



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 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

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

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 baggrundsniveau og bidraget fra vejtrafikken i området.”

Med venlig hilsen

Lars Barfoed