

Folketingets Trafikudvalg  
Christiansborg  
1240 København K

MINISTEREN

Dato 2. juli 2008  
J nr. 101-83

Frederiksholms Kanal 27 F  
1220 København K

Telefon 33 92 33 55

Trafikudvalget har i brev af 2. juni 2008 stillet mig følgende spørgsmål nr. 756 (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare.

**Spørgsmål nr. 756:**

”Ministeren anmodes om at kommentere indlægget fra Direktør Jens Egdal, Rambøll Nyvig under høringen for Folketingets Trafikudvalg, den 27. februar 2008, jf. TRU alm. del - bilag 166. Specielt anmodes ministeren om at kommentere følgende synspunkter:

- En sideudvidelse af en motorvej giver max. 25 pct. kapacitetsforøgelse på strækningen, hvilket med en stigning på 2,5 pct. pr. år er opbrugt inden for 10–15 år, hvorimod en supplerende streng (Parallelmotorvej) giver 100 pct. mere kapacitet samtidig med større forsyningssikkerhed.
- Ved en sideudvidelse vil der i en årrække være restriktioner på en i forvejen hårdt belastet streng.
- Såfremt vi vil have en større andel af kollektiv trafik og dermed en miljøgevinst, er det ikke tilstrækkeligt at udbygge det eksisterende net, da kapaciteten er ved at være opbrugt mange steder. Der skal nyt til, hvis det virkelig skal flytte noget.
- Ved at benytte en grundmodel kommer flere dele af landet i spil, da den fordeler infrastrukturen i stedet for at koncentrere den få steder.
- Det vil være oplagt at overveje etablering af en motorvej i nærheden af den Jyske Højderyg, et synspunkt som både Jens Egdal og forskerne fra Aalborg Universitet stod for under høringen.”

**Svar:**

Så vidt jeg har forstået, opstiller Jens Egdal i sit indlæg en vision, hvor han ser mindst 50 år ud i fremtiden. Visionen lægger op til, at der opbygges en flerstrengt transportinfrastruktur. Infrastrukturen skal bygges op i en såkaldt gridstruktur eller ligeværdigt net, hvor den fremtidige byudvikling spredes mere jævnt ud, end det er tilfældet i dag.

Det er altid forfriskende at blive præsenteret for sådanne visioner. I denne vision er der tale om et radikalt brud med den eksisterende by- og trafikudvikling. Jeg mener derfor ikke, at visionen i sig selv giver grundlag for at ændre på de nuværende planer for udbygningen af infrastrukturen inden for en overskuelig tidshorisont.



Med hensyn til valget mellem anlæg af nye parallelveje og udbygning af eksisterende veje er der en hel række forhold, som gør sig gældende. Der hvor kapacitetsproblemerne i dagens situation bl.a. er alvorlige, er i forbindelse med de store byer, hvor der i mange tilfælde ikke er mulighed for anlæg af helt nye veje parallelt med de eksisterende motorveje.

Endvidere gælder, at kapaciteten bliver forøget lige meget, uanset om man udvider en eksisterende vej fra 4 spor til 8 spor eller bygger en ny 4 sporet vej, idet kapaciteten i begge tilfælde øges med 100 pct. Ved udvidelse af en eksisterende vej kommer der midlertidige gener for bilisterne i anlægsperioden, mens der ved anlæg af en helt ny vej kommer permanente gener for alle de husstande og virksomheder, som berøres af den nye vej.

Diskussionen om anlæg af en ny midtjysk motorvej har været genstand for offentlig debat lige siden geografiprofessor Johs. Humlum fremlagde sådanne tanker i begyndelsen af 1960'erne.

På baneområdet er spørgsmålet om udvidelser af eksisterende spor kontra anlæg af parallelspor et emne, som blandt andet er relevant i forbindelse med udvidelsen af den centrale flaskehals på banen mellem København og Ringsted. Her afventer vi i øjeblikket en VVM analyse af to mulige linjeføringer. Banen skal enten udvides via etablering af et 5. spor over Roskilde, eller via etableringen af en ny bane, der skal gå over Køge. Personligt er jeg ikke i tvivl om, at anlæg af en ny bane over Køge vil være bedst for udviklingen af den meget sammensatte trafik – regional-, landsdels- og godstrafik – der benytter denne helt centrale korridor. For så vidt angår enkeltsporede jernbaner skal man være opmærksom på, at en udbygning til dobbeltspor giver mere end 100 % kapacitetsforøgelse.

Med venlig hilsen

Carina Christensen