



Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg
1240 København K

Dato : 10. januar 2005
J.nr. : SJ 400-2

Trafikudvalget har i brev af 6. december 2004 stillet mig følgende spørgsmål 18 (L 11 – Spørgsmål 18), som jeg hermed skal besvare.

Svaret vedlægges i 5 eksemplarer.

Spørgsmål 18:

"Ministeren bedes kommentere henvendelsen af 4. november 2004 fra William Pedersen, Glostrup, jf. L 11 – bilag 21"

Svar:

Med hensyn til spørgsmålet om vurderingen af de forskellige forslag fra William Pedersen, Grøn Trafik i Bycirklen, og dialogen med forslagsstilleren, skal jeg henvise til mit svar på udvalgets spørgsmål 1 (L11 – Spørgsmål 1) til lovforslaget.

William Pedersen anfører i sin seneste henvendelse, at Model 2c i forhold til de forrige udgaver af Model 2 er ændret på en række punkter, blandt andet for at imødekomme Vejdirektoratets kritik af modellen.

Det anføres blandt andet, at William Pedersen har forøget horisontalkurve-radierne. Vejdirektoratet har hertil bemærket, at hastighederne på ramperne foruden horisontalkurve-radierne (kurve i linieføringen) også er bestemt af vertikalkurve-radius (kurve i vejens længdeprofil) og oversigtsforholdene. En ændring af horisontalkurven medfører således ikke nødvendigvis, at der kan køres hurtigere på ramperne.

Med hensyn til problematiske krydsflettestrækninger eller indfletninger har Vejdirektoratet bemærket, at Model 2 med de senere justeringer ikke løser de trafikikkerhedsmæssige og trafiktekniske problemer, som Vejdirektoratet hidtil har peget på, og som ligger til grund for, at Vejdirektoratet må afvise Model 2 og de senere justeringer heraf.

Den seneste udgave af Model 2 – Model 2c – er i forhold til de tidligere udgaver ændret med hensyn til udformningen af forbindelsesrampen fra nord mod vest. Forbindelsesrampen og køresporet, der kommer fra Jyllin-

gevej i vestgående retning, er byttet om, således at forbindelsesrampen kommer til at ligge på den rigtige side, så den hurtigkørende trafik ligger i det inderste spor.

Denne justering ændrer imidlertid ikke ved, at der ikke er plads til at gennemføre de i modellen skitserede ind- og udfletninger på strækningen mellem Islevdalvej og Ring 3. Tværtimod indebærer justeringen, at flettepunktet rykker længere mod vest.

Ligeledes er Jyllingevej også i den seneste udgave af Model 2 (2c) ført direkte ind i motorvejen i vestgående retning. Der vil derfor fortsat være en blanding af lokal- og motorvejstrafik, der er trafiksikkerhedsmæssigt betænkelig.

Med hensyn til støjforurende vejbroer har Vejdirektoratet gjort opmærksom på, at den i lovforslagets projekt beskrevne forbindelsesrampe, der forløber fra vest mod nord, er ført under Motorring 3 og under Jyllingevej netop for at tage størst muligt hensyn til de rekreative områder Vestvolden og Vestskoven.

I det oprindelige VVM-forslag var forbindelsesrampen ført under Motorring 3 og det sydgående spor på Motorring 3 var hævet i forhold til det nuværende vejniveau. Dette er i lovforslaget justeret, så forbindelsesrampen fra syd mod vest føres over de sydgående spor på Motorring 3. De sydgående spor på Motorring 3 planlægges nedgravet på en strækning fra Jyllingevej til Parcelgårdens Rideskole i Glostrup. Dette er gjort for at mindske støjudbredelsen og for at give en bedre visuel oplevelse af anlægget.

Endelig kan det anføres, at vejbroen over Oxbjergvej anlægges i omtrent samme niveau, som den nuværende Oxbjergvej.

I forhold til spørgsmålet om forskellene mellem Model 2c og lovforslagets projekt med hensyn til rampernes forløb øst for Motorring 3 ved Vestvolden kan Vejdirektoratet bekræfte, at der ikke er forskel på dette forløb i de to forslag.

Med hensyn til fremkommeligheden og adgangen til erhvervsområdet har Vejdirektoratet anført, at der i de seneste udgaver af Model 2, herunder også Model 2c, ikke længere vil være adgang for trafik fra øst til erhvervsområdet i krydset ved Oxbjergvej. Denne trafik skal i stedet via krydset Jyllingevej/Islevdalvej og derefter krydset Islevdalvej/"Tværvejen" i et venstresving for at komme ind i erhvervsområdet. Alternativt vil trafikken skulle ind i erhvervsområdet via Ring 3.

Forbindelsen mellem Jyllingevej i Rødovre og Frederikssundmotorvejen vil blive mere direkte i Model 2c end i lovforslagets linieføring. Dette kan medføre en øget trafik på Jyllingevej gennem Rødovre Kommune.

Vejdirektoratet har til brug for besvarelsen af de seneste spørgsmål fra Trafikudvalget gennemført trafikberegninger af Model 2c foreslået af William Pedersen, Grøn Trafik i Bycirklen.

Udfra trafikberegningerne forventes en stigning i trafikken på Jyllingevej mellem Motørring 3 og Tårnvej på ca. 4.100 biler pr. hverdagsdøgn i forhold til Basis 2010.

I lovforslagets projekt forventes udfra trafikberegningerne en mindre aflastning af trafikken på denne strækning af Jyllingevej i forhold til Basis 2010, som er den forventede trafik i 2010 udfra den almindelige vækst i trafikken, men uden anlæg af nogen del af Frederikssundmotorvejen.

Vejdirektoratet kan derfor ikke bekræfte påstanden om, at Model 2c vil give mindre trafik gennem Rødovre end lovforslagets linieføring. Tværtimod forventes Model 2c at medføre mere trafik på Jyllingevej i Rødovre.

Med venlig hilsen

Flemming Hansen