

Ad spm. nr. S 1714

Fra trafikministeren er modtaget supplerende besvarelse af et af Tommy Dinesen stillet spørgsmål. Spørgsmålet, der sammen med det foreløbige svar er optaget i Folketingstidende 1996-97, forhandlingerne side 5595, lød således:

Til trafikministeren (14/3 97) af:

Tommy Dinesen (SF):

»Vil ministeren tage kontakt til DSB med henblik på at få gitterporten for enden af Ndr. Frihavnsgade genåbnet, således at borgerne på indre Østerbro i København igen kan få adgang til havneområdet?«

Supplerende svar (23/4 97)

Trafikministeren (Bjørn Westh):

I mit foreløbige svar af 2. april 1997 oplyste jeg, at Banestyrelsen i øjeblikket er ved at få foretaget en gennemgribende undersøgelse af broens tilstand.

Banestyrelsen oplyser, at undersøgelsen nu er afsluttet. Resultatet er ikke godt. Anlægget er så nedslidt, at det ikke kommer på tale at genåbne passagen nu.

Det er især de tre brobaner, det er galt med. COWIconsults kontrolberegninger har konstateret utilstrækkelig brudbæreevne. Brobanen under spor 2 er den værst medtagne. Her er det konstateret, at bæreevnen teoretisk set er opbrugt – og restlevetiden er nu mindre end et år.

På baggrund af denne oplysning indsætter Banestyrelsen i løbet af de kommende måneder en midlertidig understøtning.

De konkrete arbejder vil blive udført efter nærmere drøftelse med Københavns kommune. Men allerede nu kan det siges, at den midlertidige konstruktion ikke vil levne meget plads til en passage.

Det giver tid til at planlægge og projektere en løsning, som vil kunne iværksættes på det tidspunkt de trafikale betingelser for en passage på stedet bliver anderledes gunstige med den forventede åbning af Øresundsforbindelsen og DanLink-trafikkens bortfald.

Ser man bort fra broens tilstand, vil en genåbning isoleret set ikke være særlig heldig. På havnesiden af bandedæmningen skal man passere 3 spor. På de 2 kører der ca. 40 tog om dagen. Det tredje anvender DSB til at hensætte rengjør-

te passagertog på – i op til en time af gangen. Der skal derfor ikke meget fantasi til at forestille sig de faresituationer, der kan opstå, samt lokalbefolkningens skuffelse, når det viser sig at bommene er nede og advarselsklokkerne ringer i timevis hver dag.

Banestyrelsen arbejder i stedet på en løsning med broanlægget, der sikrer, at man efter lukningen af DanLink-trafikken kan træffe beslutning om at etablere en sikkerhedsmæssig forsvarelig passage på stedet. Det kan ske ved at indbygge tunnelelementer i takt med fjernelsen af den gamle bro, således at det gamle anlæg kan erstattes af en tunnel, der er dimensioneret til gang- og cykelsti.

Tidsperspektivet for det arbejde med broen, der går i gang nu, er et par år. På det tidspunkt er DanLink-trafikken ved sin afslutning – og DSB kan se sit rangerbehov i et helt anderledes perspektiv.

Jeg finder det derfor mest rationelt at udskyde en eventuel beslutning om en stiforbindelse til det tidspunkt, ikke mindst af hensyn til trafik og sikkerhed.

Ad spm. nr. S 1542

Fra justitsministeren er modtaget supplerende besvarelse af et af Peter Duetoft stillet spørgsmål. Spørgsmålet, der sammen med det foreløbige svar er optaget i Folketingstidende 1996-97, forhandlingerne side 4820, lød således:

Til justitsministeren (26/2 97) af:

Peter Duetoft (CD):

»Finder ministeren det rimeligt, at politimesteren i Aalborg i et stillingsopslag om en parkeringskontrollør søger efter en medarbejder i aldersgruppen 40-45 år?«

Supplerende svar (23/4 97)

Justitsministeren (Frak Jensen):

Til brug for Justitsministeriets besvarelse af spørgsmålet har Politimesteren i Aalborg bl.a. oplyst, at:

»Der er 8 parkeringskontrollører i Aalborg, som efter aftale med politikredsene også varetager parkeringskontrollen i regionens øvrige politikredse.