



MINISTEREN

Folketingets Trafikudvalg  
Christiansborg  
1240 København K

Dato 18. december 2009  
Dok.id  
J. nr. 004-U18-1407  
Frederiksholms Kanal 27 F  
1220 København K  
Telefon 33 92 33 55

Trafikudvalget har i brev af 23. november stillet mig følgende spørgsmål 307 (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare.

Spørgsmål nr. 307:

”Ministeren bedes gøre rede for, hvorfor et Park and Ride anlæg ved Køge Nord med plads til 1.500-2.000 biler, anses for i højere grad at kunne afhjælpe trængselsproblemerne på Køge Bugt-motorvejen, jf. svar på TRU (2008-09) alm. del - spm. 1578, end de trafikberegninger som Vejdirektoratet angiver i rapport 355 om udbygning af Køge Bugt Motorvejen mellem Greve Syd og Køge, der er fremsendt til Trafikudvalget som TRU alm. del - bilag 90, hvor det på side 161 bl.a. hedder at en udbygning af S-togs- og busdriften, vil medføre en reduktion på 1.700-2.000 køretøjer pr. hverdagsdøgn”

Svar:

Der er tale om to forskellige beregningsmetoder som ikke umiddelbart kan sammenlignes.

Mit svar på TRU spm. 1578 bygger på en overordnet begrebsmæssig forudsætning om, at alle 2000 biler på Parker og Rejs anlægget benytter Køge Bugt motorvejen 1 gang pr. dag frem og tilbage.

Beregningerne i Vejdirektoratets VVM-redegørelse (rapport nr. 355) om udbygning af Køge Bugt Motorvejen mellem Greve Syd og Køge om reduktionen på 1700-2000 biler på Køge Bugt Motorvejen, er resultatet af trafikberegninger foretaget i den trafikmodel Vejdirektoratet bruger ved trafikberegninger i hovedstadsområdet (OTM-modellen). Beregningerne er foretaget i forbindelse med det kollektive alternativ (K+), som er beskrevet i rapporten og er foretaget i samarbejde mellem Vejdirektoratet, DSB, Trafikstyrelsen og Movia.

Med venlig hilsen

Lars Barfoed