



MINISTEREN

Transportudvalget
Folketinget

Dato 25. november 2011
J. nr. 2011-3687

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transportudvalget har i brev af 2. november 2011 stillet mig følgende spørgsmål 59 (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare.

Spørgsmål nr. 59:

"Ministeren bedes kommentere henvendelse af 27. oktober 2011 fra Torben Bo Hansen, Glumsø vedr. evt. skader på Åsø Vandværk ved anlæg af Femernforbindelse, jf. TRU alm. del - bilag 36."

Svar:

Jeg har forelagt spørgsmålet for Banedanmark, der oplyser:

Der arbejdes i forbindelse med jernbanelandanlæg i tilslutning til Femern Bælt-forbindelsen med en opgradering af jernbanen til enten 160 km/t eller 200 km/t.

I henvendelsen udtrykkes bekymring for en række forhold vedrørende Åsø vandværk, Åsø by og Glumsø-egnen som følge af en opgradering af jernbanen til 200 km/t.

I den løsning, hvor banen opgraderes til 160 km/t, vil der ikke ske ændringer i sporenes placering eller i togenes hastighed på den pågældende strækning. Den nuværende påvirkning af vandværket vil i denne situation derfor ikke ændres.

Ved løsningen, hvor jernbanen opgraderes til 200 km/t, skal der udrettes en kurve nord for Glumsø. Herved vil banen blive flyttet til et nyt tracé, hvor der vil være en afstand på 70 m fra nærmeste spor til Åsø Vandværks boring. Med denne afstand vil vibrationsniveauet fra banen være så lavt, at det ikke vil medføre skader på boringen. Selv om forlægningen af banen betyder, at der skal afgraves ca. 10 m, vil der fortsat være ca. 20 m dæklag af moræneler til beskyttelse af grundvandet. Banedanmarks vurdering er, at grundvandet er godt beskyttet med dette dæklag. Projektet vil endvidere ikke medføre en grundvandssænkning i det primære grundvandsmagasin på strækningen omkring Åsø Vandværk, hverken i anlægsfasen eller når banen er bygget.

Banedanmark har i maj 2011 redegjort for disse forhold til Foreningen af Vandværker i Danmark.



Projektet vil i henhold til normal praksis også sikre, at vandforsyningen til de pågældende ejendomme opretholdes.

I begge løsninger vil der i forbindelse med anlægsarbejderne være gener for naboerne – dog i større omfang ved en opgradering til 200 km/t. Det er undersøgt nøje, og der er redegjort herfor i Banedanmarks miljøredegørelse fra februar 2011 for projektet. Heraf fremgår det ligeledes, at generne vil blive begrænset ved en række afhjælpende foranstaltninger.

Ved en opgradering til 160 km/t, hvor banen ikke flyttes, vil broen ved Møllebækvej skulle udskiftes for at gøre plads til et overhalingsspor, mens den nuværende bro ved Åsø Bygade ikke ændres.

Ved en opgradering til 200 km/t er det korrekt, at det vil være nødvendigt at flytte sporerne på Glumsø Station. Der skal ved denne løsning også laves broer over den nye banestrækning ved Møllebækvej og Åsø Bygade. Broen ved Åsø Bygade skal i denne løsning udskiftes, hvorimod den nyere bro ved Møllebækvej ikke ændres. Ændringerne omkring Glumsø, med de følger det har for eksisterende anlæg, giver mulighed for, at gennemkørende tog kan passere stationen med 200 km/t.

Med venlig hilsen

Henrik Dam Kristensen