

Foreningen Grøn Trafik i Bycirklen's foretræde for Trafikudvalget den 28. oktober 2004 vedr. alternativ løsning for anlæg af motorvej i Vestskoven ved København

Deltagere i foretrædet:

Marianne Thorsen, Formand for Grøn Trafik
William Pedersen, Medlem af Grøn Trafik
Kåre Fog, Bestyrelsesmedlem i Grøn Trafik
Steen Christiansen, DN i Rødovre og bestyrelsesmedlem i Grøn Trafik
Annette Kristensen, Fmd. for Kastaniehøj Grundejerforening og medlem af Grøn Trafik.

Den 6. oktober fremsatte Trafikministeren lovforslag om anlæg af 1. etape af Frederikssundsmotorvejen mellem Motorring 3 og Motorring 4. Lovforslaget indebærer, at der anlægges en seks-sporet motorvej igennem Vestskoven parallelt med den eksisterende 4-sporede Jyllingevej, hvorved der i alt bliver 10 parallelle spor. Et så stort antal spor er der ikke behov for.

Umiddelbart virker det mest naturligt, at man udvider den eksisterende Jyllingevej til en motorvej med et passende antal spor, i stedet for at anlægge en helt ny motorvej parallelt hermed inde i Vestskoven. Der er da også fremsat adskillige forslag til en sådan mere skånsom løsning. Senest har en privatperson i området, William Pedersen, udviklet et alternativt forslag kaldet "Model2". Det tager højde for den kritik, som tidligere har været fremført mod andre løsningsforslag, og fremstår nu som et fuldt realistisk alternativ til den løsning som Vejdirektoratet (VD) har udarbejdet.

William holdt møde med teknikere i VD den 20. september, hvor hans forslag blev gennemgået i detaljer. Konklusionen fra det møde var, at hans forslag var brugbart, omend der var visse mangler, som dog ikke var større, end at det kunne lade sig gøre at rette dem. Efter mødet gik William i gang med at rette disse ting.

Alligevel har VD derefter den 6. oktober meddelt ministeren, at deres egen vejløsning er langt at foretrække, mens "Model2" lider af så mange fejl, at det ikke kan bruges. VD har overfor ministeren hævdet, at hvis fejlene i "Model2" blev rettet, så ville det blot føre til nye fejl og ulemper, og at "Model2" følgelig ikke er brugbar. VD hævder således overfor ministeren, at der ikke er nogen anden brugbar løsning, end den der skærer i Vestskoven.

Selv om VD selv har udarbejdet det ene løsningsforslag, bør VD overfor politikerne optræde som en uvildig instans, der giver en neutral vurdering af de alternative forslag. Det har VD ikke gjort. De har kommenteret en lang række detaljer ved "Model2", hvor de på næsten hvert eneste punkt er tendentiøse eller ligefrem uvederhæftige i deres vurdering. Dette ønsker vi at dokumentere nærmere.

Arealforbrug: VD hævder, at "Model2", efter nødvendige justeringer, sluger næsten lige så meget af Vestskoven som deres eget forslag. Det er ikke korrekt. Model2 sparer ca. 26 ha skov.

Økonomi: VD's opgørelse af omkostningerne er tendentiøs. De finder diverse argumenter for, at broer og tunneler i Model2 er dyre, mens tilsvarende broer og tunneler i deres eget forslag angiveligt ikke er nær så dyre. Det er rigtigt, at Model2 uundgåeligt giver nogle omkostninger ved trafikomlægning i anlægsfasen; men til gengæld er det samlede antal broer og tunneler i Model2 mindre end i VD's forslag.

Ekspropriationer: VD lægger meget vægt på, at Model2 nødvendiggør nogle meget beskedne arealerhvervelser i erhvervsområdet nord for Jyllingevej, hvorimod de går let hen over de betydeligt mere vidtgående indgreb i deres eget forslag mht. bl.a. Krusegård og Rideskolen.

Vejbredde i erhvervsområdet: Selv om den eksisterende og ret trafikerede Islevdalvej i erhvervsområdet fungerer med en 10 m kørebanebredde, hævder VD, at den nye tværvej kræver 19 m bredde mod 12 m, som hævdede af William. Derved fremstår Williams løsning som mere besværlig, end den er.

Forstyrrelse af erhvervsejendomme ved Hvidsværmervej: VD hævder, at Model2 betyder ekstra indgreb ved Hvidsværmervej. Det er ikke sandt. På dette punkt er deres og Williams løsning stort set ens.

Længden af flettestrækninger: Den korteste flettestrækning i Williams løsning er 560 m. VD skriver, at denne flettestrækning "stadig er alt for kort". Det er ikke en rimelig og uvildig vurdering, for i VD's eget forslag er den korteste flettestrækning væsentlig mindre. Om flettestrækningen på 560 m skal det yderligere nævnes, at der her er tale om indfletning af parallel trafik, hvor kun en lille del af trafikken faktisk har behov for at krydse over.

Kurveradier: VD kritiserer, at Model2 opererer med kurveradier i forbindelses-ramperne på "kun" 250 m. Faktisk havde man på mødet den 20. september drøftet, at kurverne uden større problemer kunne forøges til 400 m radius, hvilket de herefter er blevet i den tilrettede version.

Nærhed til boligbebyggelsen i Ejby: VD påpeger, at ved den tilrettede udgave af Model2 kommer en sløjferampe så tæt på boligbebyggelsen i Ejby som 40-50 m. Afstanden er faktisk 50-60 m og er ikke noget større problem. Der er tale om en tilslutningsrampe, ikke om motorvejen, og der er masser af plads til en støjvold. Selve motorvejen flyttes faktisk 60 meter længere væk fra disse boliger end den nuværende Frederikssundsmotorvej, til i alt 160 meter. Støjniveauet må således forventes at blive som det nuværende.

VD har kritiseret, at i Model2 vil trafik fra Jyllingevej mod vest køre ud på motorvejen med relativt langsom fart efter at have passeret et lyskryds, og her vil den så flette med parallel trafik fra forbindelsesramperne fra højre, der ankommer med 80 km/h. Kritikken går på, at det skulle give to trafikstrømme, som ankommer parallelt med forskellig hastighed. Til det må siges, at fra Jyllingevej og frem er der ca. 200 meter til at accelerere, derefter mere end 500 meter, hvor trafikstrømmene mødes, og endelig en lille kilometer til krydsfletning før afkørselen til højre ved Ring 3. Vi ser altså ikke noget problem i dette. Trafik, der kører vedvarende langsomt, f.eks. trafik til erhvervsområdet, vil slet ikke bruge motorvejen, men dreje fra og følge ruten Islevdalvej/Tværvejen.

Dertil kommer, at vi kan kritisere tidsforløbet i processen

Efter mødet i VD den 20. september modtog William et mødereferat den 24. september og meddelte den 29. september pr. e-mail, at han arbejdede på at revidere Model2 efter de punkter, der blev omtalt på mødet. Hvis VD havde haft noget at sige hertil, kunne de have gjort det den 2. oktober, da William deltog i et 5 timers møde i VD om vejregler etc. Alligevel sendte VD, uden hans vidende, en tendentiøs kritik af hans forslag til ministeren den 6. oktober uden at afvente hans rettelser, og uden at fortælle ham, at det hastede med disse rettelser.

William indsendte så sit gennemrettede forslag til VD den 11. oktober. Han fik ikke at vide, at det nåede for sent frem.

Trafikministeren sendte den 19. oktober sine udførlige kommentarer til William, baseret på information fra VD. Dette var kommentarer til forslaget, som det så ud i september, inden det var rettet til. VD undlod at fortælle ministeren, at de havde modtaget det tilrettede forslag den 12. oktober.

Vi håber, at ovenstående er tilstrækkeligt til at dokumentere, at VD i denne sag ikke har optrådt som en uvildig, rådgivende instans, men har optrådt tendentiøst både mht. deres faglige vurdering og mht. tidsforløbet.

Hvad VD har opnået ved dette er at lægge sagen frem for ministeren på en sådan måde, at ministeren reelt ikke havde nogen anden mulighed end at vælge VD's vejløsning, selv om fakta er, at der foreligger to lige funktionsdygtige forslag, hvoraf det ene skåner Vestskoven, mens det andet ødelægger 26 ha mere af skoven end nødvendigt.

Grøn Trafik i Bycirklen
v/Marianne Thorsen
Jordbærvangen 66
2765 Smørum

Tlf.: 44 66 22 60 (privat)
Tlf.: 32 64 61 22 (arbejde)
E-mail: formand@trafik-bycirkel.dk
www.trafik-bycirkel.dk