

Spørgsmål 43:

”Kan ministeren (idet det forudsættes, at Model2c færdigudvikles mht. overgangskurver etc., ligesom det bemærkes, at Model2c's ramper fortrinsvis løber i åbent land, mens lovforslagets løber i udgravninger, med ringere stopsigtelængder og lavere hastigheder til følge) forklare, hvorfor det påstås, at hastigheden på ramperne i lovforslaget L 11, jf. folketingsåret 2004-05, 1. samling, vurderes til 80 km/t., sammenholdt med, at hastigheden på Model2c i færdig udgave, angives til 50-60 km/t ?

Spørgsmålet har tidligere været stillet i folketingsåret 2004-05, 1. samling, jf. TRU L 11 – spørgsmål 44.”

Svar:

Motorvejen i L11 er projekteret ud fra projekteringsregler for motorveje. Vejreglerne for den geometriske udformning af et vejanlæg opstiller nogle geometriske minimumsstørrelser for, at vejanlægget trafiksikkerheds-mæssigt forsvarligt kan benyttes til en given hastighed. Indenfor en vejregel er der forskellige geometriske minimumsværdier afhængig af, til hvilken hastighed vejanlægget projekteres.

De vejregler, som Vejdirektoratet har henvist til i vurdering af William Pedersens forslag, er de gældende vejregler, herunder projekteringsregler for motorveje. Uanset om den skilte hastighed måtte være 80, 90 eller 110 km/time overholder Williams forslag ikke vejreglernes krav til geometriske minimumsstørrelser.

Hastigheden fastlægges i henhold til vejreglerne, der angiver nogle minimumsstørrelser i geometrien, om bl.a. stopsigtelængder på baggrund af endelige såvel horisontale som vertikale kurver, rabatbredder, beliggenhed af evt. støttevægge mv. Det er således en samlet vurdering af vejens tracé, som bestemmer den endelige skilte hastighed.

Vejanlægget i lovforslaget forventes udformet således, at hastigheden gennem fordelingsanlægget kan skiltes til 70 eller 80 km/time.

Da de geometriske krav gælder for både horisontal- som vertikalgeometrien, betyder det for William Pedersens forslag – selv med en horisontal kur-

veradius på 400 meter – at den maksimale hastighed vurderes at blive højest 50-60 km/t på grund af vertikalgeometrien.

For at Williams forslag kan videreudvikles med hensyn til overgangskurver og vertikale minimumskurver/størrelser, vil det være nødvendigt at ændre den horisontale placering af ramperne, hvorved forslaget ikke kan bibeholdes indenfor det lille areal, som William Pedersen har optegnet. Forslaget vil derfor i udstrækning og berøring af Vestskoven tilnærme sig lovforslagets linieføring.

William Pedersens nyeste version af Model 2 – Model 2D – er karakteriseret ved ikke at være en motorvej. William Pedersen er af den opfattelse, at Model 2D herved imødekommer Vejdirektoratets indvendinger mod modellen.

Et af formålene med vejanlægget i lovforslaget har været at skabe sammenhæng i motorvejsnettet omkring København mellem Motorring 3 og Motorring 4. Strækningen mellem Motorring 4 og Motorring 3 er en af de mest trafikerede vejkorridorer i Danmark.

Det at afvikle så store trafikmængder på en sikker og glidende måde, og det at skabe sammenhæng i motorvejsnettet mellem Motorring 3 og Motorring 4 vil ikke kunne opfyldes med en nedklassificering til en vej med en lavere standard.

En nedklassificering til en vej af lavere klasse løser endvidere ikke det grundlæggende problem med William Pedersens forslag, som Vejdirektoratet har påpeget, nemlig, at der ikke er tilstrækkelig flettestrækning i William Pedersens forslag mellem Motorring 3 og Ring 3.

Af hensyn til trafiksikkerheden er det vigtigt, at trafikanterne ikke oplever hyppige eller bratte skift i en vejs standard, og det er derfor også et bærende princip, at der skal være kontinuitet i motorvejsstandarden i alle retninger i et fordelingsanlæg. Efter Vejdirektoratets vurdering er en nedklassificering af strækningen med de i William Pedersens forslag forudsatte til- og frakørselsramper til motorvejsnettet derfor trafiksikkerhedsmæssigt betænkelig.