

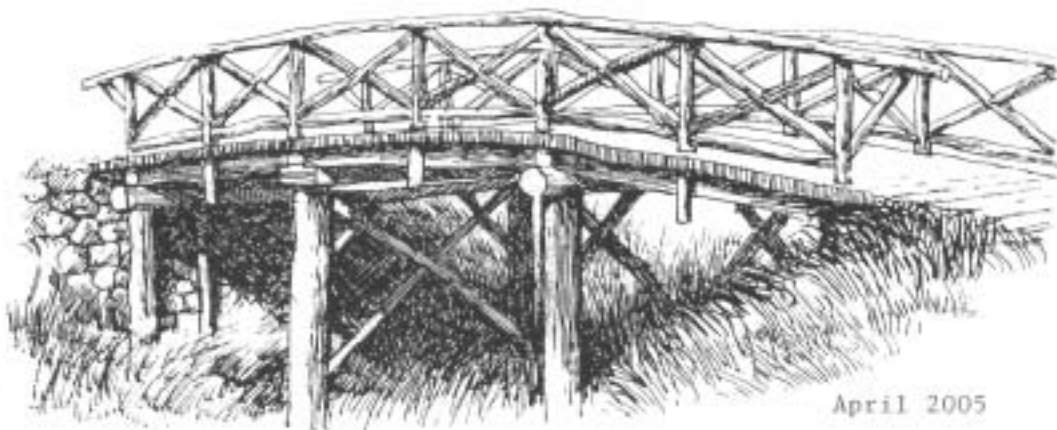
Journalen indgået

18 APR. 2005 /RGC

852-403

Teknik & Miljø
Frederiksborg Amt

"Roskilde Fjord - ny fast forbindelse"



Peter Ingemann Jensen
Ørnevang 78
3450 Allerød.

Tlf. 48 17 17 84

INDLEDNING

Turen gennem skoven - langs med eng og fjord - over broen til byen er en betagende, smuk og uforglemmelig oplevelse, som ingen tunnel eller højbro kan hamle op med.

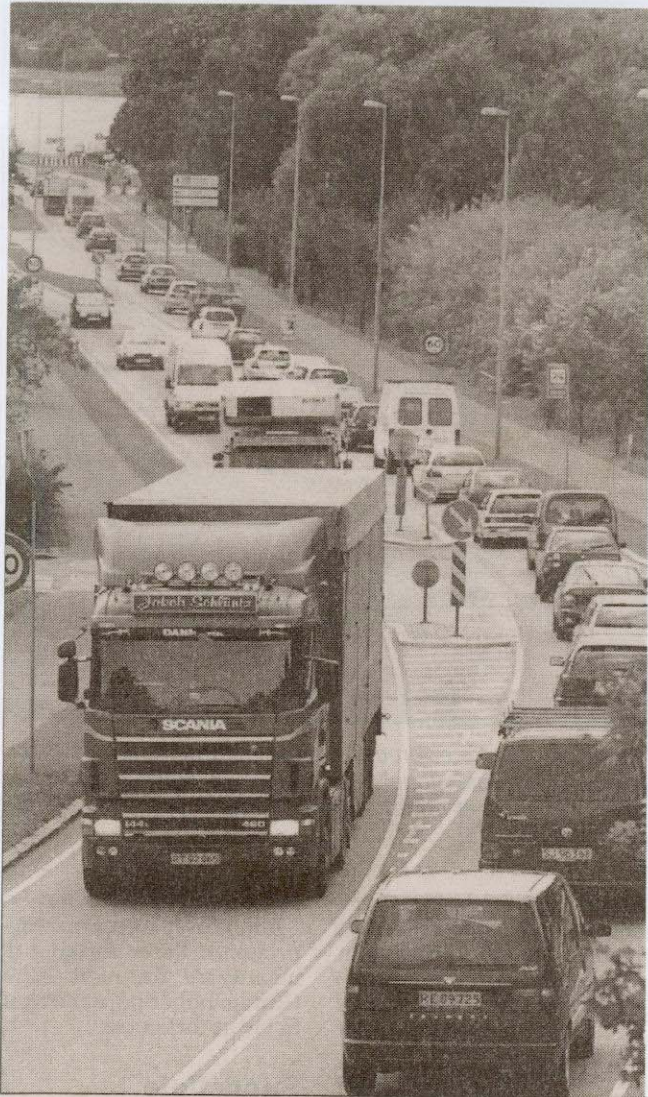
Men at sidde en halv time i en lang kø samme sted, er en mindre positiv uforglemmelig oplevelse.

Mit forslag går ud på at bevare det første og undgå det sidste.

Broen er en flaskehals siger man, men det største problem er vejnettet.

Mod vest begynder man med et håbløst lysreguleret T kryds - mod øst er Omfartsvejen = (J.F.Willumsensvej) plastret til med rundkørsel og lyskurver som en stille bygade. Det er godt for at skabe bilkøer, men gift for en hurtig afvikling af trafikken.

En kø opstår ikke fordi der holder en bil bagved én, men fordi der holder en foran.



Socialdemokraterne afviser brugerbetaling for at benytte en ny forbindelse over eller under Roskilde Fjord. Amtsborgmesteren vil derimod holde alle døre åbne.

Alle skal samme vej
på samme tidspunkt.



PROBLEMATIKKER

I forslaget indgår følgende problematikker og elementer:

- Myldretrafik
- Ikke myldretrafik
- Lokaltrafik
- Omfartsvej uden lyskurver og rundkørsler

LØSNINGSFORSLAG

Omfartsvejen fra Frederikssundsvejen til Færgelunden udformes som en tresporet vej uden lyskurver og rundkørsler.

Midtersporet skal være bredt og reversibelt, således at der altid er 2 spor i myldretidsretningen.

Hastigheden kan være 60 - 80 km/t. styret af intelligent skiltning.

Dette er gældende i myldretiden.

For at opnå ovennævnte ideal løsning skal følgende gennemføres.

A

For at undgå T krydset vest for broen, føres Jægersprisvejen (207) bag om Færggården og tilsluttes vej 53 så langt mod syd som muligt og niveauforskuet således at til og fraførsel til broen kan ske uden forhindringer.

Højresving fra broen mod Jægerspris bevares på ensrettet kørebane.

B

BROEN

På længere sigt bør broen udvides med to kørebaner og separate klapper. (Godt ved reparationer)

I første omgang bør landfæstet udvides med 2 baner (eller 3 hvis der er ønske om en bropromenade og strandpark syd for broen ved Færgegården)!

Broen forsynes med lyssignal, der er udformet således, at der altid vil være en kørebane åben i myldretidsretningen, og ved spidsbelastning kan der periodevis åbnes to kørebaner i samme retning.

Dette lyssignal kan med fordel styres manuelt af brovagten.

Udenfor myldretiden vil der altid være en kørebane åben i hver retning.

Ⓒ

BI-LIDT OG FÆRGEVEJSKVARTERET

(Hovedbrudets hovedpunkt)

Ingen krydsning af Omfartsvejen i myldretiden fastholdes.

Fra broen kan der drejes af mod Færgevejen.

Muligvis dreje fra Færgevejen til Omfartsvejen mod øst på accelerationsbane.

Fra øst kan der drejes fra ved Bi-Lidt, og fra Strandvejen (Bi-Lidt) mod broen på accelerationsbane.

Bi-Lidt kvarteret er nu nærmest isoleret.

Dette problem kan løses på to måder:

1. Forbinde kvarteret med Rolf Krakesvej eller Thorsvej.
2. Eller forbind Jenriksvej med Klinkevej gennem en tunnel under Omfartsvejen.

D

KOCKS / ODINSVEJ

Omfartsvejen føres over denne vej på en bro.

Der kan etableres til og/eller frakørsel mod vest til Omfartsvejen.

E

FREDERIKSVÆRKSVEJEN / OMFARTSVEJEN

Rundkørslen sænkes og Omfartsvejen føres hen over rundkørslen på en tre evt. firsporet præfabrikeret bro, med tilslutning til alle fire "ben".

Derved opnås følgende:

1. Ingen forhindringer for Omfartsvejen (den "store" trafik)
2. Uhindret forbindelse mellem nord og sydbyen, da den "store" trafik føres over rundkørslen.

**ASKELUNDSVEJ / ÅDALSVEJ**

Frakørsel fra Omfartsvejen i højre vejbane til Askelundsvej og Ådalsvej.

Ådalsvej tilsluttes Omfartsvejen mod øst med accelerationsbane.

Udenfor myldretiden kan lyskrydset fungere som i dag.



OMFARTSVEJEN / FREDERIKSUNDSVEJEN

Denne rundkørsel kan ikke klare trafikken tilfredsstillende.

Når den nye Frederikssundsvej kommer skal der anlægges et nyt udfløtningsanlæg på stedet.

Dette kunne man udføre nu og få glæde af det med det samme.

TRAFIKAFVIKLING

Udenfor myldretiden lukkes midtersporet og trafikken afvikles som i dag med lyskurver ved Bi-Lidt, færgevej og Ådalsvej hvor Omfartsvejen kan krydses.

I myldretiden går lyskurven i rødt og midtersporet åbnes i myldretids retningen. Kapaciteten svarer nu næsten til en tosporet motorvej.

Hastigheden kan være 70-80 km/t. i midtersporet og 60-70 km/t i indersporet, og man kan da køre hele strækningen på 3-4 minutter.

MILJØ

Bortset fra omlægningen af Jægersprisvejen ved Færgegården vil der ikke ske nogen forringelse af landskabelig miljø.

Hvis gennemkørselshastigheden falder fra 15-16 min. til 3-4 min. vil den samlede støj og luftforurening falde med ca. 4-500 %

ØKONOMI

Mit forslag løser stort set alle de trafikale problemer 100% - det er miljøvenligt og påvirker kun landskabet i ringe grad.

Men billigt er det ikke - dog tror jeg at det er billigere end en højbro eller tunnel.

Endelig vil drift og vedligeholdelsesomkostningerne i al fremtid være halveret, ved kun at have én forbindelse i stedet for to.

KONSTRUKTION

Herom har jeg gjort mig visse tanker, som jeg dog ikke vil komme ind på.

Dog vil jeg nævne en præfabrikeret vejbro på " flydende fundament" der i princippet kan bygges på ca. 1 døgn.

TERROR / ULYKKER

Mulige konsekvenser ved terror eller ulykker.

Mit forslag indeholder ingen særlige risici i forhold til andre veje.

En tunnel er meget følsom for ulykker og terror.
Eks. en tankvogn med benzin der bryder i brand.

Eller en terrorhandling hvor to terrorister antænder en benzinfyldt tankvogn i hver sin ende af en fyldt tunnel.

Her kan antallet af ofre løbe op i flere hundreder.

En højbro er meget udsat ved isslag, sne og storm.
Terrorister kan nedlægge den ved at sejle en båd fyldt med sprængstof hen til en støttepille.

Med et par fyldte busser og mange personbiler, kan antallet af ofre løbe op i flere hundreder.

Vælg derfor:

"EN FAST OG SIKKER FJORDFORBINDELSE"

5

"Roskilde Fjord - ny fast og sikker fjordforbindelse"

6

7

8



Frederikssund



TRAFIKPROP. Med 300.000 rickshaws i gaderne er Dhaka verdens rickshawhovedstad. Men de mange langsomme cykler giver også kæmpe trafikpropper og flere politikere arbejder på at forbyde rickshawerne i centrum. Dermed risikerer ikke alene en lang tradition, men også arbejde for hundrede tusinder af mænd, at forsvinde

Når hastigheden bliver for lille.