

**Thyge Lauritsen, Avedøregårdsvej 10, 2650 Hvidovre.**

**Dato: 26.03.2010.**

**Til Folketingets Trafikudvalg.**

**Bemærkninger til Trafikstyrelsens ”Notat med Trafikstyrelsens bemærkninger til rapporten ”Bedre bane - bedre løsninger” af 11.03.2010, (Trafikudvalget 2009-10, L 134 Svar på Spørgsmål 4).**

Bemærkningerne knytter sig specielt til pkt. 6 på side 6.

**Fejl, udeladelser og udokumenterede påstande i Trafikstyrelsens notat.**

Jernbanens linieføring ved ”Smallere motorvej gennem Hvidovre”. Avedøre Havnevej ses til venstre og Hvidovrevej er midt i billedet. Yderst til højre ses krydset Folehaven/Vigerslev Allé:



Samme foto, men i lidt større målestoksforhold.:



Nettolængden af den ”Smallere motorvej” er ca. 650 m .

Som det ses, er det ikke nødvendigt med indgreb i motorvejsrampen fra øst til Avedøre Havnevej. Linieføringen her ligger i det grønne område lige nord for motorvejen, på nøjagtig samme sted som i ”Den projekterede løsning”. (Foto kopieret fra ovennævnte svenske rapport.)

Derfor er det *fejlagtigt*, når Trafikstyrelsen skriver, at løsningen ”Smallere motorvej” medfører ”Indgreb i motorvejsrampen fra øst til Avedøre Havnevej”.

Trafikstyrelsen *undlader* at skrive, at motorvejen, *østgående*, helt ude fra Avedøre Havnevej, har ét *ubenyttet* motorvejsspor, som kan give areal til mindst ét jernbanespor.

Trafikstyrelsen *undlader* også at skrive, at motorvejen faktisk ophører ca. 900 m før Folehaven, og at der herefter er hastighedsbegrænsning på 70-60 km/t.

Trafikstyrelsen *undlader* ligeledes at skrive, at motorvejen *vestgående* kun får trafik fra to kørebaner. Det er *enten* fra Folehaven *eller* fra Vigerslev Allé, men *ikke samtidigt*, idet der er lysregulering ved krydset Folehaven/Vigerslev Allé.

Derudover er der hastighedsbegrænsning på 60 km/t på begge disse veje, så en tosporet, vestgående motorvej de første ca. 1000 m, med en hastighedsbegrænsning på fx 90 km/t, vil uden vanskelighed kunne aftage den vestgående trafik. *Derfor vil det ikke være nødvendigt med et permanent, elektronisk trafikledelsessystem.*

Det er først *efter Avedøre Havnevej*, at der sker yderligere tilførsel af trafik til motorvejen, men da *er* motorvejen vestgående blevet 3-sporet, nemlig fra Ulstrupvej, ca. 800 m østligere.

### **Enorme anlægsarbejder i Hvidovre kan undgås**

Det er en udokumenteret påstand, når Trafikstyrelsen skriver at *"Merprisen for en smallere motorvej i Hvidovre er ca. 40 mio. kr."*

Trafikstyrelsen nævner kun, at *"inddragelse af 3 endelejligheder i hver af tre boligblokke i Thorvalds Minde bliver herved ikke nødvendig"*.

Trafikstyrelsen undlader at nævne, hvad man i øvrigt kan spare ved *"Smallere motorvej"*. Men det kan man se på Trafikstyrelsens hjemmeside, Miljøredøgørelse, hæfte 3, side 53, sept. 2009, hvor der bl.a. står (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.

(Gavllejlighederne 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.

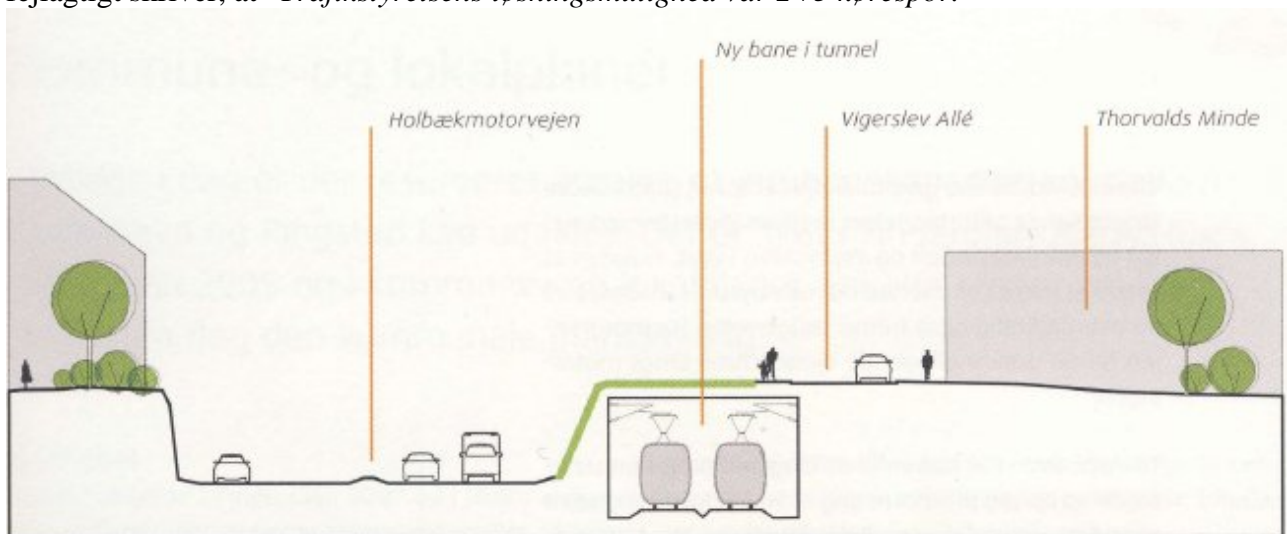
Stien over Allingvej og Holbækmotorvejen lukkes i 10-12 måneder i anlægsperioden, og gående henvises til Hvidovrevej.”

*Når man således ser på, hvilke store anlægsarbejder, man undgår ved at lave ”Smallere motorvej”, og samtidig ser, at der faktisk ikke er nogen trafikale gener ved denne(permanente) løsning, så virker Trafikstyrelsens påstand om, at løsningen er 40 mio. kr. dyrere end ”Den projekterede løsning” utroværdig.*

*Den væsentligste udgift er udskiftning af Hvidovrevejsbroen, og det kan umuligt overstige ovennævnte besparelser med 40 mio. kr.*

### Smallere motorvej i Hvidovre

Nedenstående løsning ”Smallere Motorvej” med 2 + 2 kørespor stammer fra ”Trafikstyrelsen, miljøreddegørelse 5, sept.2008”. Løsningen er altså fra Trafikstyrelsen, selv om Trafikstyrelsen fejlagtigt skriver, at ”Trafikstyrelsens løsningsmulighed var 2+3 kørespor.”



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 Andelsboligforeningen Thorvalds Minde friholdes.

Trafikstyrelsen skriver også:

”På en 250 m lang strækning, der således dækker de seks boligblokke op mod Hvidovrevej, etableres under skinnerne en vibrationsdæmpende fjederkonstruktion. Herved minimeres vibrationerne fra driften af banen i væsentlig grad, og niveauet umiddelbart uden for tunnelens

ydervæg vil være under den vejledende grænseværdi.”

Man må antage, at den vibrationsabsorberende fjederkonstruktion under sporene i tunnelen kan reduceres, hvis banen rykkes ca. 15 m længere væk fra boligblokkene.

Samlet set virker det som om, at det er *Vejdirektoratet*, der modsætter sig, at der laves et projekt, hvor man gør en helhedsbetragtning, således at det er de *samlede samfundsinteresser*, der tilgodeses og ikke kun motorvejen, der skal fredes.

Med venlig hilsen  
Thyge Lauritsen.