

Vejforum 2007

Ombygning af flersporede trafikveje

Civilingeniør Sofie Caspersen, Via Trafik, sc@viatrafik.dk

Fra regional indfaldsvej til miljøvenlig bygade - kan man det?

I forbindelse med strukturreformen blev amternes vejnet delt mellem Vejdirektoratet og kommunerne. Ifølge aftalegrundlaget overtog kommunerne "... alle lokalt orienterede veje, herunder alle amtsveje med lokalpræg, dvs. veje med lav trafik og mange vejadgange". Mange kommuner har dog overtaget betydende trafikveje med store trafikmængder og høj barriereeffekt. Via Trafik har i samarbejde med flere kommuner på den københavnske vestegn udarbejdet flere uafhængige projektforslag, der vil forbedre trafiksikkerhed, krydsningsforhold og generelt skabe et bedre bymiljø på sådanne trafikveje. Projekternes gennemførelse vil i flere tilfælde være på bekostning af fremkommeligheden.

1 Baggrund

Motorvejsnettet udbygges i disse år, især omkring større byer. Det betyder, at regionale trafikveje spiller en mindre rolle som hovedindfaldsveje. Men alligevel er vejene ofte belastet til kapacitetsgrænsen, fordi biltrafikken stiger hurtigere end vejnettet udbygges.

Amterne har traditionelt haft fokus på at sikre høj fremkommelighed på de regionale trafikårer. Også selv om det har medført, at flersporede veje med høj hastighed gennemskærer byer, hvor de giver barrierer og forringer det trafikale og bymæssige miljø. På trods af amternes store indsats for trafiksikkerheden er vejene også ofte belastede med alvorlige uheld.

Med strukturreformen har en del kommuner overtaget amtsregionale trafikveje, selvom intentionen med fordelingen af vejene var, at kommunerne kun skulle overtage lokalt orienterede veje med lave trafikmængder. I forbindelse med udbygningen af motorvejsnettet i Storkøbenhavn åbnes mulighed for at aflaste det trafikale miljø og forbedre byrummene omkring de tidligere amtsveje. Fx ved at sænke hastighedsgrænserne, indsnævre eller indskrænke kørebanerne og ombygge kryds til rundkørsler.

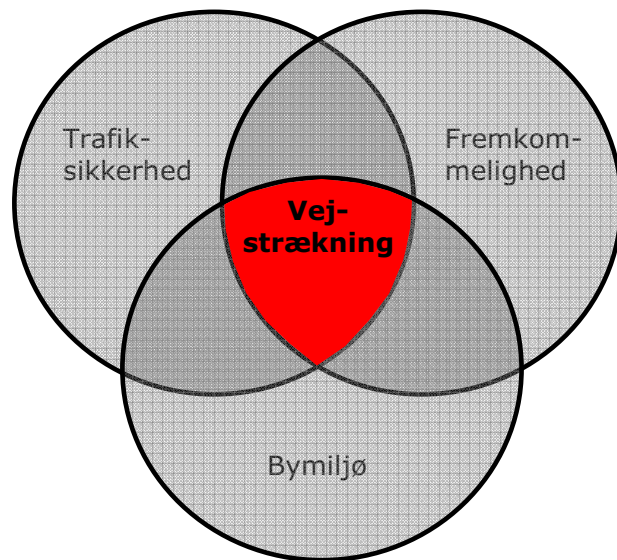
2 Bedre bymiljøer

De tidligere amtsveje deler flere steder byområder og skaber væsentlige barriererforhold, hvor krydsning for lette trafikanter ofte kun er muligt ved hjælp af tunneler eller broer. Vejene er som regel udformet som "effektive trafikmaskiner", der er fremmedelementer i de bymiljøer, som de gennemskærer. Trods godt samarbejde mellem amter og kommuner har samarbejdet ofte drejet sig om kapacitet og trafiksikkerhed og ikke om bymiljø.

Da kommunerne nu er blevet vejmyndighed for en del af disse veje giver det mulighed for at ændre funktionerne af vejene. Kommunerne har fået muligheden for at prioritere bymiljø frem for fremkommelighed.

Et bedre bymiljø kan øge de enkelte byområders identitet, hvor de blot tidligere var et blått skilt på en firsporet vej. Bydele kan bindes sammen, og trygheden kan øges. Forholdene for de svageste trafikanter - ældre, børn og handicappede - kan forbedres. Der kan skabes bedre forhold for handelsliv. Fordelene er mange og klare. Konsekvenserne kan dog være længere rejsetid.

Vejdirektoratet står flere steder for driften af signaler på de overordnede veje i Hovedstadsområdet. Kommunerne har desuden samarbejdsaftaler om trafikafviklingen på overordnede veje, der går gennem flere kommuner. Det kan nogle steder give begrænsninger for kommunerne, idet de har forpligtiget sig til et samarbejde og en vis hensyntagen i forhold til at søge at opretholde afviklingen af den regionale trafik.



2.1 Eksempler

På den Københavnske Vestegn har Via Trafik i samarbejde med flere kommuner udarbejdet uafhængige forslag til ombygning eller ændring af regionale vejstrækninger. Formålet er som regel at forbedre bymiljøet omkring vejen. Andre steder har man set byggemuligheder i de store vejudlæg.

Afhængigt af hvordan projekterne udføres kan trafiksikkerheden forbedres i de meget store kryds på de tidligere amtsveje. Lette trafikanter får desuden nye og bedre muligheder for at krydse vejene.

2.1.1 Vallensbæk - Nedbygning af Ring 3

Vallensbæk ønsker at nedbygge den sydligste del af Ring 3 samt Vallensbæk Torvevej. Ring 3 begynder i Vallensbæk og fortsætter mod nord gennem Storkøbenhavn.

Trafikvisionen er, at:

- overflytte regional trafik fra Ring 3 til det nærvædliggende og udbyggede motorvejsnet
- fredeliggøre og sammenbinde den centrale del af Vallensbæk Strand omkring Stationstorvet og Rådhuset
- sætte fokus på trafikbetjeningen af den lokale trafik til boliger og centeret
- nedsætte hastigheden til 50 km/t, hvilket vil forbedre trafikmiljøet og mindske trafikstøj samt trafikulykker
- at anlægge nye stier og rundkørsler, som vil give bedre bymæssig sammenhæng og mindske barrierer på tværs af Ring 3 og Vallensbæk Torvevej.

Trafikforholdene i dag på de to vejstrækninger er præget af meget brede veje, hvor der køres med høj hastighed, og der sker mange uheld. Flere steder skal bløde trafikanter krydse vejene gennem store signalkryds, hvor der ofte sker uheld. Vejene giver barrierer mellem boliger, bycenteret og stationen.

Trafikbelastningen på hver af de to vejstrækninger udgør ca. 11.-12.000 biler i døgnet, hvilket teoretisk set kan afvikles på en tosporet vej. Der er således en kapacitetsreserve på Ring 3 i dag, men en nedbygning fra fire til to spor samt etablering af flere rundkørsler her kan dog give kapacitetsproblemer. 70 % af trafikken er dog gennemkørende, som lige så godt kunne benytte motorvejen. Det er en omvejskørsel på kun ca. 3 km.

Skitseprojektet for ombygning af de to vejstrækninger omfatter:

- Nedbygning til færre kørespor og lavere hastighed, hvilket vil give en fredeliggørelse af området
- Anlæggelse af rundkørsler i de to eksisterende kryds Ring 3/Vallensbæk Torvevej og Vallensbæk Torvevej/Strandesplanaden samt på Ring 3 nordvest for rådhuset og centeret, hvilket vil forbedre sikkerheden betydeligt.

Der anlægges desuden en række nye stier mellem center og omkringliggende boligområder. Under det nye butikscenter anlægges parkeringskælder med ramper til Vallensbæk Torvevej og Ring 3. Nedlagt vejudlæg omkring Ring 3 omdannes til grønt areal, men bevares som reservation til en fremtidig letbane langs Ring 3. Nedlagt vejudlæg omkring Vallensbæk Torvevej giver plads til ny centerbebyggelse og et nyt kulturhus.

Status for projektet er, at center- og vejoplægninger er under behandling i en VVM undersøgelse og i et lokalplanforslag. Projektet planlægges gennemført de kommende år som en del af centerudbygningen.

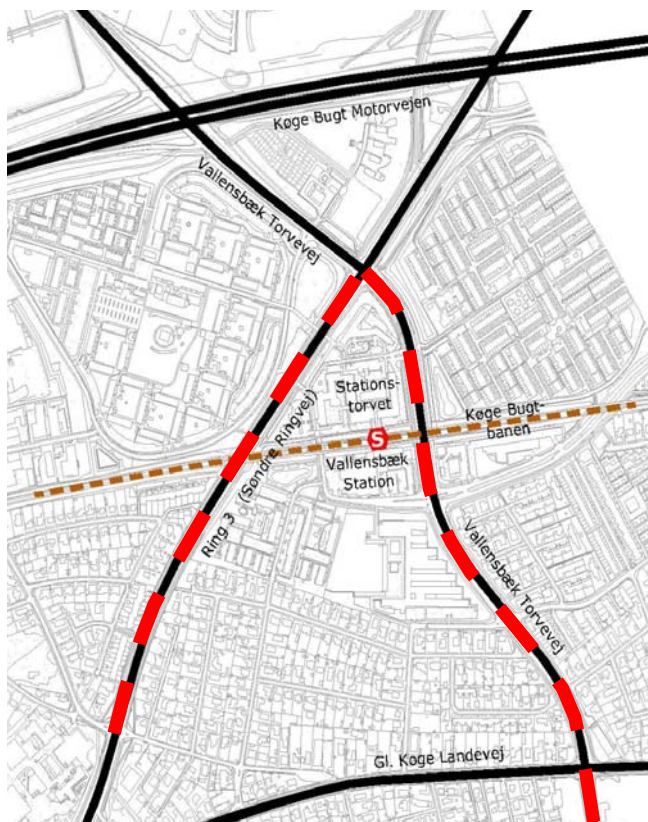
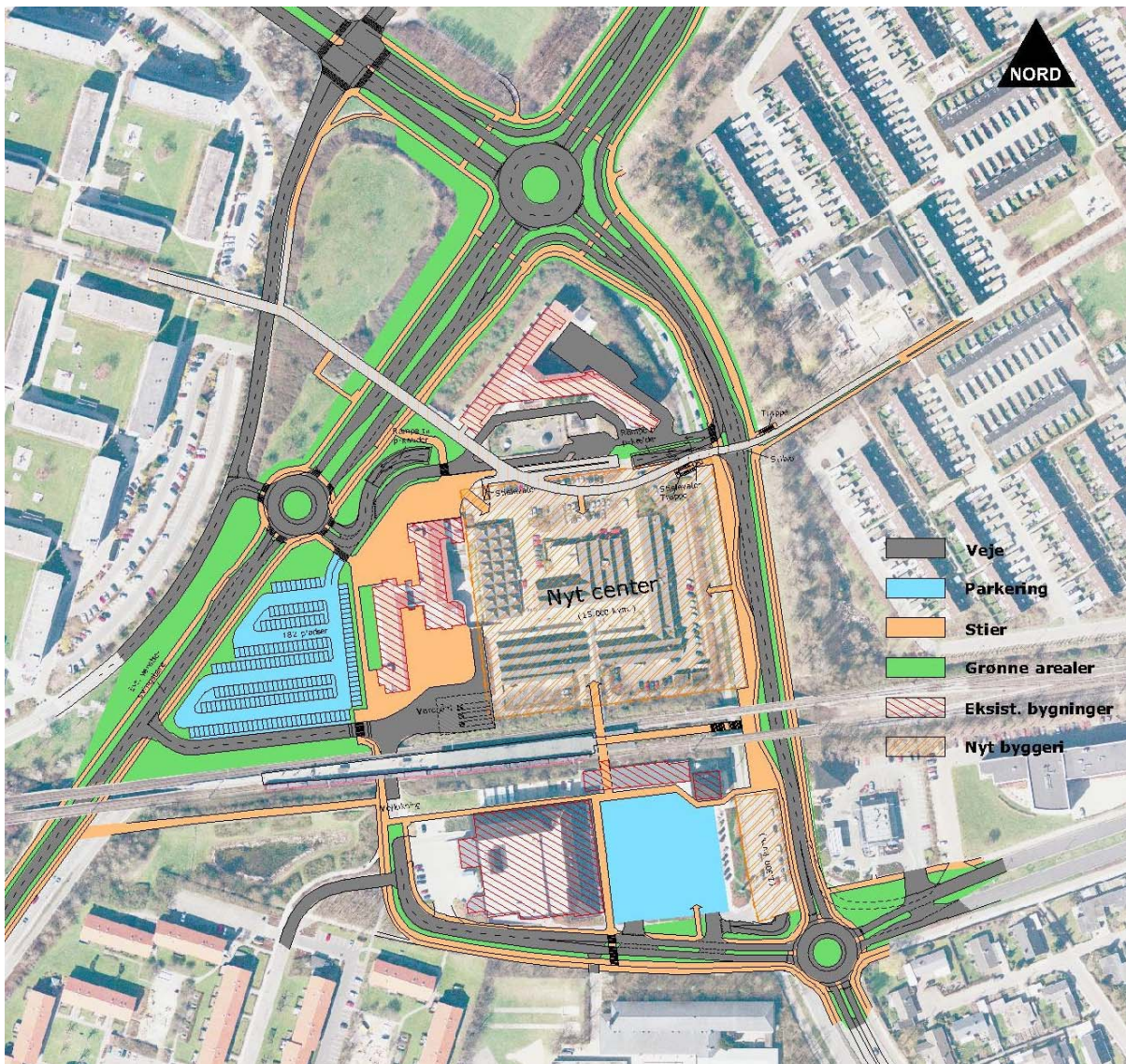


Foto: Ring 3 (Søndre Ringvej), 12.000 biler i døgnet.



Foto: Vallensbæk Torvevej, 11.000 biler i døgnet.

Figur 1. Trafikvision for sydligste del af Ring 3 (Søndre Ringvej) og Vallensbæk Torvevej.



Figur 2. Skitseprojektet for ombygning af den sydligste del af Ring 3 (Søndre Ringvej) og Vallensbæk Torvevej samt centerområdet.

2.1.2 Ishøj - Forskønnelse og adgang til bycenter

Ishøj Stationsvej har kun lokal betydning som trafikvej. På trods af dette er vejen af motorvejsstandard med fire spor plus nødspor samt midterautoværn.

Vejen fungerer som tværforbinding mellem byområdet omkring Ishøj Strand og Køgebugtmotorvejen, Motorring 4 og Høje-Taastrup. Der kører ca. 12.000 biler i døgnet på strækningen, som hovedsageligt er pendler- og arbejds trafik til og fra Ishøj.

Ishøj Kommune ønsker at revitalisere Ishøj Bycenter - bebyggelsen Ishøj Centrum samt arealerne omkring stationsforpladsen - ved at fjerne de store asfaltarealer til fordel for grønne arealer. Visionen er, at:

- skabe en mere synlig og direkte adgang til bycenteret og rådhuset
- nedsætte hastigheden, hvilket vil forbedre trafikmiljøet
- skabe en grøn profil og en stærkere byidentitet

Via Trafik har arbejdet på et forslag, hvor der etableres en ny adgang til bycenteret ved hjælp af en rundkørsel på Ishøj Stationsvej. I dag er der adgang fra bagsiden af centeret, mens den nye plan giver adgang fra forsiden via en stor tosporet rundkørsel. En rundkørsel, der vil give identitet til bycenteret. I forbindelse med etableringen af rundkørslen ønskes hastighedsniveauet reduceret på Ishøj Stationsvej, hvorved vejbredderne kan reduceres til fordel for grønne arealer.



Foto: Ishøj Stationsvej i dag.



Foto: Projektforslag med rundkørsel og vejindsnævring (Visualisering ved Charlotte Skibsteds Tegnestue).

Status for projektet er, at kommunen fortsat har gang i overvejelser om den fremtidige trafikbetjening. Planerne er fremlagt og diskuteret på et åbent temamøde i Byrådet med borgere og politikere.

2.1.3 Glostrup - Forbedring af trafik- og bymiljø langs Hovedvejen

Hovedvejen i Glostrup har en stor trafikbelastning. På grund af de overbefærdede motorveje i Storkøbenhavn anvendes den som regional trafikvej af både gennemkørende og lokal trafik. Vejen er udformet med fire spor og hegn i midten gennem det centrale byområde i Glostrup.

I 2005 fik Glostrup Kommune sammen med Københavns Amt udarbejdet et skitseforslag til forskønnelse af Hovedvejen. I forslaget fra Europlan Arkitekter og COWI opretholdes antallet af spor og signaler, men hastigheden nedsættes fra 70 til 50 km/t. Det visuelle miljø forbedres ved hjælp af beplantning, ny belægning og belysning, mens barrierevirkningen reduceres med ekstra fodgængerkrydsninger. Projektet er budgetteret til 50 mio. kr., som ikke er afsat på kommunens budget endnu.



Foto: Hovedvejen gennem det centrale byområde i Glostrup.

I mellemtiden har kommunen ønsket at undersøge, om nogle af forbedringerne kan opnås alene gennem nedsættelse af hastighedsgrænsen samt mindre justeringer af kryds.

Via Trafik har i en trafikanalyse påvist, at trafiksikkerhed og fodgængerkrydsninger kan forbedres ved nedsættelse af hastigheden, uden at fremkommeligheden forringes. Den grønne bølge kan i nogle tilfælde forbedres, mens den i andre tilfælde ikke forværres i forhold til dagens situation.

Hovedvejen/Roskildevej er imidlertid signalsamordnet på en meget lang strækning, der rækker uden for Glostrup Kommune. En ændring alene af signalsamordningen og eventuelt øgede omløbstider i krydsene i Glostrup vil derfor få konsekvenser for afviklingen af trafikken på hele strækningen. Det er derfor mest hensigtsmæssigt, at en større ombygning af Hovedvejen/Roskildevej sker i et samarbejde med de omkringliggende kommuner.

Ved en hastighedsnedsættelse kan kørebanerne samtidig gøres smallere omkring krydsene til at starte med. Det kan give plads til bredere midterheller, hvor fodgængere på tværs af Hovedvejen kan stoppe op og vente på grønt signal.



Foto: Hovedvejen ved Glostrup Storcenter, hvor der krydser mange lette trafikanter.

Der er stor kommunalpolitisk interesse for projektet, men det samlede projekt er ikke realiserbart endnu primært på grund af anlægsøkonomien. Mulighederne for de første skridt med hastighedsnedsættelse og mindre justeringer af kryds er ikke politisk færdigbehandlet endnu.

2.1.4 Albertslund - Forbedring af krydsningsmuligheder og trafiksikkerhed på Roskildevej

Ideerne for Roskildevej i Albertslund Kommune tager udgangspunkt i en samlet plan for hele Roskildevej fra Albertslund til Damhussøen, som Københavns Amt og kommunerne i fællesskab fik udarbejdet i 2000.

Når man kører på Roskildevej i Albertslund opfatter man ikke, at man kører gennem byen. Roskildevej er den samme trafikvej som Hovedvejen i Glostrup og anvendes dermed også som regional trafikvej af både gennemkørende og lokal trafik. Den gennemkørende trafik ønsker Albertslund Kommune også overført til motorvejsnettet. Samtidig ønsker kommunen at nedsætte hastigheden, indsnævre kørebanerne, forbedre det visuelle miljø ved hjælp af beplantning, ny belysning og renovering af fortove og cykelstier. Endvidere ønskes trafiksikker-

heden væsentligt forbedret og barrierevirkningen reduceret med flere fodgængerkrydsninger.



Foto: Roskildevej i Albertslund, hvor vejen ikke er ombygget.

Københavns Amt påbegyndte en ombygning af Roskildevej på enkelte delstrækninger gennem Albertslund, hvor midterrabatten blev udvidet og beplantet og hastighedsgrænsen nedsat fra 80 til 70 km/t.



Foto: Roskildevej i Albertslund på en delstrækning, hvor Københavns Amt har påbegyndt en ombygning af vejen.

I forbindelse med lokalplanlægning af arealer mod Roskildevej har Via Trafik efterfølgende udarbejdet forslag til trafikal strategiplan for Roskildevej i Albertslund Kommune. Formålet med projektet har været at reducere hastighedsniveauet, forbedre trafikikkerheden samt at forbedre det visuelle udtryk. Og på sigt at forberede en omdannelse af industriområder langs randbebyggelsen til ny byudvikling, der kan danne "ansigt" og skabe visuel forbindelse mellem Roskildevej og de omgivende arealer.

Via Trafik har skitseret to tosporede rundkørsler i betydende kryds på Roskildevej, hvor der i dag sker mange uheld. Fodgængere afvikles via en tunnel, mens cyklister har vigepligt for biltrafikken. Midterhellen på Roskildevej udvides, hvorved køresporene gøres smallere.

Rundkørslerne kan ikke afvikle al den eksisterende trafik, hvorfor cirka 10 % af trafikken skal overflyttes til et udbygget motorvejsnet, hvis projektet ønskes realiseret. På sigt kan anlæg af Frederikssundsmotorvejen formentlig medvirke til at aflaste Roskildevej som fødevej til henholdsvis Motorring 3 og 4.

Der er politisk interesse for projektet, men det samlede projekt er ikke realiserbart endnu på grund af anlægsøkonomien og trafikmængderne.

3 Problemstillinger og konklusioner

Nedbygning af vejene medfører en reduktion i kapaciteten. Dette kræver, at der er overkapacitet i dag eller, at trafikken kan overføres til andre trafikveje. Det vil give yderligere belastning af de veje, der bestyres af Vejdirektoratet. Disse veje er ifølge aftale om strukturreform de veje, der har regional betydning, hvorfor kommunerne kan forsvare at nedbygge deres vejnet.

Det er dog tydeligt, at kommunerne flere steder har overtaget veje med regional betydning. At vejene er delt ud på de enkelte kommuner kan trods samarbejdsaftaler betyde, at vejstrækninger, der tidligere var meget ensartede, får et meget varierende udtryk og kapacitet.

Dette rejser følgende spørgsmål:

Kan om- eller nedbygning af trafikveje anvendes som trafikpolitisk og byplanmæssigt redskab til at sikre bedre miljø og mere bæredygtig transport i byerne?

Er det hensigtsmæssigt at ombygge trafikveje til miljøvenlige bygader med mindre kapacitet, når samfundsudviklingen efterspørger mere fremkommelighed for biltrafikken?

Svarene på disse spørgsmål kan blandt andet være, at det er hensigtsmæssigt at ombygge vejene de steder, hvor der er tale om regionale veje med lokal trafik. Desuden er det forsvarligt i takt med udbygningen af motorvejsnettet, så der er alternativer for afviklingen af trafikken.

Ombygninger af vejene kræver i høj grad politisk interesse og vilje og de steder, hvor der er tale om sammenhængende vejstrækninger som fx Roskildevej og Hovedvejen, kræver det et godt kommunesamarbejde med enslydende planer.

Fælles for kravene om et udbygget motorvejsnet og enslydende planer for sammenhængende vejstrækninger er, at er disse forudsætninger ikke til stede, så kan nedbygninger af vejene blot medføre, at problemerne flyttes eller spredes ved, at noget trafik flyttes ud på det lokale vejnet og giver gener og u hensigtsmæssigheder her.

Endelig kræver ombygninger af vejene ofte meget store økonomiske ressourcer. Det kan være svært for kommunerne at afsætte disse penge i budgettet, men fx i forbindelse med en mulig centerudbygning kan der opnås hel eller delvis finansiering af andre parter.