

Materiale fra Banestyrelsen om flytning af bro i Høje-Taastrup

Optrykt efter ønske fra V, S, DF, KF og RV.

Banestyrelsen

Den 21. maj 2002

Flytning af bro i Høje-Taastrup

Trafikudvalget har på baggrund af besigtigelsen onsdag den 15. maj bedt Banestyrelsen om at undersøge mulighederne for at flytte den planlagte bro ved Høje-Taastrup for at minimere den visuelle påvirkning af boligområdet Frøhaven.

Banestyrelsen skal bemærke, at det nuværende forslag, som ligger til grund for anlægsloven, er anbefalet ud fra en samlet afvejning af både økonomiske, trafikale og miljømæssige hensyn. Det vil sige, at det har været prioriteret på én gang at begrænse projektets omkostninger og generne for togtrafikken i anlægsperioden samt tage så vidtgående hensyn til omgivelserne som muligt.

Uanset hvor broanlægget placeres, er det Banestyrelsens vurdering, at de miljømæssige påvirkninger vil være yderst begrænsede, når broen afskærmes ved en forhøjelse og beplantning af jordvolden langs banen, ikke mindst når man sammenligner med påvirkningerne ved andre vej- og baneprojekter, der er gennemført eller planlagt de senere år.

Hvis hensynet til boligområdet i Høje-Taastrup politisk tillægges yderligere vægt, foreligger der imidlertid en mulighed for at flytte broen ca. 200 meter mod øst, dvs. nærmere Høje-Taastrup Station, så dens toppunkt kommer til at ligge ud for et i dag ubebygget areal, for hvilket der – ifølge Banestyrelsens oplysninger – ikke foreligger planer om boligbebyggelse.

Det er vurderet, at forslaget betyder, at

- projektet påføres en meromkostning på 5-6 mio. kr., idet rampe- og brokonstruktionerne fordyres, hvilket kun delvis opvejes af besparelser på spor- og køreledningsarbejder,
- regional- og fjerntogstrafikken i ca. 1 måned må indskrænkes til maksimalt 8-10 tog pr. retning i en maksimaltime (en nedgang på 2-

4 tog i forhold til den planlagte trafikmængde),

- vestgående godstog fra kombiterminalen i Høje-Taastrup i samme periode må føres via Glostrup i dagtimerne.

Indgrebet i trafikken i anlægsperioden skyldes, at understøtningen til den nye bro nu vil komme til at stå i en sporskiftezone, som derved ikke kan benyttes, mens understøtningen etableres. Generne vil kunne begrænses ved at etablere midlertidige sporskifter. Omkostningen herved er ca. 12 mio. kr. Det er dog Banestyrelsens umiddelbare vurdering, at denne omkostning ikke kan opvejes af de trafikale forbedringer, idet ilægning af midlertidige sporskifter også – om end i mindre omfang – vil medføre reduktioner i togtrafikken.

Generne herved kan evt. begrænses ved at lægge arbejdet i en sommerferieperiode, men dette kan ikke fastlægges, før der foretages en nærmere projektering af anlægget.

Flytning af broen 200 meter mod øst betyder, at skæringen af de eksisterende 4 spor vil ske et sted, hvor banen ligger lavere bag en højere jordvold.

På vedlagte illustrationer er anlægget visualiseret.

1. Fotoet viser forholdene i dag set fra Frøhaven omtrent på det sted, hvor trafikudvalget besigtigede forholdene. En af de nuværende rammer til køreledningsanlægget kan ligge akkurat over jordvolden.
2. Illustrationen viser, hvordan dette nye anlæg vil se ud fra samme position, hvis man *ikke* forhøjer jordvolden. Som det fremgår, vil den øverste del af broen, køreledningsanlægget og det kørende tog (3 pr. time) være synligt.
3. Illustrationen viser forholdene ved den planlagte 2 meters forhøjelse af jordvolden. Hele brokonstruktionen og en del af det kørende tog vil være skjult bag volden.
4. Med beplantning vil hele anlægget og toget kunne skjules.