

Til Trafikudvalget.

Dato: 9.februar 2010.

## Vedr. Jernbanen gennem Hvidovre.

Supplerende bemærkninger til tidligere fremsendt materiale (TRU 176).

Den 22.jan. 2010 fremsendte jeg til Trafikudvalget bl.a. nedenstående skema, som oprindeligt stammer fra Trafikstyrelsen, og som sandsynligvis har dannet grundlag for transportministerens svar til Trafikudvalget (TRU alm. del Svar på Spørgsmål 1399, fra den 24. september 2009, J.nr.004-u18-001234), som vedlægges i kopi.

Priser, som er opgivet af Trafikstyrelsen (sorte tal):

"De identificerede prisforskelle fordeler sig således på hovedpostniveau, baseret på den strækning, (1300 m) hvor de 2 løsningsmuligheder ikke er sammenfaldende":

Mine korrigerede priser (røde tal, baseret på en strækning på 650 m):

Hovedpost (Alle beløb i mio. kr.)	Den projekterede løsning (2007 priser)	Smallere motorvej i Hvidovre (2007 priser)	Fordyrelse (2007 priser)	Fordyrelse inkl. 30% tillæg jf. "Ny anlægsbudgettering"
Arealer og rettighedserhvervelser	27	12	-15	-19
Ledninger	140	139	-1	-2
		107	-33	-42
Jordarbejder og sporunderbygning	41	36	-5	-6
Veje (smallere motorvej og trafikledelsessystem) Nævnt tidligere (27.jan.)	52	164	112	148
		104	52	68
Konstruktioner	510	450	-60	-80
Fordyrelse i alt			31	41
Neg.Fordyrelse=besparelse				-79

Efterfølgende er jeg blevet opmærksom på flere betydende detaljer:

Posten "Ledninger" (blå tal) er i begge løsninger angivet til ca. 140 mio.kr., på trods af, at det "omfattende anlægsarbejde" i Hvidovres bykerne slet *ikke forekommer* ved løsningen "Smallere motorvej" (jf. mit notat af 17.01., s.4).

Derfor må denne post kunne reduceres med skønsmæssigt 40 mio.kr og dette lagt til den i mit høringssvar til Trafikstyrelsen (Kopi til TRU den 27.jan) nævnte besparelse på 40 mio.kr, vil der blive en **samlet besparelse på ca. 80 mio.kr.**

Derudover har jeg følgende **kommentarer/korrektioner til transportministerens svar af 24. september 2009 til Trafikudvalget:**

Indsnævringen af motorvejen er kun nødvendig på en strækning fra ca. lidt øst for Hvidovregade til ca. Ulstrupvej, i alt knapt 650 m. (se: <http://map.krak.dk/m/MkNgs> eller tidligere fremsendt "Krak-kort").

Herefter kan banen følge samme linjeføring som "Grundløsningen". Derved bliver den strækning, hvor de to løsningsmuligheder *ikke* er sammenfaldende kun *halvt så lang, som den strækning, transportministeren angiver.*

Bilisterne på motorvejen i *østgående* retning benytter i dag kun to af de tre kørespor på strækningen fra Avedøre Havnevej, og motorvejen slutter som *motorvej* omtrent ved Ulstrupvej. (se foto, fig. 3 i mit notat af 17.01.). Herefter er der, som det kan ses på billedet, hastighedsbegrænsning på 70 km/t. Det tredje østgående kørespor ligger, som det også kan ses, *ubenyttet* hen. Desuden er der et østgående nødspor.

På samme måde som den østgående motorvej holder op ved Ulstrupvej, kan man lade motorvejen i vestgående retning *begynde som tresporet motorvej* her ved Ulstrupvej, efter at jernbanen er løbet ind i det grønne buskads syd for Allingvej. Det er på samme sted, som dér hvor jernbanen i "Grundløsningen" kommer ind i buskadset, men fra tunnelen under Allingvej.

Alt i alt frigøres der således to kørespor og to nødspor på de nævnte 650 m af motorvejen, således at der kan blive plads til tunnelen på motorvejsarealet.

Og man skal her være opmærksom på, at motorvejen *kun* tilføres vestgående trafik fra *enten* Folehavens to spor *eller* fra Vigerslevvejs to højresvingsbaner, men *ikke* fra begge veje samtidigt, da der er lyssignal ved Vigerslevvej/Folehaven.

Og på begge de nævnte veje er der 60 km/t, medens hastighedsgrænsen kan være fx 70 km/t på den vestgående "motorvej". På denne måde kan man undgå trafikophobning på dette korte stykke inden Ulstrupvej, hvor den egentlige tresporede motorvej så kan begynde.

I den forbindelse kan man sammenligne forholdene med fx Lyngby Omfartsvej, hvor der er en tosporet motorvej med smalt nødspor og hastighedsbegrænsning på 90 km/t.

Når man tager disse forhold taget i betragtning, vil jeg stille et stort spørgsmålstegn ved nødvendigheden af et "*permanent, elektronisk trafikledelsessystem*", som transportministeren skriver.

Transportministeren skriver også, at der er "Vejarbejde og trafikoplægninger i forbindelse med *etablering af den smallere motorvej, herunder trafikledelsessystem for motorvejen under udførelsen*".

Ved "Grundløsningen" bliver der sandelig også "Vejarbejde og trafikoplægninger" inkl. afkortning af tre ejendomme i Thorvalds Minde, - men da det er gennem Hvidovres bykerne, har det næppe den store bevågenhed i *Vejdirektoratet*.

Broen, der fører Hvidovrevej over motorvejen, må sandsynligvis udskiftes, da understøtningsforholdene bliver ændret. Det må en undersøgelse af broens statik- og armeringsforhold afgøre, men spændvidden på de enkelte brofag reduceres til ca. 70 % og påvirkningerne på bropladen reduceres tilsvarende.

*Motorvejsrampen fra øst* op til Avedøre Havnevej berøres *ikke*, da den "Smallere motorvej" slutter 600-700 m øst for Havnevej.

"*Udførelsen tæt op ad en trafikeret motorvej vil på grund af de snævre og vanskelige arbejdsforhold betyde merudgifter for entrepriserarbejderne*", skriver transportministeren. Det er korrekt, men det er jo betingelserne. Tænk blot på hvad man har oplevet de senere år på Ringmotorvejen.

Og i øvrigt vil ”Grundløsningen” give enorme trafikale problemer i selve Hvidovre gennem den årelange periode, hvor anlægsarbejderne står på (se Trafikstyrelsens beskrivelse, gengivet i mit notat s.4).

#### **Konklusion:**

**Når den ”Smallere motorvej” kun får den halve længde (ca. 650 m), når et permanent trafikledelsessystem ikke er nødvendigt, når motorvejsrampen ved Havnevej lades uberørt, når de enorme anlægsarbejder i Hvidovre undgås, så kan det *umuligt* være dyrere at lave en ”Smallere motorvej”.**

**Det er således min vurdering, at der ligger en *samlet besparelse på ca. 80 mio. kr.* ved at vælge ”Smallere motorvej”.**

En senere *udvidelse af motorvejen* er efter min mening ret urealistisk, idet det ikke er muligt at tilføre byen mere trafik end der kan aftages fra de tilstødende veje, - her specielt Vigerslevvej og Folehaven.

Men hvis man endelig vil have en udvidelsesmulighed, så tror jeg, at der kan være plads til *tre østgående og to vestgående kørespor*, og med en smal midterrabat under Hvidovrevej-broen. Og fra Ulstrupvej er der som nævnt uændret tre vestgående motorvejsspor.

Ved Folehaven er der masser af areal til evt. udvidelse af antallet af opmarch-baner både for venstresving mod nord ad Vigerslevvej og for ligeudkørende ad Folehaven.

At banen ligger i ”trug” efter Ulstrupvej skyldes, at der er en ”bakke” på motorvejen mellem de to broer, og jernbanen kan ikke bare løbe ”op og ned” som motorvejen, - derfor ligger banen relativt dybt på denne strækning, hvor den i *begge* løsninger fortsætter i ”*det grønne buskads langs med Allingvej*”.

Den vibrationsdæmpende konstruktion i tunnelen ud for Thorvalds Minde kan sandsynligvis udelades, da jernbanen i ”Smallere motorvej” ligger knapt 20 m sydligere.

Hele tunnelens konstruktion kan sikkert gøres spinklere i ”Smallere motorvej”-løsningen, idet tunnelen ikke skal dimensioneres for trafikbelastning, men kun for belastning fra jorddækning m.m. Man bør derfor se på, om de store besparelser, der ganske givet er ved ”Smallere motorvej”, ikke kan anvendes til en overdækning af banen, en såkaldt ”Brio-løsning”, helt ud til Avedøre Havnevej.

Det er mit håb, at Christiansborg-politikerne kan få forelagt et *gennemarbejdet* forslag til ”Smallere motorvej”, - med de i mit notat af 17.01 og med de i nærværende skrivelse anførte detaljer indarbejdet, - før der tages endelig beslutning om motorvejens linjeføring gennem Hvidovre.

Med venlig hilsen  
Thyge Lauritsen  
Avedøregårdsvej 10  
2650 – Hvidovre.

Bilag : Transportministerens svar til Trafikudvalget, TRU 1399 fra 24.sep. 2009.