



Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg
1240 København K

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

Trafikudvalget har i brev af 28. oktober 2004 stillet mig følgende spørgsmål 2 (L11 – Spørgsmål 2), som jeg hermed skal besvare.

Svaret vedlægges i 5 eksemplarer.

L 11 – Forslag til lov om anlæg af 1. etape af Frederikssundmotorvejen mellem Motorring 3 og Motorring 4

Spørgsmål 2:

"Ministeren bedes kommentere kortmaterialet vedr. linieføringen af 1. etape af Frederikssundmotorvejen, som en deputation fra Grøn Trafik i Bycirklen afleverede under deres foretræde den 28. oktober 2004, jf. L 11 – bilag 6 og samtidig oplyse, hvordan et ændringsforslag til lovforslaget, der indebærer, at linieføringen lægges, som det fremgår af kortene, vil kunne formuleres."

Svar:

William Pedersen og foreningen Grøn Trafik i Bycirklen, hvor William Pedersen er medlem, har i løbet af efteråret sendt en række forslag til at udbygge Jyllingevej som alternativ til lovforslagets linieføring. For god ordens skyld vil jeg indledningsvis opregne forslagene og de vurderinger, der hidtil er foretaget.

"Model 2": Vejdirektoratet har tidligere vurderet den af William Pedersen foreslåede Model 2, jf. også ministerens svar af 19. oktober 2004 til William Pedersen.

"Justeret Model 2": Derudover har Vejdirektoratet, jf. Vejdirektoratets svar af 22. oktober 2004 til William Pedersen, vurderet en justeret udgave af Model 2.

"Model 2b": Det forslag som Grøn Trafik i Bycirklen afleverede ved deres foretræde for Trafikudvalget den 28. oktober 2004 er ny en variant af William-modellen – her kaldet Model 2b.

”Model 2c”: Vejdirektoratet har oplyst, at direktoratet ved mail af 4. november 2004 fra William Pedersen senest har modtaget en yderligere variant til Model 2b – nu kaldet Model 2c.

I det følgende henvises til Model 2b, som det er anført i spørgsmål 2 til L11. Derudover knyttes for god ordens skyld supplerende bemærkninger til det seneste forslag - Model 2c.

Model 2b er justeret på en række punkter i forhold til de tidligere fremsendte udgaver. Disse er primært:

- Ændring af tilslutningen ved Ring 3, hvor der i Model 2b nu er anlagt en sløjferampe.
- Justering af kurveradier
- Ændring af vejforløbet i erhvervsområdet vest for Ejby Industrivej
- Justering af flettestrækninger
- Ændring af forløbet af Motorring 3 i sydgående retning

Justeringerne har ikke givet den fornødne overensstemmelse med projekteringsreglerne. Hvis de skulle overholdes med de af Grøn Trafik skitserede ind- og udfletninger i vestgående retning vil det kræve en afstand på mindst 2.600 m mellem Islevdalvej og Ring 3. Der er kun ca. 1.500 m mellem Islevdalvej og Ring 3.

Vejdirektoratet har derfor, jf. mit svar til udvalget på spørgsmål 1 til lovforslaget, fastslået, at der ikke er plads mellem Islevdalvej og Ring 3 til, at Model 2 også med justeringer af de ønskede ind- og udfletninger kan gennemføres.

Sløjferampen ved Ring 3 – det samme princip som i lovforslagets linieføring, men ligger nordligere – har endvidere den konsekvens, at den går op i den del af Vestskoven, som ligger tættest på Ejby og udgør et rekreativt område for borgerne i Ejby i Glostrup Kommune.

I den forbindelse skal bemærkes, at også Model 2b tager noget af skovarealet syd for Jyllingevej fra Ring 3 mod Oxbjergvej, idet Model 2b på denne delstrækning er forlagt syd for Jyllingevej og dermed ikke følger Jyllingevejsforløb her.

Med hensyn til begrænsning af de støjmæssige gener skal der anlægges 4 - 6 meter højere støjvolde for at få den samme støjbegrænsende effekt som lovforslagets linieføring – det vil sige, at der måske skal anlægges op til 9 meter høje støjvolde syd for den udbyggede Jyllingevej. 9 meter høje støj-

volde vil tage et bælte på ca. 39 meter af skoven. Skråningsanlæg og volde i lovforslaget vil optage det samme areal, men vil umiddelbart virke noget mere skånsomt rent visuelt end 9 meter høje volde, som rejser sig i det flade skovlandskab.

Vejdirektoratet har tidligere fastslået, at Model 2b med de senere justeringer ikke løser de trafiksikkerhedsmæssige og trafiktekniske problemer, som Vejdirektoratet hidtil har peget på, og som ligger til grund for, at Vejdirektoratet må afvise Model 2b.

Den seneste udgave af Model 2 - Model 2c – er i forhold Model 2b ændret med hensyn til udformningen af forbindelsesrampen fra nord mod vest. Således er forbindelsesrampen fra Motorring 3 og køresporet, der kommer fra Jyllingevej i vestgående retning byttet om, således at forbindelsesrampen kommer til at ligge på den rigtige side, så den hurtigkørende trafik kommer til at ligge i det inderste spor.

Denne justering ændrer imidlertid ikke det faktum, at der ikke er plads til at gennemføre de af Grøn Trafik skitserede ind- og udfletninger på strækningen mellem Islevdalvej og Ring 3. Tværtimod indebærer justeringen i Model 2c, at flettepunktet rykker længere mod vest.

I bilag 6 til L 11 er vist en kortskitse, hvor der er anført en flettestrækning på 385 m. i lovforslagets linieføring.

Hertil skal Vejdirektoratet bemærke, at den pågældende strækning består af en indfletning af en tilkørselsrampe fra Ring 3 efterfulgt af en frafletning af en forbindelsesrampe.

Kilestrækningen efter ”slipset” ved tilkørselsrampen skal i henhold til vejreglerne være mindst 200 meter. Kilestrækningen før slipset ved frafletningen af forbindelsesrampen skal være mindst 160 meter. Strækningen på ca. 385 m består i lovforslagets projekt af et ekstra kørespor mellem de to rampefletninger, hvorved den nødvendige fletning af trafikanter begrænses. Vejreglerne er således overholdt på denne strækning.

Med hensyn til et ændringsforslag til lovforslaget skal det understreges, at gennemførelse af de forskellige alternative linieføringsforslag med udgangspunkt i Model 2 foreslået af William Pedersen vil kræve en ny VVM-undersøgelse.

Miljøministeriets Landsplanafdeling har tilkendegivet, at de deler Vejdirektoratets opfattelse af, at Model 2 fra William Pedersen er omfattet af VVM-pligt.

Da de forskellige modeller foreslået af William Pedersen, Grøn Trafik i Bycirklen, således alene er skitseprojekter og desuden ikke har været underlagt en VVM-undersøgelse, er det ikke på det foreliggende grundlag muligt at udarbejde et sammenhængende ændringsforslag til lovforslaget, der indebærer, at linieføringen lægges, som det fremgår af kortene.

Med venlig hilsen

Flemming Hansen