

Trængsels- og trafikikkerhedsforbedringer som desværre ikke er planlagt eller igangsat

Efter mange års brug af Motorvejsnettet og vejnettet generelt har jeg konstateret en rimelig fornuftig udvikling af vejnettet, dog har jeg konstateret, at der er en del uhensigtsmæssige forhold, som giver fortsat trængsel og trafikikkerhedsmæssige problemer allerede nu.

Desværre er nedenstående punkter hverken planlagt eller igangsat ifølge Vejdirektoratets hjemmeside.

Derfor håber jeg, at Transportudvalget vil se velvilligt og konstruktivt på mine forslag, som selvfølgelig ikke kan udføres på en gang, men kan være inspiration til kommende snarlige forbedringer af det danske vejnet.

Det er i modgangstider, at man skal ture at investere i fremtiden, således at man er klar, når der igen kommer fuld gang i trafikken og infrastrukturen kommer under pres. Og nu er der samtidig ledig og billig kapacitet i byggebranchen.

”Når forandringens vinde blæser er der nogen som bygger læhegn og andre som bygger vindmøller” (og infrastrukturer).

1) Udvidelse fra 6 til 8 spors motorvej mellem motorvejssammenfletningen syd for Skærup og frem til 61 Vejle Syd.

Begrundelse: Arbejdet kan gøres samtidig med igangværende udvidelse (stor besparelse). Alle broer og tunneler ser umiddelbart nu ud til at være klar til 8 spor = 8 spor giver fremtidssikret løsning allerede nu uden store meromkostninger.

2) Udvidelse fra 4 til 6 spors motorvej mellem Skanderborg Sø og motorvejsudfletningen mellem Skanderborg og Århus S.

Begrundelse: Kødannelse hver morgen fra Skanderborg til motorvejsudfletningen. Alle broer og tunneler er klar. Midderrabatten er bred nok til to ekstra vejbaner. Billig løsning på et allerede presserende problem.

3) Længere afkørselsbane eller dobbelt afkørselsspor ved 46 Århus Nord/Grenåmotorvejen fra Syd. Meget kort afkørselsbane idag.

Begrundelse: Farlige opbremsninger og kødannelser hver morgen fra Syd.

4) Længere til- og afkørselsbaner ved 42 Korsør i begge sider. Meget korte til- og afkørselsbaner idag.

Begrundelse: Farlige situationer hver gang en bil kører på motorvejen med farlige vognbaneskift og opbremsninger. Korte afkørselsbaner med skarpt sving giver farlige situationer for stedukendte bilister.

5) Udvidelse fra 6 til 8 spors motorvej mellem Motorvejssammenfletningen Køgebugt og Solrød Syd.

Begrundelse: Hermed gøres udvidelsen af Køgebugt motorvejen helt færdig og Køgebugt kan endelig absorbere trafikken fra de to motorveje som fletter sammen.

6) Udvidelse fra 4 til 6 spors motorvej mellem Ringsted og motorvejssammenfletningen ved Køgebugt motorvejen.

Begrundelse: Stigende trafikmængde og risiko for kødannelse ved problemer på Køgebugt motorvejen. Alle broer og tunneler er klar. Midterrabatten er bred nok til to ekstra vognbaner. Investeringen er derfor økonomisk overkommelig, fornuftig og bæredygtig.

7) Påmontering af ekstra nødspor i hver side af Vejlefjordbroen og samtidig lave 8 spor fra Vejle Syd og til kommende motorvejsudfletning mod Herning og Århus.

Begrundelse: Sammen med 1) opnåes 8 spor fra den ene motorvejs sammenfletning/udfletning (Skærup syd) og frem til den anden motorvejssammenfletning/udfletning (Herning/Århus) hvorved fuld trafik fra to sammenflettende motorveje kan ledes gnidningsløsning videre til to udflettende motorveje. Broen bør kunne klare belastningen, da det primært er et nødspor som påmonteres og resten af broen bruges helt som 8 hele vejspor, eventuelt med nogle veldesignede bærende forstærkninger (skal selvfølgelig designes og beregnes først).

8) Forlængelse af Motorvej Ring 4 frem til Helsingørmotorvejen.

Begrundelse: Ring 4 udnyttes hermed optimalt til at aflaste Ring 3 for trafik som skal fra Køgebugtmotorvejen og til Nordsjælland/Helsingør. En del af vejstrækningen er allerede forberedt for en udvidelse, hvorved investeringen bør være rentabel, fornuftig og bæredygtig.

9) Forlængelse af Horsens syd motortrafikvejen frem til Juelsmindevejen hvorved der dannes en delvis ringvej om Horsens.

Begrundelse: Motortrafikvejen stopper pludseligt i et T-kryds, hvorved trafik mod Juelsminde/sydsiden af Horsens fjord ledes ind igennem en del af Horsens by med øget trafik til følge.

10) Omlæggelse af Jellingvej mellem Uhrhøj/Hover (Vejle Nordvest) og Jelling. Alternativ kunne også være en tilkørselsvej fra Vardevej direkte op til Jelling.

Begrundelse: Nuværende vej har mange sving og kræver langsom og farlig kørsel. Vejføringens ændres således, at vejen ledes uden om den meget buede vejdel i den stejle ådal og rettes ud med en blød bue uden om ådalen. Der spares tid og hermed besværlig/farlig kørsel i ådalen.

11) Udvidelse fra 1 til 2 spor ved motorvejssammenfletningen mellem Ring 3 og Helsingørmotorvejen kommende fra Ring 3.

Begrundelse: Dårligt flow og trafikafviklingen ved sammenfletningen med farlige opbremsninger og vognbaneskiift/sammenfletning.

11) Udvidelse fra 6 til 10 spor mellem Greve Syd og Solrød Syd

Begrundelse: Planlagt udvidelse fra 6 til 8 spor er ikke nok. Der er stadigvæk kødannelse ved motorvejen ved Hundige selv om den er blevet udvidet til 10 spor. Disse 10 spor bør videreføres minimum til Solrød Syd og helst ned til motorvejsudfletningen ved Køge. Herved sikret jævnt og stabilt flow i trafikafviklingen hele vejen igennem Køgebugtmotorvejen, danmarks mest trafikerede vejstykke.

Alle de stadig spildte arbejdstimer som går tabt i køerne på Køgebugtmotorvejen gør denne komplette udvidelse til en rigtig god samfundsmæssig forretning.

12) Nyt langsigtet mål: Det fede H afløser det gamle mål (store H). Fra 4 til 6 spor på hele motorvejen fra den tyske grænse til Århus Nord, henover fyn og sjælland til Køge bugt, samt nord for københavn op til Helsingør.

Begrundelse: Danmarks vigtigste trafikårer fastholder en jævn og glidende trafikafvikling også i fremtiden.

13) Forlængelse af Helsingørmotorvejen frem til færgerne eller frem til muligt nyt startsted for ny øresundsbro.

Begrundelse: I dag stopper Helsingørmotorvejen en del før Helsingør. 1. etape kunne være at forlænge motorvejen ca. 5 kilometer, således den når helt frem/ind til Helsingør.

14) Undgåelse af betalingsring ved København med Grøn zone i København City

Begrundelse: Da mange ser en betalingsring, som en skattemur for at komme ind i København, kunne man i stedet for efter en 5 års varslingsperiode indføre en Grøn zone i centrum af København (indenfor søerne eller voldene), hvor der om 5 år ikke må køre trafik, som har udstødning fra benzin eller diesel.

Hermed har erhvervslivet og privatpersoner 5 år til at ændre bil- og vognpark til El- eller Brintdrevne køretøjer, således at København bliver den første Zero Emission Capital City in the World. Hvilket kan give store indtægter til Danmark på miljøturister og salg af Know-how.

Samtidig (i den 5 års overgangstid) investeres der meget kraftigt i offentlige trafikløsninger, parkeringsanlæg for pendlere og ydre vejnet såsom ringveje og havnetunnel, således at der kan sikres en god og fleksibel trafikafvikling for alle trafikanter.

Jeg står gerne til rådighed for uddybende forklaring.

**Bygningsingeniør
Henrik Christian Møller**