nybygningsløsningens åbne trug fra gangbroen ved Ulstrupvej til efter Avedøre Havnevej, til transportministeren, og ministerens svar herpå
- 22 Spm. om ministeren vil redegøre for Trafikstyrelsens notat af 20. oktober 2003 vedr. arealreservationer i forbindelse med anlæg af Nybygningsløsningen – »Notat om baggrunden for og betydningen af arealreservation til en eventuel ny jernbane mellem København og Ringsted over Køge« – og den betydning notatet har haft for de borgere i området, der har erhvervet sig fast ejendom ud fra en tiltro til, at notatet stod til troende, til transportministeren, og ministerens svar herpå
- 23 Spm. om ministeren vil redegøre for, hvorvidt de borgere i området mellem Ny Ellebjerg og Avedøre Havnevej, der siden 2003 har erhvervet sig fast ejendom i tiltro til, at Trafikstyrelsens notat af 20. oktober 2003 om arealreservationer i forbindelse med anlæg af Nybygningsløsningen stod til troende, vil blive holdt skadesløse, såfremt Nybygningsløsningens grundløsning viser sig at forringe de pågældendes ejendomsværdier, til transportministeren, og ministerens svar herpå
- 24 Spm. om ministeren vil redegøre for, hvorvidt den usikkerhed, der rådede blandt mange lodsejere, beboere, virksomheder og kommuner i hovedstadsområdet, og som affødte Trafikstyrelsens »Notat om bag-

- grunden for og betydningen af arealreservation til en eventuel ny jernbane mellem København og Ringsted over Køge«, og dermed skabe en falsk tryghed, da Trafikstyrelsens beslutningsnotat (»grundløsningen«), ikke indeholder en tunnel fra Ny Ellebjerg til efter Avedøre Havnevej, som beskrevet i 2003-notatet, til transportministeren, og ministerens svar herpå
- 25 Spm. om når ministeren til DR den 26. januar 2009 om Nybygningsløsningens linieføring og design gennem Valby og Hvidovre udtaler, at "Den vurdering, vi har lavet, den er, at vi har lavet en afbalanceret løsning, så der hvor vi ikke afdækker, der er problemerne ikke så store, at de ikke er til at overse. Men nu vil jeg naturligvis se på underskrifterne og så vurdere det nærmere", omfatter denne vurdering da også Finnebyen, Vigerslevparken, A/B Thorvaldsminde og Allingvej i Hvidovre, til transportministeren, og ministerens svar herpå
- 26 Spm. om, i fald ministeren kan bekræfte, at ovenstående vurdering tillige omfatter Finnebyen, Vigerslevparken, A/B Thorvaldsminde og Allingvej i Hvidovre, ligger der deri en vurdering fra ministerens side om, at de problemer, som beboerne i området har peget på, enten er ikke-eksisterende og/eller, at de vil blive løst fuldt ud med Nybygningsløsningens design, til transportministeren, og ministerens svar herpå
- 27 Spm. om ministeren vil be- eller afkræfte, hvorvidt Trafikstyrelsens beslutningsnotat ("grundløsningen"), er et resultat af, at regeringen henstillede til Trafikstyrelsen om at udarbejde forslag til Nybygningsløsningen, der var væsentlig billigere end de varianter, der var fremme sidst i 90'erne, og at regeringens holdning har været styrende for den grundløsning, som Trafikstyrelsen nåede frem til, til transportministeren, og ministerens svar herpå
- 28 Spm. om kommentar til henvendelse af 3/3-10 fra Michael G. Hansen, Ringsted, til transportministeren, og ministerens svar herpå
- 29 Spm., om der er tale om »lighed for loven«, når der ved udbygning af Helsingørmotorvejen afsættes flere midler end tidligere til støjreducerende initiativer, til transportministeren, og ministerens svar herpå
- 30 Spm. om, hvorvidt der vil blive gennemført støjmålinger fra Holbækmotorvejen inden anlægsarbejdet af Nybygningsløsningen påbegyndes, til transportministeren, og ministerens svar herpå
- 31 Spm. om, hvilke støjdæmpende foranstaltninger langs Allingvej i Hvidovre, der vil blive gennemført som erstatning for det nuværende grønne bælte, til transportministeren, og ministerens svar herpå
- 32 Spm. om Trafikstyrelsen vil være forpligtiget til at retablere støj- og jordvolde langs Holbækmotorvejen, til transportministeren, og ministerens svar herpå
- 33 Spm. om, hvorvidt Trafikstyrelsens tilbagekaldelsesbrev af 26. marts 2004 ophæver de arealreservationer i forbindelse med Nybygningsløsningen, som blev annonceret i Trafikstyrelsens notat af 17. oktober 2003, til transportministeren, og ministerens svar herpå
- 34 Spm. om, hvorvidt de tinglysninger, der blev foretaget som følge af

-
- Trafikstyrelsens notat af 17. oktober 2003 om arealreservationer i forbindelse med Nybygningsløsningen, stadig er gældende, til transportministeren, og ministerens svar herpå
- 35 Spm. om, hvorvidt de 300 mio kr., som en overdækning af det åbne trug fra Ulstrupvej til Avedøre Havnevej skønnes at ville koste, gælder for en overdækning, hvor der bagefter skal anlægges veje, til transportministeren, og ministerens svar herpå
- 36 Spm. om den kollektive trafikbetjening af Hvidovre Hospital er tilfredsstillende, til transportministeren, og ministerens svar herpå
- 37 Spm. om kommentar til henvendelse af 15/3-10 fra Hvidovre Kommune, til transportministern, og ministerens svar herpå
- 38 Spm. om, hvor stort et beløb og hvor lang tids forsinkelse det har betydet, at jernbaneprojektet blev forsinket som følge af at VVM-undersøge både Nybygningsløsningen og 5. spor løsningen, til transportministeren, og ministerens svar herpå
- 39 Spm. om holdning til- og mulighederne for at anlægge stationen Køge Nord, så den kan betjene både nybygningsløsningen, Lillesyd, S-toget og Østbanen, til transportministeren, og ministerens svar herpå
- 40 Spm. om planforholdene i forbindelse med anlægsprojektet, til miljøministeren, og ministerens svar herpå
- 41 Spm. om at ændre forslaget om linjeføring, til transportministeren, til transportministeren, og ministerens svar herpå
- 42 Spm. om de nye bolig- og erhvervsområder, der i disse år anlægges tæt på det kommende jernbaneknudepunkt ved Ny Ellebjerg, støjsikres optimalt, til transportministeren, og ministerens svar herpå
- 43 Spm. om at Nybygningsløsningen tunnellægges fra Ny Ellebjerg og til et punkt efter Avedøre Havnevej, til transportministeren, og ministerens svar herpå
- 44 Spm. om at der bliver anlagt vibrationsdæmpende slap-tracks, hvorved Finnebyen kan bevares i sin nuværende form, til transportministeren, og ministerens svar herpå
- 45 Spm. om at nedgravningen placeres længere væk fra Thorvaldsminde's fundament, til transportministeren, og ministerens svar herpå
- 46 Spm. om at den åbne banegrav ved Allingvej overdækkes, til transportministeren, og ministerens svar herpå
- 47 Spm. om at Projekt "Smallere Hvidovre" anlægges, til transportministeren, og ministerens svar herpå
- 48 Spm. om linjeføringen mellem Avedøre Havnevej og Vestvolden, til transportministeren, og ministerens svar herpå
- 49 Spm. om at banen føres i tunnel under den fredede Vestvold, til transportministeren, og ministerens svar herpå
- 50 Spm. om at banen anlægges i terræn gennem Greve Kommune og under den forhøjede Cementvej, til transportministeren, og ministerens svar herpå
- 51 Spm. om at der opsættes støjskærme gennem Solrød Kommune på

-
- vestsiden af banen, til transportministeren, og ministerens svar herpå
- 52 Spm. om at der etableres en station ved Hvidovre Hospital, til transportministeren, og ministerens svar herpå
- 53 Spm. om at der etableres en regionaltogetstation i Greve Kommune, til transportministeren, og ministerens svar herpå
- 54 Spm. om at Køge Nord bliver det regionale jernbaneknudepunkt, til transportministeren, og ministerens svar herpå
- 55 Spm. om at der etableres en regionaltogetstation i Bjæverskov, til transportministeren, og ministerens svar herpå
- 56 Spm. om at iværksætte et analysearbejde for at se på, hvilke muligheder der er for at udbygge København H, til transportministeren, og ministerens svar herpå
- 57 Spm. om kommentar til henvendelse af 25/3-10 fra Valby Lokaludvalg, til transportministeren, og ministerens svar herpå
- 58 Spm. om byfornyelsesplaner, til transportministeren, og ministerens svar herpå
- 59 Spm. om manglende lokalplaner ved Ny Ellebjerg, til transportministeren, og ministerens svar herpå
- 60 Spm. om Trafikstyrelsens kapacitetsundersøgelser, til transportministeren, og ministerens svar herpå
- 61 Spm. om Trafikstyrelsen afvisning af at anlægge niveaufrie skæringer ved Ny Ellebjerg, til transportministeren, og ministerens svar herpå
- 62 Spm. om området ved Kulbanevej, til transportministeren, og ministerens svar herpå
- 63 Spm. om et grønt parkområde, der forbindes med Lerknolden, til transportministeren, og ministerens svar herpå
- 64 Spm. om, hvordan der kan opretholdes de samme veje og stier, som findes i dag, når Vigerslevvej skal hæves 1-2 meter, til transportministeren, og ministerens svar herpå
- 65 Spm. om, hvordan det kan være en fordel for Vigerslevparken, at blive gennemskåret af en bane, til transportministeren, og ministerens svar herpå
- 66 Spm. om, hvordan der kan opretholdes den samme fremkommelighed som i dag, når Vigerslevvej hæves 2 meter, til transportministeren, og ministerens svar herpå
- 67 Spm. om, hvorvidt det er korrekt, når Trafikstyrelsen i notatet med bemærkninger til rapporten "Bedre bane – bedre løsninger" (p. 3) anfører, at der "alt i alt bliver tale om et sammenhængende grønt strøg..." når dette gennemskæres af Nybygningsløsningen, til transportministeren, og ministerens svar herpå
- 68 Spm. om vibrationsniveauet umiddelbart uden for tunnelens ydervæg, til transportministeren, og ministerens svar herpå
- 69 Spm. om Trafikstyrelsens argumenter mod at tunnellægge Nybygningsløsningen under Harrestrup Å, til transportministeren, og ministerens svar herpå

-
- 70 Spm. om forurennet jord, til transportministeren, og ministerens svar herpå
- 71 Spm. om hvordan den forøgelse af det samlede støjniveau, der skyldes 8-10 persontog samt 2-4 godstog i timen i hver retning på Nybygningsløsningen, med rette kan beskrives som "neutral", til transportministeren, og ministerens svar herpå
- 72 Spm. om antallet af boliger, der vil blive værdiforringet på grund af naboskabet med Nybygningsløsningen, til transportministeren, og ministerens svar herpå
- 73 Spm. om naboernes forventning til et markant fald i deres ejendomsværdier, til transportministeren, og ministerens svar herpå
- 74 Spm. om Trafikstyrelsens udsagn i notatet med bemærkninger til rapporten »Bedre bane – bedre løsninger« (p. 9) om, at de anslåede værdiforringelser er for højt sat, til transportministeren, og ministerens svar herpå
- 75 Spm. om, hvorfor det kun er de boliger, som vil komme til at ligge tættest på banen, der vil tabe værdi, når den samlede værdi af andelsboligforeningen forventes at falde, til transportministeren, og ministerens svar herpå
- 76 Spm. om, hvilken dokumentation Trafikstyrelsen kan fremlægge, når den baserer sit udsagn i notatet med bemærkninger til rapporten "Bedre bane – bedre løsninger" (p. 9), om at ikke alle boliger i A/B St. Vigerslevgård vil blive ramt af værdiforringelser, til transportministeren, og ministerens svar herpå
- 77 Spm. om, hvorvidt anlægsmyndigheden kan gøres ansvarlig såfremt Nybygningsløsningen ikke alene øger støjudbredelsen i et område, men også er med til forværre denne, til transportministeren, og ministerens svar herpå
- 78 Spm. om det forventede støjniveau i området vest for Avedøre Havnevej, til transportministeren, og ministerens svar herpå
- 79 Spm. om, hvorvidt den eksisterende støjvold nord for Holbækmotorvejen og vest for Avedøre Havnevej, vil blive genopført efter anlæg af Nybygningsløsningen, til transportministeren, og ministerens svar herpå
- 80 Spm. om, hvorvidt der efter anlæg af Nybygningsløsningen påtænkes etablering af andre støjdæmpende foranstaltninger, til transportministeren, og ministerens svar herpå
- 81 Spm. om, hvorvidt der vil blive udført fyldestgørende støjmålinger af støjen fra Holbækmotorvejen før og efter anlæg af Nybygningsløsningen i området vest for Avedøre Havnevej, til transportministeren, og ministerens svar herpå
- 82 Spm. om, hvorvidt der vil blive udført fyldestgørende støjmålinger af støjen fra Holbækmotorvejen før og efter anlæg af Nybygningsløsningen langs det åbne trug ved Allingvej i Hvidovre, til transportministeren, og ministerens svar herpå
- 83 Spm. om, hvorvidt det grønne bælte langs Allingvej vil blive erstattet

-
- af en forbedret og mere støjdæmpende beplantning sammesteds, til transportministeren, og ministerens svar herpå
- 84 Spm. om kommentar til indholdet i ingeniør Thyge Lauritsens "Notat om Et smallere Hvidovre, til transportministeren, og ministerens svar herpå
- 85 Spm. om, hvor på det danske motorvejsnet, der findes strækninger uden nødspor, til transportministeren, og ministerens svar herpå
- 86 Spm. om, hvorvidt det vil få nogen betydning for trafiksikkerheden og fremkommeligheden, at den inderste etape af Holbækmotorvejen indsnævres fra seks til fire vejbaner, til transportministeren, og ministerens svar herpå
- 87 Spm. om på hvilke danske motorvejsstrækninger der findes permanente, elektroniske trafikledelsessystemer, til transportministeren, og ministerens svar herpå
- 88 Spm. om, hvor meget det vil koste at opstille, overvåge og vedligeholde permanente, elektroniske trafikledelsessystemer på den del af Holbækmotorvejen, der i givet fald ville skulle overvåges, til transportministeren, og ministerens svar herpå
- 89 Spm. om en evt. inddragelse af to spor på Holbækmotorvejen til anlæg af Nybygningsløsningen, til transportministeren, og ministerens svar herpå
- 90 Spm. om, hvorvidt der er muligt at nedklassificere den inderste etape af Holbækmotorvejen fra Avedøre Havnevej til Vigerslevvej, til transportministeren, og ministerens svar herpå
- 91 Spm. om ministeren vil tage initiativ til at nedklassificere den inderste etape af Holbækmotorvejen fra Avedøre Havnevej til Vigerslevvej, til transportministeren, og ministerens svar herpå
- 92 Spm. om at afvise et alternativ, der vil have en betydelig miljøgunstig effekt for lokalsamfundet, til transportministeren, og ministerens svar herpå
- 93 Spm. om beregninger af såvel det nuværende passagerunderlag for en station ved Hvidovre Hospital, som det passagerunderlag der vil være ved fuld udbygning af hospitalet, til transportministeren, og ministerens svar herpå
- 94 Spm. om afvisning af anlæg af en station ved Hvidovre Hospital sker på et fagligt forsvarligt grundlag, til transportministeren, og ministerens svar herpå
- 95 Spm. om Trafikstyrelsens notat med bemærkninger til rapporten "Bedre bane – bedre løsninger", lever op til de krav og forventninger, der må stilles til den ansvarlige planmyndighed om at indgå i en seriøs og grundig diskussion med de borgere, der om nogen berøres af Nybygningsløsningen, til transportministeren, og ministerens svar herpå
- 96 Spm. om at Trafikstyrelsen i notatet med bemærkninger til rapporten »Bedre bane – bedre løsninger«, anfører, at beboerne har et mangelfuldt kendskab til kompleksiteten af de mange fysiske omstændighe-

-
- der, som er forbundet med området, til transportministeren, og ministerens svar herpå
- 97 Spm. om fremme af borgernes engagement i såvel denne som fremtidige planlægningsprocesser af større anlægsarbejder, til transportministeren, og ministerens svar herpå
- 98 Spm. om Trafikstyrelsens henvisning til den tidligere transportministers besvarelser, til transportministeren, og ministerens svar herpå
- 99 Spm. om det er i overensstemmelse med åben og borgerindragende planlægningspraksis og –debat, at Trafikstyrelsen kun undersøger de alternativer og muligheder, som styrelsen finder interessante og relevante, til transportministeren, og ministerens svar herpå
- 100 Spm. om talepapir fra besvarelsen af L 134 - samrådsspm. A om højhastighedstog på jernbanen, til transportministeren, og ministerens svar herpå
- 101 Spm. om, hvad merudgiften vil være ved, at strækningen København-Køge-Ringsted anlægges så toghastigheden i stedet for at blive op til 250 km/t, bliver op til 320 km/t, til transportministeren, og ministerens svar herpå
- 102 Spm. om, hvad merudgiften vil være ved, at strækningen Ringsted-Rødby i stedet for at anlægges så toghastigheden bliver op til 250 km/t, anlægges så den bliver op til 320 km/t, til transportministeren, og ministerens svar herpå
- 103 Spm. om en sådan opgradering af strækningen Ringsted-Rødby kunne finansieres i forbindelse med landanlæggene i øvrigt på den danske side af Femern Bælt forbindelsen, til transportministeren, og ministerens svar herpå
- 104 Spm. om, hvor mange togafgange der er fra København til Hamborg på hver af ugens 7 dage, til transportministeren, og ministerens svar herpå
- 105 Spm. om, hvor meget der skal være i sikkerhedsmæssig køretid mellem tog med en hastighed på op til 250 km/t mm., til transportministeren, og ministerens svar herpå
- 106 Spm. om der skal være direkte forbindelse mellem Lille Syd-banen og Nybygningsbanen, til transportministeren, og ministerens svar herpå
- 107 Spm. om tog fra Næstved kan fortsætte direkte ad skinnerne fra Køge Nord og ad nybygningsløsningen mod København, til transportministeren, og ministerens svar herpå
- 108 Spm. om nybygningsløsningen, til transportministeren, og ministerens svar herpå
- 109 Spm. om ministeren vil oversende tegninger over sporforløb ved valg af de 3 stationsløsninger, til transportministeren, og ministerens svar herpå
- 110 Spm. om skinneforløbet vil blive således, at der evt. ved et senere trafikforlig - kan foretages forlængelse af Østbanen frem til Køge Nord, til transportministeren, og ministerens svar herpå
- 111 Spm. om Deutsche Bahns tilkendegivelse i forbindelse med Trafikud-

valgets besøg i efteråret 2009 om et hensigtsmæssigt mål for den maksimale hastighed i Danmarks fjerntrafik, til transportministeren, og ministerens svar herpå

- 112 Spm. om at redegøre for at anlæg af en bane til 320 km/t også kan betyde en begrænsning af antallet af tog, der kan køres, til transportministeren, og ministerens svar herpå
- 113 Spm. om at hvis man skal blande højhastighedstog med langsomme gods-, intercity- og regionaltog, vil banens samlede kapacitet blive mindre end forudsat, til transportministeren, og ministerens svar herpå
- 114 Spm. om ministerens kommentar til henvendelsen af 29/4 2010 fra Lars Vestergaard vedr. overhalingsspor på nybygningslinien, til transportministeren, og ministerens svar herpå
- 115 Spm. om Vejdirektoratet har inkluderet anlæg af ny bane fra København til Ringsted (Nybygningsløsningen) i direktoratets planer om at udvide Køge Bugt-motorvejen fra Greve Syd til Køge, til transportministeren, og ministerens svar herpå
- 116 Spm. om på hvilke datoer Vejdirektoratet og Trafikstyrelsen har afholdt møder for at koordinere udbygningen af Køge Bugt-motorvejen og Nybygningsløsningen, til transportministeren, og ministerens svar herpå

Oversigt over samrådsspørgsmål vedrørende L 134

Samrådspm.nr.

Titel

- A Samrådspm. om indvendingerne imod at bygge jernbanestrækningen København-Køge-Ringsted, så strækningen kan anvendes til kørsel med tog på op til 320 km/t (højhastighedstog), til transportministeren