



Folketingets Trafikudvalg  
Christiansborg  
1240 København K

Dato : 5. april 2005  
J.nr. : 400-2

Trafikudvalget har i brev af 11. marts 2005 stillet mig følgende spørgsmål 46 (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare.

Svaret med bilag vedlægges i 5 eksemplarer.

**Spørgsmål 46:**

”Ministeren bedes kommentere henvendelsen af 14. januar 2005 fra Grøn Trafik i Bycirklen, jf. L 11 (2004-05, 1. samling) – bilag 32.

Spørgsmålet har tidligere været stillet i folketingsåret 2004-05, 1. samling, jf. TRU L 11 – spørgsmål 47.”

**Svar:**

Grøn Trafik i Bycirklen redegør i bilag 32 til L11 (2004-05) for at der efter foreningens opfattelse er 9 uafklarede spørgsmål efter dialogmødet 12. januar 2005 i Trafikministeriet:

1. Længden af krydsflettestrækninger
2. Hældningen på den vestgående rampe over Islevdalvej
3. Hastighederne i kurveramperne
4. Rampen ved Hvidsværmervej
5. Forbedring af Model 2c i den vestgående retning
6. Hastigheder øst for Ring 3
7. Trafikmængden på Tværvej
8. Højden af broen over Motorring 3 ud for Rideskolen
9. Forventede trafikstrømme på Jyllingevej igennem Rødovre.

### 1. Længden af krydsflettestrækninger

Med hensyn til hvor mange biler, der skal krydsflette i Model 2c henholdsvis Vejdirektoratets projekt skal henvises til min besvarelse af spørgsmål 38 og 39.

### 2. Hældningen på den vestgående rampe over Islevdalvej

På dialogmødet 12. januar 2005 fremførte William Pedersen, at forbindelsesrampen fra nord mod vest fra Islevdalvej og vestpå kun behøver at være 200 m fra Islevdalvej til Jyllingevejs niveau, mens Vejdirektoratet anførte, at 300 m er et absolut minimum.

Grøn Trafik i Bycirklen mener, at forskellen mellem de to vurderinger ligger i, at William lader rampen være lidt højere end 6 m over terræn, og lader den begynde at krumme nedad allerede lidt før Islevdalvej, så når rampen passerer Islevdalvej i 6 m højde, har den allerede den fornødne hældning nedad. Hældningen på 35 promille er efter Grøn Trafik i Bycirkelens opfattelse ikke specielt høj og foreningen påpeger, at uden for motorveje må hældningen være helt op til 60 promille.

Grøn Trafik i Bycirklen tager imidlertid ikke rampens vertikalkurver i betragtning og forsimples de vejtekniske forhold i relation til den nødvendige længde, der skal til at få rampen fra Motorring 3 og ned i niveau med Jyllingevej. Vejdirektoratet skal derfor fastholde, at det ikke er nok med en længde på 200 meter, som anført af foreningen.

Ligeledes skal det påpeges, at rampen indgår i forbindelsesanlægget mellem to motorveje og som sådan bør have en vejstandard, der karakteriserer dette formål, hvorfor hældningen på forbindelsesrampen ikke bør være større end 35 promille.

### 3. Hastigheden i kurveramperne

Grøn Trafik i Bycirklen peger på, at såvel Model 2c som Vejdirektoratets projekt opererer med kurveradier på 400 m i ramperne, men at Vejdirektoratet påstår, at man kan køre med 80 km/time på forbindelsesramperne i Vejdirektoratets projekt, men kun 50-60 km/time i Model 2c.

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. For at William

Pedersens forslag kan videreudvikles med hensyn til overgangskurver og vertikale minimumskurver/størrelser, vil det være nødvendigt at ændre den horisontale placering af ramperne, at forslaget ikke kan bibeholdes indenfor det lille areal, som William Pedersen har optegnet.

Da de geometriske krav gælder både for horizontal- som vertikalgeometrien betyder det for William Pedersens forslag – selv med en horisontal kureradius på 400 meter – at den maksimale hastighed vurderes at blive højest 50-60 km/time på grund af vertikalgeometrien.

#### 4. Rampen ved Hvidsværmervej

Vedrørende arealindgrebet i de to forslag henvises til min besvarelse af spørgsmål 29.

#### 5. Kan Model 2c forbedres i det vestgående spor?

Grøn Trafik i Bycirklen mener, at Model2c er acceptabel og om ikke andet, så hvis hastigheden begrænses til 80 km/time øst for Ring3. Hvis man insisterer på, at Model 2c ikke er god nok, eller hvis man ønsker, at der skal kunne køres hurtigere end 80 km/t, peger foreningen på, at man kan lave ændringer i stoplys-krydset ved Islevdalvej. Efter foreningens opfattelse kan vejbanerne sænkes lidt, hvorved også rampen over Islevdalvej kan sænkes. Vejbanerne kan ændres sådan, at trafik der kommer østfra (fra Rødovre), i en blødere kurve ledes mod højre ind på Islevdalvej, og kun hvis bilisterne foretager et aktivt valg og drejer mod venstre, kommer de ind på starten af Frederikssundmotorvejen.

Foreningen foreslår som en anden mulighed, at den rampe der kommer nordfra fra Motorring 3, og løber hen over Islevdalvej, ikke ledes ned til Jyllingevej, men til den rampe der kommer sydfra fra Motorring3. De to kan flettes sammen hen langs Jyllingevej, og først nogle hundrede meter derefter flettes den trafik, der kører vestpå ad Jyllingevej ind i højre side. Derved bliver der efter foreningens opfattelse rigelig plads til, at rampen over Islevdalvej falder nedad, og problemet med krydsfletning af lokaltrafik løses.

Endelig peger foreningen på muligheden for, at man ikke kan køre fra ad frakørslen ved Ring3.

Vejdirektoratet har optegnet Model 2c foreløbigt under hensyntagen til ikke alene den horisontale udstrækning som Grøn Trafik og William Pedersen har fremlagt de forskellige versioner af Model 2 i, men under hensyntagen til også den vertikale udformning. Det er imidlertid Vejdirektoratets vurdering, at de foreslåede tilretninger – uanset hvilken hastighed, der skiltes til - ikke ændrer ved de grundlæggende problemer i Model 2c, nemlig at der med to sammenfletninger efterfulgt af en udfletning ikke er - og ikke

kan - skabes plads nok til, at dette kan etableres mellem Islevdalvej og Ring 3.

Som følge af udformningen af Model 2, hvor Jyllingevej i vestgående retning føres direkte over i motorvejen, vil den trafik, som i Model 2 benytter Jyllingevej i vestgående retning, og som skal af ved Ring 3, skulle overflyttes. Ud fra trafikberegningerne gennemført i forbindelse med Model 2c, skønnes det at dreje sig om op til 7.500 trafikanter dagligt – nogenlunde ligeligt fordelt på den nordlige og den sydlige rampe – som vil skulle finde andre veje, hvis der ikke anlægges østvendte ramper i Model 2. En Model 2 uden østvendte ramper ved Ring 3 vil således ikke kunne løse de samme trafikafviklingsmæssige opgaver som Vejdirektoratets projekt.

#### 6. Hastigheder øst for Ring 3

Der henvises til besvarelsen af spørgsmål 30.

#### 7. Trafikmængden på Tværvejen

Vejdirektoratet har oplyst, at der ved fremsættelsen af William Pedersens første forslag – Model 2 - ikke forelå trafikberegninger heraf. Den umiddelbare opfattelse af forslaget har været, at den ombyggede Jyllingevej skulle erstatte motorvejen, og den nye gennemgående Tværvejen skulle erstatte Jyllingevej. Dermed ville trafikken på Tværvejen maksimalt kunne antages at svare til den beregnede trafik på Jyllingevej i lovforslagets projekt. For at kvalificere beslutningsgrundlaget har Vejdirektoratet efterfølgende også fået gennemført en trafikberegning af Williams forslag (Model2c).

Resultatet af denne trafikberegning har for Tværvejen været en trafik på 4-5.000 pr. hverdagsdøgn. Når dette tal er væsentligt lavere end på Jyllingevej i en situation med en motorvej svarende til lovforslagets projekt skyldes det dels, at den del af trafikken på Jyllingevej, der skal til og fra Rødovre og København øst for Motorring 3 i William Pedersens forslag stadig kan benytte Jyllingevej, dels at en stor del af trafikken til og fra områderne nord og syd for Jyllingevej ifølge beregningen benytter andre adgangsveje, herunder Islevdalvej-Erhvervsvej og Ring 3-Ejby Industrivej.

Endvidere skal det bemærkes, at trafikmodelberegningen er behæftet med usikkerhed og at der især er usikkerhed på beregningen på veje med lokal karakter, og at Tværvejen er strækning med lokal karakter. På den baggrund er det vanskeligt umiddelbart at afgøre, om det vil være tilstrækkeligt med en tosporet vej.

#### 8. Højden af broen over Motorring 3 ud for Rideskolen

Grøn Trafik i Bycirklen anførte på dialogmødet, at der på forbindelsesrampen fra Motorring 3 fra syd mod vest skal etableres en bro, der er hævet op til 10 meter. Grøn Trafik i Bycirklen fremførte, at dette foruden æstetiske problemer vil medføre et ”støjhelvede” i Rødovre.

Som oplyst i besvarelsen af spørgsmål 18 til L11 (2004-05, 1. samling) skal det sydgående spor på Motorring 3 i lovforslagets projekt forlægges længere mod vest og desuden graves ned, således at broen kun vil komme lidt over terrænniveau. Dette er gjort netop af æstetiske og støjmæssige årsager. Trafikken på Motorring 3 i sydgående retning kommer til at køre i et niveau, der er lavere end i dag og vil dermed støj mindre.

Det sydgående spor på Motorring 3 skal nedgraves i Vejdirektoratets projekt netop på den delstrækning, hvor Motorring 3's sydgående spor skal flyttes mod vest. Herved kan trafikken afvikles på de eksisterende spor på Motorring 3, mens forlægningen af de sydgående spor sker.

#### 9. Forventede trafikstrømme på Jyllingevej igennem Rødovre.

Der henvises til min besvarelse af spørgsmål 29, hvoraf det fremgår, at det i William Pedersens forslag er mere attraktivt at køre ad den ombyggede Jyllingevej ind mod København end i Vejdirektoratets projekt. Trafikmodelberegningerne af William Pedersens forslag viser, at dette vil medføre, at 6.200 flere trafikanter vil benytte Jyllingevej i forhold til Vejdirektoratets forslag.

Med venlig hilsen

Flemming Hansen