



MINISTEREN

Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg
1240 København K

Dato 24. september 2008
Dok.id 729157
J. nr. 432-20

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 33 92 33 55

Trafikudvalget har i brev af 27. august 2008 stillet mig følgende spørgsmål 981 (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare.

Spørgsmål nr. 981:

”Ministeren bedes kommentere det fornuftige i, at det for bilisterne på Køge Bugt Motorvejen opleves som om færdiggørelsen af vejudbygningen er trukket ud i urimelig lang tid, fordi skiltningen med hastighedsnedsættelserne fortsætter på store dele af strækningen, mens bilisterne ved selvsyn har kunnet konstatere, at der har været arbejdet minimalt - typisk kun af en håndfuld mennesker - i det sidste halve års tid af det omfattende vejarbejde.”

Svar:

Vejdirektoratet oplyser, at udbygningen af Køge Bugt Motorvejen har været nøje planlagt under hensyntagen til, at trafikken skulle opretholdes samtidig med, at anlægsarbejdet er foregået.

Projektet har været delt op i to dele, således at udvidelsen af motorvejen til siden er lavet i sommerhalvåret (april - oktober), mens arbejdet i og omkring midterrabatten er foregået i vinterhalvåret.

I første kvartal af 2008 blev der derfor udført arbejder på de nordligste 2,5 km af motorvejens midte, mens trafikken kørte på den nybyggede udvidelse. Samtidig blev der arbejdet med etablering af støjskærme og støjvolde langs motorvejens østlige side. Der blev derfor kørt materialer og jord til dette arbejde ad nødsporet. Af hensyn til arbejdernes sikkerhed var der etableret midlertidig adskillelse mellem arbejdsareal i midten og kørebaneareal, ligesom nødsporet var beskyttet af trafikværn. På det resterende areal afvikledes trafikken i tre kørespor med reduceret bredde og med hastighedsbegrænsning til 80 km/t.

Arbejdet i midten var færdigt omkring den 1. april 2008. Herefter manglede reparation af den eksisterende belægning på hele strækningen inden udlægning af det øverste slidlag. Da udlægning af slidlag er meget temperaturafhængigt, kunne det først sættes i gang i begyndelsen af maj. Trafikken blev derfor lagt om fire gange i perioden ultimo april - primo august, for at belægningsarbejderne kunne udføres, og trafikken samtidig kunne afvikles. Dette foregik stadig med spor i reduceret bredde og derfor med en hastighedsbegrænsning på 80 km/t.



Under slidlagsarbejdet og når belægningen reparerer, sker det inden for den etablerede afspærring. Det betyder, at forbigående kun oplever aktivitet på ca. 100 m af den 5 km lange strækning, selv om der faktisk er udlagt asfalt på ca. 1 km af vejen pr. dag.

Selvom det fra bilistens synsvinkel i en periode derfor kan have set ud som om, færdiggørelsen af vejen har trukket ud i lang tid, har denne metode faktisk sparet tid og dermed gener for bilisterne. Motorvejen kunne derefter tages i brug i fuldt udbygget tilstand mere end en måned før planlagt.

Med venlig hilsen

Lars Barfoed