

Svar (28/5 02)

Trafikministeren (Flemming Hansen):

Erfaringerne tyder på, at rundkørsler med flere end 4-ben i motorvejsramper har en forhøjet uheldsfrekvens, og særligt af denne grund har Vejdirektoratet og Trafikministeriet hidtil været imod etablering af rundkørsler med flere end 4-ben i rampekryds ved motorveje.

Erfaringerne med rundkørsler af denne type er dog relativt begrænsede, og jeg har derfor besluttet at give tilladelse til, at der som et forsøgsprojekt kan etableres en 6-benet rundkørsel i den vestlige motorvejsrampe ved frakørsel 68, Hammelev ved Den Sønderjyske Motorvej.

Forsøget skal medvirke til, at der skabes bedre viden om trafikafvikling og uheld i rundkørsler af denne type.

Det har været afgørende for min tilladelse til forsøgsprojektet, at rundkørslen bliver etableret trafikikkerhedsmæssigt forsvarligt, ud fra den dokumenterede viden man har i dag.

I min tilladelse indgår derfor bl.a. et krav om, at cykeltrafikken i rundkørslen skal føres ude af niveau med motortrafikken via stiunderføringer under benene i rundkørslen.

Forsøgsperioden er fastsat til 4 år regnet fra ibrugtagning af rundkørslen.

Jeg mener, det er vigtigt at få klarlagt, hvorvidt der er en øget sikkerhedsmæssig risiko ved rundkørsler med flere end 4-ben, før end der eventuelt åbnes op for etablering af sådanne rundkørsler i videre omfang.

Svar (4/6 02)

Trafikministeren (Brian Mikkelsen, fg.):

Jeg skal for en ordens skyld bemærke, at udtalelser fra lokale folketingsmedlemmer ikke kan tages som udtryk for regeringens politik.

Der er umiddelbart to forskellige muligheder for at udbygge banekapaciteten vest for København: en udbygning langs den bestående bane i form af ét ekstra spor mellem Hvidovre og Høje Taastrup eller etablering af en ny dobbeltsporet banestrækning mellem København og Ringsted via Køge.

De to løsninger har væsens forskellige udgiftsmæssige-, trafikale-, samfundsøkonomiske og miljømæssige konsekvenser. De har samtidig en forskellig rækkevidde i forhold til at imødekomme det langsigtede banekapacitetsbehov efter en eventuel fast forbindelse over Femerbælt. En beslutning om en af de to løsninger må som udgangspunkt forudsætte en afklaring om Femerbæltforbindelsen.

Partierne bag trafikinvesteringssaftalen af januar 2001 – hvori projekt S-tog til Roskilde indgik – er enige om at belyse mulighederne for at anvende et til S-togsinvesteringen svarende beløb til udvidelse af banekapaciteten mellem København og Ringsted.

Jeg er indstillet på at undersøge, om det er muligt at gennemføre små forbedringer af signalanlæg og teknisk indretning af de bestående spor, som på kort sigt kan øge banekapaciteten og at forelægge resultatet af disse undersøgelser for forligspartierne.

Spm. nr. S 2252

Til trafikministeren (24/5 2002) af:

Jacob Buksti (S):

»Vil ministeren med henvisning til en lang række offentlige udtalelser især fra lokale folketingsmedlemmer fra regeringspartierne om, at der efter bortfaldet af »S-tog til Roskilde« nu er grundlag for at sikre en fremadrettet løsning med f.eks. et 5. spor mellem Hvidovre og Høje Taastrup, redegøre for regeringens overvejelser i denne forbindelse, og om der er reel politisk og økonomisk baggrund for disse udmeldinger«

Ad spm. nr. S 1480

Fra justitsministeren er modtaget supplerende besvarelse af et af Anne Baastrup stillede spørgsmål. Spørgsmålet, der sammen med det foreløbige svar er optaget i Folketingstidende 2001-02 (2. samling), forhandlingerne side 5380, lød således:

Til justitsministeren (22/3 02) af:

Anne Baastrup (SF):

»Vil ministeren redegøre for reglerne for afregistrering i RKI (Ribers), herunder hvor længe en borger kan figurere i RKI, efter at personen er blevet gældfri, samt om ministeren om nødven-