

## Afklaring af hængepartier i forbindelse med dialogmøde i Trafikministeriet den 12. februar 2005

Ved mødet i Trafikministeriet d. 12. januar blev vi alle lidt klogere på de to alternativer til Frederikssundsmotorvejens 1. etape - Vejdirektoratets løsning og William Pedersens Model2c. På den afsatte tid var det dog ikke muligt at få afklaret alt - visse spørgsmål "blev hængende" efter mødets afslutning.

I det følgende vil vi redegøre for vor argumentation m.h.t. disse hængende spørgsmål:

### 1. Længden af krydsflettestrækninger

I Model2c har det vestgående spor en krydsflettestrækning på 940 m.

Det er ikke ret mange biler, der har behov for at krydse på strækningen, for ramperne er lagt sådan, at trafik der kommer fra Motorring3 nordfra, ledes ind i vejbanens venstre side. Af disse biler er det kun få, der skal krydsflette for at køre fra til Ring3, idet vi antager, at biler nordfra der skal til Ring3, allerede vil være kørt over på Ring 3 tidligere (Herlev eller Hjortespring).

Vi kunne have forsvaret Model2c med det argument, at der er jo alligevel ikke ret mange biler, der skal krydsflette. Det har vi ikke gjort. På mødet d. 12. januar hørte vi imidlertid Vejdirektoratet forsvare den ekstremt korte krydsflettestrækning (385 m) i deres løsning med, at der ikke er ret mange biler, der skal krydse. Hvis de to løsninger skal vurderes efter samme kriterier, så har vi to muligheder: Enten kan der dispenseres fra reglerne om krydsflettelængder, hvis der kun er tale om få biler. I så fald er også Model2c acceptabel. Eller også gælder reglerne stadig, selv om der kun er tale om få biler. I så fald er Vejdirektoratets løsning IKKE acceptabel.

Spørgsmålet er dernæst, hvor mange biler skal faktisk krydse? I Model2c drejer det sig bl.a. om den trafik, der skal til eller fra Daells Varehus og Harald Nyborg i den sydvestlige del af erhvervsområdet. Lidt af den trafik kommer nordfra ad Motorring3, kører ind på Frederikssundsmotorvejen, og skal krydsflette for at komme fra igen og køre til Daells Varehus.

I Vejdirektoratets løsning kan det være trafik, der kommer fra boliger/haveboliger ved Ejby, og som kører fra Ring3 ned på Frederikssundsmotorvejen for at komme videre sydpå ad Motorring3. I begge tilfælde er det ret små trafikstrømme, og vi tror, at mængden af trafik der skal krydse på tværs af hovedstrømmen er nogenlunde lige stor i de to modeller.

Hvis de regler som Vejdirektoratet omtaler, skal overholdes punktligt, så er Vejdirektoratets egen løsning *ikke* brugbar. Det drejer sig altså ikke bare om, hvor meget skov der skal skånes, men også om hvorvidt Vejdirektoratets løsning *overhovedet kan bruges*.

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

Punktet angår den rampe, der kommer fra Motorring3 nordfra, drejer hen over Islevdalvej, og fører mod vest ned til Frederikssundsmotorvejen.

William hævdede på mødet, at rampens længde fra Islevdalvej og vestpå kun behøver at være 200 m, mens Vejdirektoratet hævdede, at 300 m er et absolut minimum. Forskellen mellem de to påstande 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, sådan at når den passerer Islevdalvej i 6 m højde, har den allerede den fornødne hældning nedad

Hældningen på 35 promille er i øvrigt ikke specielt høj. Uden for motorveje (som her) må hældningen være helt op til 60 promille. Rampen hælder nedad, så der er ikke noget problem med langsomme tunge lastbiler.

### 3. Hastigheden i kurveramperne

Begge vejløsninger opererer med kurveradier på 400 m i ramperne. Alligevel påstår Vejdirektoratet, at man kan køre med 80 km/t på deres ramper, men kun 50-60 km i ramperne på Model2c. Det argument de fremsatte på mødet, var, at i Model2c er der ikke tegnet perfekte klotoider (overgange fra krumning den ene vej til krumning den anden vej), og derfor må bilerne sætte hastigheden ned. Det er et absurd argument, da det selvfølgelig vil være op til teknikerne i den sidste ende at tegne de rette klotoider ind i modellen. Det kan man ikke forvente, at amatører skal gøre. De pladmæssige konsekvenser af at ændre til de rette klotoider vil være minimale.

Dertil kommer, at relativt mange af Vejdirektoratets ramper er nedgravede. Det giver en relativt kort stopsigtelængde, hvad der tilsiger en relativt lav hastighed.

### 4. Rampen ved Hvidsværmervej

Der var diskussion om frakørselsrampen ved Motorring3's sydgående spor, ud for Hvidsværmervej. William sagde, at rampen kun skal forlænges ca. 50-60 m mod nord i forhold til nu, hvad der er stort set uden negative konsekvenser.

Vejdirektoratet derimod hævdede fortsat, at i Model2c skal denne rampe forlænges meget langt mod nord - måske 7-800 m - med mange ekspropriationer til følge. De fremførte ikke nogen troværdige argumenter for, hvorfor den uhørt lange rampe skulle være nødvendig, og vi tror ikke, at sådanne argumenter findes.

Under diskussionen fremgik det, at i Vejdirektoratets løsning skal der ikke eksproprieres nogen ejendomme langs Hvidsværmervej. Men ifølge punkt 8.1 i almindelige bemærkninger til lovforslaget forventes totalekspropriationer af 10-20 stk. boliger i området ved Hvidsværmervej; mærkeligt nok fremgår det ikke af den med lovforslaget udsendte illustration af lovforslagets arealmæssige konsekvenser, at der sker indgreb i arealer, der i dag rummer boliger. Der synes at herske uklarhed om, hvor mange boliger i dette område der forventes totaleksproprieret som følge af den allerede vedtagne udvidelse af MR3, og hvor mange ekstra der skal eksproprieres som følge af Vejdirektoratets løsning for Frederikssundsmotorvejen.

### 5. Kan Model2c forbedres i det vestgående spor?

Formålet med at tegne Model2c har ikke været at tegne den endelige løsning, men blot at demonstrere at en løsning i Jyllingevejens tracé er mulig. Da William i sin tid diskuterede sit forslag igennem med Vejdirektoratets teknikere, fik han det

indtryk, at efter tilretning ville modellen (Model2c) stort set kunne opfylde de væsentligste krav. Men siden hen har Vejdirektoratet fremsat mange nye indvendinger. Spørgsmålet er: Kan modellen tilrettes sådan, at der også tages højde for disse nye indvendinger?

Det tror vi. Vi kan godt tegne andre og måske bedre løsninger, men for ikke at forvirre mere end højst nødvendigt, har vi ikke villet præsentere "Model3", "Model4" osv. Dertil kommer, at vi faktisk mener, at Model2c er acceptabel. Om ikke andet, så hvis hastigheden begrænses til 80 km/t. øst for Ring3.

Hvis man insisterer på, at Model2c ikke er god nok, eller hvis man ønsker, at der skal kunne køres hurtigere end 80 km/t, er der bl.a. følgende muligheder for ændring

Man kan lave ændringer i stoplys-krydset ved Islevdalvej. Vejbanerne kan 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 Frederikssundsmotorvejen.

En anden mulighed er, at den rampe der kommer nordfra fra Motorring3, og løber hen over Islevdalvej, ikke ledes ned til Jyllingevej, men til den rampe der kommer syd fra 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 rigelig plads til, at rampen over Islevdalvej falder nedad, og problemet med krydsfletning af lokaltrafik løses. En anden mulig version er, at man med skilte og stribning forbyder trafikken, der kommer fra Rødovre, at køre til højre ad frakørslen ved Ring3 (den skal så i stedet dreje ved Islevdalvej).

Disse muligheder er endnu hverken gennemtænkt eller tegnet. Vi nævner dem blot for at sige, at der er mange muligheder tilbage. Det således forkert, når ministeren uden videre svarer nej til spørgsmål 11, om hvorvidt Model2c med diverse rettelser kan blive trafiksikkerhedsmæssigt forsvarlig.

### 6. **Hastigheder øst for Ring3.**

Det kom som en ny oplysning for de fremmødte på mødet, at en opklassificering af det vestgående spor i Model2c kunne undlades, og således fortsat være hovedvej med max. 80 km/t. Vi skal her pointere, at i begge løsninger gælder hastigheder på 110 km/t kun vest for Ring3. I Vejdirektoratets løsning kan der øst for Ring3 køres 90 km/t ca. halvdelen af vejen ind mod Motorring3, og 80 km/t resten af vejen. Forskellen fra Model2c med 80 km/t er altså ganske ringe. En grænse på 80 km/t i det vestgående spor kunne i øvrigt også være en fordel ved at stimulere bilister til at vælge andre ruter (jf. punkt 9).

### 7. **Trafikmængden på Tværvejen.**

Vejdirektoratet har tidligere hævdet, at der vil komme masser af trafik på Tværvejen, og at den derfor må gøres firesporet. I ministerens svar på spørgsmål 1 får man indtryk af en døgntrafik på 19.000 biler. På mødet d. 12. januar fik vi

imidlertid at vide, at man nu kun forventer 5.000 biler ekstra i døgnet, og behovet for en fiersporet vej er da ikke mere så evident.

### 8. **Højden af broen over Motorring3 ud for Rideskolen.**

Vi har i de udleverede papirer hævdet, at broen over Motorring3 i Vejdirektoratets løsning vil komme op i en højde af 9-10 m med deraf følgende problemer med bl.a. støj.

På mødet d. 12. januar fik vi imidlertid at vide, som noget nyt, at Motorring3 tænkes forsænket så meget, at broen kun vil komme lidt over terrænniveau. Det må betyde, at Motorring3 skal graves ned til ca. 5 m under niveau på det sted, hvor broens nordkant krydser vejen, dvs. ud for gangstien nord for Rideskolen. Det betyder, at Motorring3 skal falde fra ca. +6 m ved Jyllingevej til -5 m på et punkt ca. 540 m længere mod syd - et fald på 11 m over 540 m.

Dette er muligt, men det vil give meget store problemer i anlægsfasen. Herved ryger en af de fordele, der var ved Vejdirektoratets løsning - nemlig at anlægsfasen var særligt problemfri (selv om også store dele af anlægsarbejdet i Model2c er problemfrit). Og det er måske værre at grave en vej op, hvor der kører ca. 100.000 biler i døgnet (Motorring3), end at grave en vej op hvor der kører ca. 45.000 biler i døgnet (Jyllingevej).

Ud fra Vejdirektoratets tidligere udtalelser, anses det som uhensigtsmæssigt, at motorveje har "store huller i længdeprofilen". Nedføringen vil her blive af størrelsesordenen 20-25 promille.

I øvrigt bemærker vi, at nedgravningen af Motorring3 ikke er nævnt i lovforslaget.

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

Trafikprognosen for Jyllingevej i Rødovre er et arbejde bestilt af Vejdirektoratet. Da resultatet alene afhænger af de indregnede forudsætninger, tillader vi os at sætte spørgsmålstegn ved resultatet. Vi vil her forklare hvorfor.

Når en trafikstrøm skal afvikles, følger den i princippet Ohms lov, som vi kender fra fysiktimerne:  $\text{Strøm} = \text{spænding} / \text{modstand}$ . Ved identisk trafikpres vil større modstand - altså mindre fremkommelighed - betyde mindre trafikstrøm, idet bilerne søger at køre ad alternative ruter.

Når man laver trafikprognoser for Vejdirektoratets løsning og for Model2c, er trafikpresset det samme - det samlede antal biler er det samme, og de skal frem til samme mål. Den eneste forskel ligger i, hvor stor modstand man bygger ind i modellerne, dvs. om strækningen fra Ring3 til Motorring3 ad Jyllingevej er mere eller mindre fremkommelig. Når nu prognoserne for de to modeller giver forskelligt resultat, så må det nødvendigvis skyldes, at man har regnet med forskellig "modstand" i de to modeller. Man har indkodet, at fremkommeligheden i Model2c er fin, mens den er langt mindre i Vejdirektoratets løsning. Man har indkodet en så stor forskel i fremkommelighed, at den ene model giver 6.000 flere biler på Jyllingevej end den anden. Altså må der være tale om en betydelig forskel i modstand

Spørgsmålet er, om der nu også i virkeligheden er forskel på, hvor stor modstand bilerne skal overvinde i de to modeller. I østgående retning er der efter vor mening

## Frederikssundsmotorvejen 1. etape

---

ingen forskel i modstand. Begge modeller er med vilje tegnet sådan, at det skal være besværligt at komme vestfra og køre mod øst ind ad Jyllingevej. Og skulle der endelig være behov for det, så er det den letteste sag af verden at gøre en vej *mindre* fremkommelig. I vestgående retning er der rigtignok flere lyskryds langs ruten i Vejdirektoratets forslag end i Model2c. Hvis det er et problem, at Model2c er for fremkommelig her, er der dog muligheder for at gøre ruten lidt mere besværlig, som nævnt ovenfor under punkt 5. Dertil kommer, at det vestgående spor i Model2c evt. kan få en hastighedsbegrænsning på 80 km/t (jf. punkt 6). Dette er ikke inkluderet i trafikberegningerne.

Med disse bemærkninger mener vi, at have styrket vores synspunkt - nemlig at Model2c er gennemførlig. Og samtidig peger vi på, at Vejdirektoratets forslag rummer problemer, som indtil nu ikke er løst på tilfredsstillende måde.