

Direktoratet for Kriminalforsorgen er i gang med at indhente oplysninger fra fængsler og arresthuse om, hvem der har haft udgang i juleperiolen. Disse oplysninger vil herefter blive sammenholdt med kriminalregistret med henblik på at udarbejde en opgørelse over misbrug/kriminalitet begået under udgang i julen 1998.

Når resultatet af denne opgørelse foreligger, vil jeg overveje, om der er grundlag for ændringer på området.

Spm. nr. S 875

Til trafikministeren (12/1 99) af:

Søren Kolstrup (EL):

»Hvor meget kan spares i investeringsudgifter ved anlæggelse af nybygningsløsningen for den nye banelinje København-Ringsted, såfremt en del af tunnelstrækningen anlægges som en overfladeløsning henholdsvis overdækket jernbane på den eksisterende Holbækmotorvejsstrækning mellem motorringvej 3 og Vigerslev?«

Begrundelse

Nybygningsforslaget for en ny banelinje København-Ringsted er ifølge linjeføringsrapporten den dyreste løsning, hvilket primært skyldes tunnelstrækningen. Efter anlæggelse af den nye motorvej over Kalveboderne har Holbækmotorvejens strækning mellem motorringvej 3 og Vigerslev derfor mistet sin væsentlige betydning som indkørselsvej til København. Da strækningen endvidere giver en lang række beboere i Hvidovre og Valby store miljøbelastninger vil en omlæggelse til jernbane endvidere kunne løse en række miljøproblemer samtidig med, at der formentlig kan spares store midler på nybygningsløsningen. Samtidig kan spares nye tiltag til støjbeskyttelse af de beboelsesejendomme som i dag belastes af biltrafikken, der kommer via Holbækmotorvejen.

Svar (28/1 99)

Trafikministeren (Sonja Mikkelsen):

Banestyrelsen oplyser, at den i spørgsmålet foreslåede løsning for linieføring i nybygnings-

forslaget for anlæg af ny jernbane København-Ringsted ikke er behandlet.

Anvendelse af Holbækmotorvejens nordlige halvdel er undersøgt, dog ikke på samme detaljeringsniveau som de foreslag, der er præsenteret i linjeføringsrapporten.

Det nedenfor angivne økonomiske overslag er derfor dels ikke umiddelbart sammenholdeligt med de overslag, som denne rapport angiver, dels er overslaget udarbejdet på et mindre detaljeringsniveau. Dette indebærer bl.a., at der kan være meromkostninger, som skal modregnes ved ændringer i linieføringen. Disse omkostninger kan bl.a. være omkostninger til ændringer eller udvidelse af veje udenfor den fjernede del af Holbækmotorvejen eller miljømæssigt betingede omkostninger.

Holbækmotorvejen består af 2 x 3 spor + nødspor, så banen kan placeres i motorvejens nordlige halvdel. Motorvejens belægnings og bærelag fjernes, så der kan blive plads til banen. Banestyrelsen oplyser, at det i overslaget er forudsat, at der foretages nødvendige tilpasninger i de tilstødende trafikale anlæg, således at de nuværende trafikale forbindelser opretholdes. På det foreliggende detaljeringsniveau for opgørelsen af anlægsomkostningerne, er de enkelte delprojekter imidlertid ikke konkretiseret, og det må derfor understreges, at overslaget skal ses som et skøn på et meget overordnet niveau.

Den sydlige halvdel af Holbækmotorvejen kan opretholdes som vej. Banen passerer under broen for Hvidovrevej og Avedøre Havnevej uden ændringer på broerne. Den sydlige halvdel af Holbækmotorvejen omdannes til en 4 sporet kommunevej. Efter Motorring 3 fortsættes i den alternative linieføring, dvs. banen ligger hele tiden på den nord-/vestlige (højre) side af motorvejene.

Et groft overslag viser, at der isoleret set skønsmæssigt kan spares mellem 0,5 og 1 mia. kr. sammenlignet med hovedforslaget, hvis anlægget udføres som beskrevet ovenfor. I dette skøn er der dog ikke taget hensyn til merudgifter til vejændringer eller udvidelser på andre vejstrækninger, som følge af indskrænkningen af kapaciteten på Holbækmotorvejen. Behovet herfor foreligger ikke belyst.