

Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg
1240 København K

MINISTEREN

Dato 3. maj 2010

Dok.id

J. nr. 2010-85

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 33 92 33 55

Trafikudvalget har i brev af 26. marts 2010 stillet mig følgende spørgsmål 84 vedrørende L 134 Forslag til Lov om anlæg af en jernbanestrækning København-Ringsted over Køge, som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Per Clausen (EL).

Spørgsmål 84:

"Ministeren bedes kommentere indholdet i ingeniør Thyge Lauritsens "Notat om Et smallere Hvidovre", jf. L 134 – bilag 8 omhandlende Trafikstyrelsens fejlagtige, udokumenterede og/ eller mangelfulde påstande om alternativet "Et smallere Hvidovre" i Trafikstyrelsens notat med bemærkninger til rapporten "Bedre bane – bedre løsninger"."

Svar:

Thyge Lauritsens fremhæver en række forhold som jeg hermed skal kommentere.

1. Det er Thyge Lauritsens opfattelse, at Trafikstyrelsens fejlagtigt skriver i notat bilagt besvarelsen af spørgsmål 4, at løsningen med smallere motorvej medfører indgreb i motorvejsrampen fra øst til Avedøre Havnevej. Thyge Lauritsen henviser til en skitseret linjeføring på baggrund af et luftfoto. Den skitserede linjeføring er kopieret fra rapporten "Bedre baner - bedre løsninger" udarbejdet for Valby Lokaludvalg og Hvidovre Kommune af det svenske rådgivningsfirma ÅF Infraplan.

Den skitserede linjeføring er imidlertid ikke sammenfaldende med den linjeføring, som Trafikstyrelsen fremlagde forud for den offentlige høring om løsningsmuligheden "Smallere motorvej i Hvidovre". I Trafikstyrelsens forslag er der taget højde for en lang række forhold, bl.a. eksisterende ledningsanlæg i jorden. Trafikstyrelsens linjeføring i løsningsmuligheden er vist på tegningerne på Trafikstyrelsens hjemmeside under Baneprojekter, København-Ringsted, Høringsproces, Miljøredegørelse 5, bilag. Der henvises i øvrigt til besvarelsen af spørgsmål 57.

2. Thyge Lauritsen mener, at Trafikstyrelsen undlader at skrive, at motorvejen vestgående kun får trafik fra to kørebaner.

Der skal i den forbindelse henvises til, at Vejdirektoratet har vurderet, at der selv med den nuværende trafikmængde vil opstå trafikafviklingsproblemer ved indsnævring af motorvejen gennem Hvidovre.

Rådgivningsfirmaet COWI A/S har for Trafikstyrelsen tidligere undersøgt de kapacitetsmæssige konsekvenser ved indsnævring af motorvejen gennem Hvidovre, og konklusionen var, at der med den forventede trafikudvikling vil opstå betydelige kapacitetsproblemer ved krydset Folehaven/Ring 2. Problemerne vil forværres ved indsnævring til 2 spor i vestgående retning.

3. Thyge Lauritsen har den opfattelse, at det ikke vil være nødvendigt med et permanent elektronisk trafikledelsessystem på denne del af motorvejsstrækningen ved etablering af løsningen med smallere motorvej som fremhævet af Trafikstyrelsen.

I Trafikstyrelsens kapacitetsvurderinger af indsnævring af motorvejen gennem Hvidovre til 2 vestgående spor (+ nødspor), er konklusionen, at der vil opstå en reel risiko for trafikafviklingsproblemer i krydset Folehaven/Hvidovrevej. Etablering af et elektronisk trafikledelsessystem vil være en måde at optimere trafikafviklingen på og samtidig hæve trafiksikkerheden.

4. Thyge Lauritsen mener, at Trafikstyrelsens opgørelse over gener og merpris for løsningsmuligheden "Smallere motorvej gennem Hvidovre" er udokumenteret.

Jeg henviser til Trafikstyrelsens notat bilagt besvarelsen af spørgsmål 4 og besvarelse af spørgsmål 1399 (TRU alm. del) 2008-09.

5. Thyge Lauritsen anfører korrekt, at der var fejl i Trafikstyrelsens høringsudgave af miljøredegørelse fra september 2008 vedrørende kørebaneantal i løsningsmuligheden "Smallere motorvej i Hvidovre".

Jeg skal medgive, at det burde efterfølgende have fremgået af Trafikstyrelsens notat bilagt besvarelsen af spørgsmål 4, at 3+2-løsningen har været undersøgt som et alternativ til 2+2-løsningen, idet sidstnævnte indeholder en reel risiko for trafikafviklingsproblemer i krydset Folehaven/Hvidovrevej.

6. Thyge Lauritsen mener, at linjeføringen gennem Hvidovre mere er udtryk for Vejdirektoratets interesser end for de samlede samfundsinteresser.

Trafikstyrelsen har i forbindelse med udarbejdelse af miljøredegørelsen og det politiske beslutningsgrundlag for København-Ringsted projektet belyst de gener og omkostninger der er for miljøet, banens naboer og samfundet som helhed inden for den økonomiske ramme, som blev afstukket i den politiske aftale "En moderne jernbane" i oktober 2009.



Vejdirektoratet har i den forbindelse ligesom en lang række andre myndigheder, virksomheder, foreninger og borgere haft mulighed for at afgive høringssvar i forbindelse med VVM-processen.

Side 3/3

Med venlig hilsen

Hans Christian Schmidt