

Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg
1240 København K

Dato : 14. januar 2005
J.nr. : SJ 400-2

Trafikudvalget har i brev af 9. december 2004 stillet mig følgende spørgsmål 24 (L11 – Spørgsmål 24), som jeg hermed skal besvare.

Svaret vedlægges i 5 eksemplarer.

Spørgsmål 24:

"Under den tekniske gennemgang den 9. december 2004 i Trafikministeriet blev det oplyst, at indvendingen mod de af firmaet Nyvig for Albertslund og Glostrup Kommuner udarbejdede projekt (Nyvig-modellen) ikke var manglende overholdelse af vejreglerne, men at kapaciteten ikke var stor nok til at afvikle de forventede trafikmængder. På baggrund heraf ønskes det oplyst, hvilke ramper, fletteanlæg m.v. der skulle tilføres et ekstra spor, for at trafikken kunne afvikles med de forventede trafikmængder."

Svar:

Vejdirektoratets vurdering af de tre forslag fra Albertslund og Glostrup Kommuner fremgår af notatet: "Vurdering af tre forslag fra Albertslund og Glostrup Kommuner til alternativt projekt for Frederikssundmotorvejen mellem Motorring 3 og Motorring 4". Notatet er sendt til Trafikudvalget den 1. juli 2004 (TRU 2003-2004, alm. del – bilag 1223).

De tre forslag fra Albertslund og Glostrup Kommuner omfatter henholdsvis:

Motorvejsløsning 1

Motorvejsløsning 2

Motortrafikvejsløsning

I VVM-forslaget vil der fortsat køre mellem 18.000-24.000 køretøjer pr. hverdagsdøgn på Jyllingevej vest for Motorring 3. Imidlertid er der ikke i rapporten fra Rambøll Nyvig, jf. også afsnit 2.4., redegjort for, hvad der sker med denne trafikmængde, som i VVM-forslaget stadig forventes at

køre på Jyllingevej vest for Motorring 3. Denne trafikmængde ”forsvinder” i forslagene helt væk fra området og indgår i rapporten fra Rambøll Nyvig ikke i de anvendte trafikmængder som grund for vurderingen af trafikafviklingen i forslagene.

Trafikmængderne, som ligger til grund for Rambøll Nyvigs vurdering af trafikafviklingen er derfor efter Vejdirektoratets vurdering undervurderet. I Rambøll Nyvigs vurdering af trafikafviklingen er forudsat assymetriske fordelinger af trafikken på ramperne, som efter Vejdirektoratets opfattelse er forkerte. Dette betyder, at Rambøll Nyvigs simuleringer af trafikafviklingen på sløjferamperne øst for Motorring 3 er foretaget med meget undervurderede trafikmængder.

Efter Vejdirektoratets trafikberegninger vil de to sløjferamper øst for Motorring 3 i Motorvejsløsning 1 og sløjferampen øst for Motorring 3 i Motorvejsløsning 2 og sløjferampen øst for Motorring 3 i Motortrafikvejsløsningen skulle afvikle mellem 17.000 og 23.000 biler i døgnet. Sløjferamperne vil ikke kunne afvikle trafik i denne størrelse. Derudover er der flere af de øvrige ramper, hvor trafikken i den fremlagte udformning ikke kan afvikles. Her kan der muligvis kompenseres ved at udbygge med et ekstra rampespor, mens denne mulighed ikke er til stede for sløjferamperne af sikkerhedsmæssige hensyn.

I Motortrafikvejsløsningen forventes det signalregulerede kryds øst for Motorring 3 at have ca. 80.000 indkørende biler i døgnet. Dette sammenholdt med den utraditionelle udformning af krydset vil kræve mange spor i krydsområdet for, at trafikken teoretisk vil kunne afvikles.

I Motortrafikvejsløsningen forventes antallet af indkørende biler til fordelingsringen at være ca. 50.000 biler i døgnet. Selv med to cirkulationsspor og signalregulering af fordeleringen vil denne trafikmængde ikke kunne afvikles.

Det kan oplyses, at de to store signalregulerede rundkørsler i Buddinge og Høje-Taastrup hver har ca. 33.000 indkørende biler pr. døgn. Disse to rundkørsler har undertiden afviklingsmæssige problemer.

Den enlige adgang fra fordeleringen til industriområderne vil efter Vejdirektoratets beregninger blive brugt af ca. 30.000 biler i døgnet. Dette vil medføre, at flere af industrivejene vil skulle udbygges, hvis de skal kunne fordele trafikken i området.

Vejdirektoratet har desuden gjort opmærksom på, at der udover de trafikafviklingsmæssige problemer i de tre forslag fra Albertslund og Glostrup Kommuner også er trafikikkerhedsmæssige forhold ved forslagene, der skal tages hensyn til.

Vejdirektoratet har vurderet, jf. også bilaget til Trafikudvalget af 1. juli 2004 (TRU 2003-2004, alm. del – bilag 1223), at de tre forslag har en afslutning og overgang til Jyllingevej ved Motorring 3, som trafiksikkerhedsmæssigt giver en stor risiko for uheld. Tilsvarende gælder for to af forslagene, at der skal etableres signalregulerede kryds, som trafiksikkerhedsmæssigt er problematiske.

Med venlig hilsen

Flemming Hansen