

## NOTAT

København-Ringsted-projektet gennem Hvidovre.

Dato: 17.01.2010

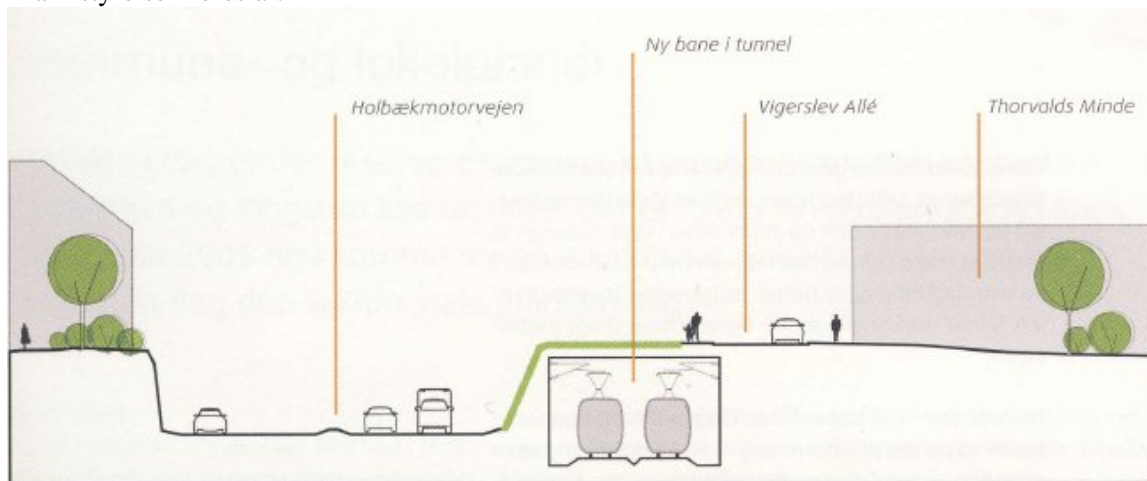
Løsningsmuligheden "Smallere motorvej i Hvidovre".

Fra: Thyge Lauritsen

Til: Folketingets Trafikudvalg og trafikordførere og til Hvidovre kommunes kommunalbestyrelse

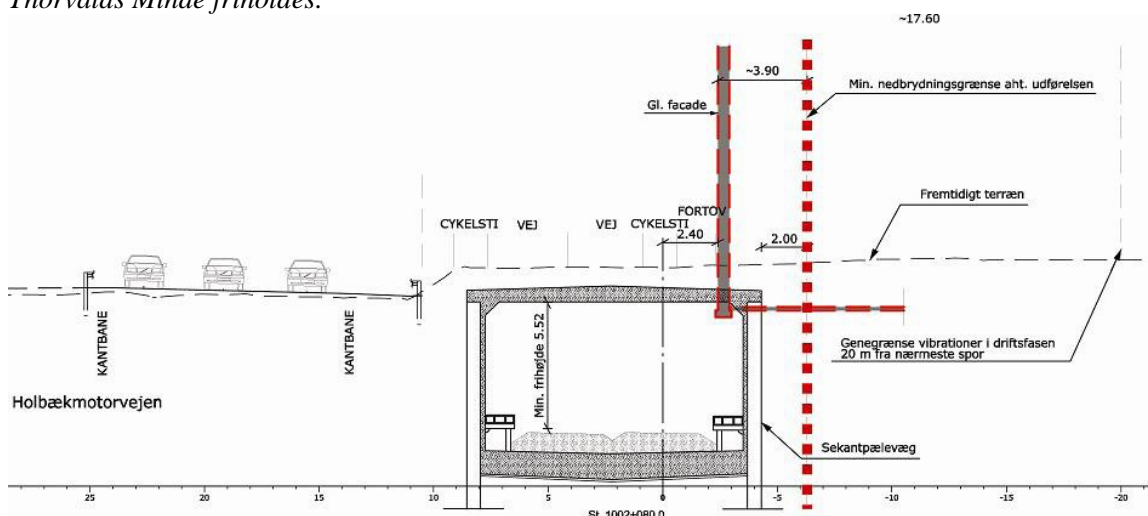
### Indledning

Formålet med nærværende notat er at gøre opmærksom på løsningen "Smallere motorvej i Hvidovre" (fig.1), således at loven om jernbanen gennem Hvidovre ikke vedtages uden at politikerne har haft lejlighed til at se og vurdere denne løsning i forhold til "Grundløsningen" (fig.2), som Trafikstyrelsen foreslår.



(Fig.1)

Snit af løsningsmuligheden **Smallere motorvej i Hvidovre**. Tunnelen under Vigerslev Allé er i forhold til grundløsningen flyttet ud i motorvejsarealet, og derved kan endelejlighederne i A/B Thorvalds Minde friholdes.



(Fig.2)

Snit gennem **Grundløsningen**. Den sekssporede Holbækmotorvej ligger uberørt, medens tunnelen under Vigerslev Allé går helt ind under de 3-etagers ejendomme i A/B Thorvalds Minde, hvor gavllejlighederne må nedrives.

### Konklusion

Det må kræves, at løsningsmuligheden *Smallere motorvej i Hvidovre* (frem til 250m vest for Hvidovrevej) opstilles som alternativ til *Grundløsningen*, således at der kan foretages en reel sammenligning mellem de to forslag - og derefter et politisk valg.

*Jernbaneprojektet er et meget voldsomt indgreb i Hvidovres centrale del.*

Derfor kan Transportstyrelsens projektledelse ikke bare af "tids- og ressourcemæssige grunde" udelukke *Smallere motorvej i Hvidovre*.

### **Folehavens og Holbækmotorvejens historie**

Folehaven blev for snart mange år siden indskrænket fra tre til to kørebaner i hver retning efter at Amagermotorvejen blev taget i brug i 1987.

Efterfølgende blev Holbækmotorvejen, som oprindeligt var bygget med tre kørebaner i hver retning, indsnævret til kun to indadgående spor og en længere venstresvingbane ved Vigerslevvej.

Indsnævringen begynder helt ude ved broen over Brøndbyøstervej, hvor den højre kørebane ledes op på Avedøre Havnevej. Øst for Havnevej benyttes en del af det nedlagte spor til en længere tilkørselsbane, medens resten ligger ubenyttet hen ved siden af det oprindelige nødspor i sydsiden.



*Fig.3*

*Motorvejen, set mod øst. Det er Hvidovrevej, der på broen føres hen over motorvejen. Øverst til venstre ses Allingvej og i forlængelse heraf skimtes Vigerslev Allé. Til højre ligger den ubenyttede kørebane ved siden af det oprindelige nødspor. De treetagers huse i baggrunden er Thorvalds Minde.*

Motorvejen har stadig tre vestgående spor fra Folehaven, men der er strengt taget kun brug for to, da Folehaven henholdsvis Vigerslevvej kun leverer trafik fra to spor, - en trafik, som reguleres af lyssignalet dér.

*Der er altså to vejbaner på motorvejen, som kan konverteres til jernbanespor som vist på fig.1.*

### **Trafikstyrelsens argumenter for en ny jernbane**

Trafikstyrelsen generelle argumenter for en ny jernbane er bl.a.:

- at der ”sker en overflytning fra bil til tog og således opnås bedre fremkommelighed især på tæt befærdede veje.” (3).

- at "København-Ringstedprojektet vil have en positiv effekt på biltrafikken, fordi der overflyttes rejser fra vej til bane. Konsekvenserne af et baneprojekt er således også en forbedring af trafikken på vejnettet og i særdeleshed på motorvejene." (notat s. 45)

- at "En udvidelse af kapaciteten på banestrækningen mellem København og Ringsted vil påvirke vejtrafikken, idet nogle rejsende vil vælge toget frem for bilen."(2)

- at det i forbindelse med "En grøn transportpolitik" er besluttet at indføre kørselsafgifter i vejtrafikken." (6).

### **Vejdirektoratets argumenter for at bevare den sekssporede Holbækmotorvej**

Vejdirektoratet finder løsningen *Smallere motorvej i Hvidovre* "uacceptabel, idet den begrænser motorvejens kapacitet og udvidelsesmuligheder" (1) og "Smallere motorvej i Hvidovre er uhensigtsmæssig, fordi kapaciteten på vejstrækningen nedsættes samtidig med, at det bliver umuligt at udvide motorvejen på et senere tidspunkt." (2).

Og Vejdirektoratet skriver i sit høringssvar om løsningsmuligheden "Smallere motorvej i Hvidovre": "Denne løsning er klart uhensigtsmæssig i forhold til grundløsningen, idet kapaciteten nedsættes på vejstrækningen, og en fremtidig udvidelse umuliggøres. Vejdirektoratet vil derfor pege på grundløsningen som den bedste løsning." (3).

### **Hvad man bl.a. undgår ved "Smallere motorvej"**

Man undgår at grave en ca 500 m lang tunnel under Vigerslev Allé, krydsende Hvidovrevej og videre under Allingvej frem til Ulstrupvej.

Man undgår at hæve Vigerslev Allé - op til 1,5 m - og lægge vejen oven på tunnelen.

Man undgår at ekspropriere gavllejligheder i fire blokke i boligforeningen Thorvalds Minde.

Man undgår at genere beboere i den nærliggende bebyggelse ved en forøgelse af det lokale vejstøjniveau fra den hævede Vigerslev Allé.

Man undgår de meget komplicerede ledningsomlægninger i området omkring Hvidovrevej. Det drejer sig om ledninger af alle slags som fx kloak, gas, vand, el, telefon og fjernvarme. Og det er betydelige omlægninger, der bevirker at nogle ledninger må føres mod nord ad Hvidovregade, mod vest ad veje parallelle med Allingvej og siden igen mod syd ad Klardam og/eller Ejstrupvej.

Man undgår at flytte Vejdirektoratets pumpestation, som ligger i forbindelse med Hvidovrevej-broen.

Man undgår et gigantisk byggerod med meget betydelige gener for borgerne ved afspærringer og trafikomlægninger omkring Vigerslev Allé/Hvidovrevej/Allingvej gennem hele byggeperioden, som vil vare 1 - 2 år.

### **Trafikstyrelsen accepterer Vejdirektoratet**

Trafikstyrelsen er noget selvmodsigende i forhold til argumenterne for en ny jernbane. Men Styrelsen accepterer Vejdirektoratets krav og kommer bl.a. med flg. kommentarer:

"Efter høringsperioden har Trafikstyrelsen arbejdet videre med at optimere tilvalgsmuligheden "Smallere motorvej i Hvidovre" bl.a. med hensyn til motorvejsindskrækning, tunnellængde, vejændring, omlægning af store ledninger mv. for eventuelt at kunne imødekomme lokale ønsker om at eliminere arealkonflikterne med ekspropriationer og omfattende ledningsomlægninger i området og dermed mange gener i anlægningsperioden. Omkostninger og fysiske indgreb er samlet set imidlertid større end i grundløsningen, og Trafikstyrelsen arbejder nu kun videre med grundløsningen med anlæg af en tunnel under Vigerslev Allé" (krydsende under Hvidovrevej og videre under Allingvej frem til Ulstrupvej)(4).

Det er et meget knudret (og udokumenteret) svar, men det kan vel nærmest oversættes til forståeligt dansk som:

*Jo, vi har set på, hvad "Smallere motorvej" går ud på, men vi vil nu påstå, at grundløsningen er billigere og arbejder derfor kun videre med denne.*

Men sandheden er snarere, at Trafikstyrelsen har afvist at undersøge løsningen om den "Smallere motorvej i Hvidovre". Styrelsen påstår, at den hverken har tid eller råd til det.

Trafikstyrelsen skriver nemlig, at "Tidligt i processen traf projektledelsen af tids- og ressourcemæssige grunde beslutning om kun at fortsætte projekteringsarbejdet med den projekterede

løsning.”(5), på trods af at Trafikstyrelsen tidligere har skrevet at ”*det er ikke trafikstyrelsen der tager stilling til valg af løsning. Beslutningen træffes af Folketinget.*” (6). Men derom senere.

I udkastet til anlægslov har man slet ikke nævnt løsningen ”*Smallere motorvej*” på trods af at både Hvidovre kommune og mange hvidovreborgere har ønsket, at denne løsning skal indgå som et alternativ til ”*Grundløsningen*”, jf. ovenfor.

### **Grundløsningen - Trafikstyrelsens beskrivelse:**

Jernbanens linieføring skal føres *uden* om motorvejen og dens reserverede udvidelsesarealer. Derfor skal der i de næste 3-4 år udføres enorme anlægsarbejder i Hvidovres områder *nord* for motorvejen. Hvor meget der skal udføres fremgår af Trafikstyrelsens hjemmeside, hvorfra det følgende er taget og lettere redigeret:

*”Påvirkning af omgivelserne – mens banen bygges.*

Nybygningsløsningen medfører et omfattende anlægsarbejde. Det påvirker omgivelserne, når den nye bane skal bygges. Under projekteringsarbejdet planlægges derfor en række initiativer for at  *mindske generne og for at skåne omgivelserne mest muligt:*

*Vigerslev Allé, (Thorvalds Minde)*

Vigerslev Allé lægges om mellem nr. 376 og Hvidovrevej.

Mellem Hvidovregade og Hvidovrevej lukkes vejen i forbindelse med etablering af (jernbane)tunnel.

I anlægsfasen på ca. *12 måneder* etableres omkørsel ad Hvidovrevej og Toft Sørensens Vænge.

Der vil være arbejdskørsel på Vigerslev Allé og Hvidovrevej i forbindelse med etablering af

(jernbane)tunnel. Når tunnelen er anlagt, lægges Vigerslev Allé tilbage oven på tunnelen.

(Gavløjighederne i fire treetagers ejendomme i Thorvalds Minde nedrives og nye gavle opføres længere mod nord.)

*Hvidovrevej og Toft Sørensens Vænge*

Ved Hvidovrevej og Toft Sørensens Vænge skal der omlægges større kloakledninger.

Toft Sørensens Vænge indskrænkes til én vognbane med lysregulering. På Hvidovrevej kan trafik i begge retninger opretholdes.

*Hvidovregade*

Hvidovregade skal hæves og tilpasses Vigerslev Allé. I anlægsperioden på *6-9 måneder* lukkes for udkørsel til Vigerslev Allé, og der etableres omkørsel ad Næsborgvej. Den eksisterende gangtunnel lukkes, og der etableres en ny stibro over banen og motorvejen. Den nye gangbro etableres før (gang)tunnelen lukkes, så forbindelsen over Holbækmotorvejen for de lette trafikanter kan opretholdes i hele anlægsperioden.

*Fjernvarmeledninger*

Ved *Toft Sørensens Vænge, Dalumvej, Hvidovrevej, Klovborgvej og Ulstrupvej* skal der ske omlægning af fjernvarmeledninger. Det vil i perioder være nødvendigt at afspærre mindre strækninger helt. Der etableres omkørsler ad sidevejene og fodgængeradgang til de enkelte ejendomme. Der etableres (jernbane)tunnel under Hvidovrevej for jernbanen. Tunnelen bygges i to halvdele, og Hvidovrevej indsnævres til ét kørespor i hver retning i anlægsperioden på *18-21 måneder*. Der etableres midlertidig cykel- og gangsti i hver side af vejen.

*Allingvej*

Allingvej lukkes for gennemkørende trafik i anlægsperioden på ca. *12 måneder*. Der etableres omkørsel ad Holbækmotorvejen-Folehaven eller ad Kløverprisvej.

Der sikres adgang til de boliger, der ligger langs Allingvej.

Stien over Allingvej og Holbækmotorvejen lukkes i *10-12 måneder* i anlægsperioden, og gående henvises til Hvidovrevej.

*Avedøre Havnevej*

Jernbanen føres under Avedøre Havnevej. Broen etableres i to etaper, så trafikken på Avedøre Havnevej kan opretholdes i hele anlægsperioden på *16-18 måneder*. Det sker ved at inddrage midterrabbatten og reducere kørebanebredden. Der lukkes for adgang til Allingvej i anlægsperioden med omkørsel ad Holbækmotorvejen. Der anlægges midlertidige stier for lette trafikanter på begge sider af vejen.

#### *Brøndbyøstervej*

Brøndbyøstervej hæves, den eksisterende motorvejsbro fjernes, og Brøndbyøstervej føres *over* jernbanen og motorvejen på en *ny bro*. Brøndbyøstervej lukkes i anlægsperioden på *ca. 24 måneder*, og der etableres omkørsel ad Kettevej og Avedøre Havnevej. Brøndbyøstervej indsnævres, og der vil forekomme en del arbejds trafik.”(1).

### **Konsekvensberegninger - og arealreservationer til Hvidovre Hospital**

Der bør laves kalkulationer og konsekvensberegninger, som belyser forholdene ved en *sekssporet motorvej og jernbanen under Vigerslevvej/Allingvej contra en firsporet motorvej med en overdækket jernbane på henh. langs med motorvejsarealets nordside*. Ca. 250m vest for Hvidovrevej (ved Allingvejs-støttemurens vestende kort før Ulstrupvej) kan jernbanetunnelen gradvis trækkes ind i det grønne område mellem motorvej og Allingvej. *Derved kan motorvejen beholde tre vestgående spor fra omtrent samme sted, som hvor motorvejen i dag ophører i østgående retning (se foto på side 2) – dvs. i princippet som vist på Trafikstyrelsens skitse øverst på side 1, som viser forholdene omkring Vigerslev Allé og Hvidovrevej.*

Med andre ord: *Kalkulationer og konsekvensberegninger for ”Grundløsningen” contra ”Smallere motorvej” – men dog kun smallere til ca 250 m vest for Hvidovrevej.*

*Først når sådanne beregninger foreligger, kan man tage en kvalificeret beslutning om jernbanens endelige linjeføring gennem Hvidovre.*

Og man skal huske, at en overdækket jernbane kan indgå som en del af en senere overdækning af den fire- henh. sekssporede motorvej. Det åbner så mulighed for at fjerne støjvolden ved Hvidovre Hospital, som derved får forøget sit grundareal med 15.000-20.000 m<sup>2</sup> til fremtidige udvidelser. Desuden muligheder for meget store, grønne områder for Hvidovres befolkning oven på den overdækkede jernbane.

Dette er blot nogle af de elementer, der bør tages med i betragtning, når der skal tages endelig politisk beslutning om milliardinvesteringer gennem Hvidovre.

Det er i øvrigt meget betænkeligt, at Trafikstyrelsen i realiteten har godkendt arealreservationer til en sekssporet motorvej til Folehaven og videre mod øst - uden at befolkning/politikere er orienteret om det, og uden at man har klarlagt konsekvenserne af en sådan beslutning.

*Er det mon i overensstemmelse med fremtidens trafikpolitik?*

### **Politikernes afgørelse**

Helt generelt kan man spørge, om Trafikstyrelse og Vejdirektorat virkelig tror, der kan proppes flere biler ind i København? når det samtidig forventes, at politikerne inden længe vil indføre trængselsafgifter i Hovedstaden.

Som enhver kan se, er Københavns gader i forvejen helt fyldt med biler, så der er ingen grund til at reservere yderlige areal til motorvejsudvidelser gennem Hvidovre på bekostning af en optimal jernbanelinieføring og arealreservationer til Hvidovre hospital.

*Hovedstaden har nået mætningspunktet hvad angår biltrafik. En øgning af trafikken må ske via den kollektive trafik, hvilket også er et af argumenterne for at bygge ”Ringstedbanen”.*

*Det må nu være op til politikerne på Christiansborg at afgøre, hvorvidt Vejdirektoratet skal kunne disponere over disse vigtige arealer på motorvejen gennem Hvidovre, eller om de skal bruges til jernbaneprojektet.*

Thyge Lauritsen.

Avedøregårdsvej10, 2650 Hvidovre

**Kilder:**

- (1) - Trafikstyrelsen, Miljøredegørelse 5, september 2008, side 13.
- (2) - Trafikstyrelsen, Høringsnotat, april 2009, side 77, Vejdirektoratets høringssvar (210M)
- (3) - Trafikstyrelsen, Miljøredegørelse 1, september 2008, side 80, sidste afsnit.
- (4) - Trafikstyrelsen, Høringsnotat, april 2009, side 77, sidste afsnit.
- (5) - Trafikstyrelsens hjemmeside, Støj, Nybygningsløsningen, Fase 3, 10.august 2009
- (6) - Trafikstyrelsen, Høringsnotat, april 2009, side 45

Se også indlæg i Hvidovre Avis den 7. og 12.januar 2010.

(Kildehenvisningerne skal korrekturlæses)