



Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg
1240 København K

Dato : 20. december 2004
J.nr. : SJ 400-2

Trafikudvalget har i brev af 26. oktober 2004 stillet mig følgende spørgsmål 1 (L 11 – Spørgsmål 1), 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 1:

"Ministeren bedes kommentere henvendelsen af 26. oktober 2004 fra Grøn Trafik i Bycirklen, jf. L11 – bilag 5."

Svar:

Til brug for besvarelsen af dette spørgsmål har jeg anmodet Vejdirektoratet om en udtalelse. Vejdirektoratet har udtalt følgende:

"Foreningen Grøn Trafik i Bycirklen har i forbindelse med et foretræde for Trafikudvalget den 28. oktober 2004 vedrørende alternativ løsning for anlæg af motorvej i Vestskoven fremført en række påstande og kritikpunkter til dels lovforslagets linieføring dels Vejdirektoratets behandling af det alternative forslag fra William Pedersen, også kaldet "Model 2", og til tidsforløbet i processen.

Grøn Trafik i Bycirklen peger i henvendelsen på, at lovforslaget indebærer, at der anlægges en 6-sporet motorvej igennem Vestskoven parallelt med den 4-sporede Jyllingevej, hvorved der bliver i alt 10 parallelle spor. Grøn Trafik i Bycirklen er af den opfattelse, at der ikke er behov for et så stort antal spor og henviser til, at det, som det er gjort i "Model 2", er mere naturligt at udvide den eksisterende Jyllingevej til en motorvej i stedet for at anlægge en ny motorvej i Vestskoven.

Trafikministeren har tidligere, jf. også sit svar på spørgsmål 224 fra Trafikudvalget (TRU 2003-2004, alm. del – bilag 706), redegjort for, hvorfor motorvejen på denne strækning anlægges med 6 kørespor og baggrunden

for, hvorfor Jyllingevej foreslås opretholdt med 4 kørespor. Der henvises derfor til trafikministerens svar på spørgsmål 224.

Vejdirektoratet skal med hensyn til antallet af kørespor mellem Motorring 3 og Ring 3 påpege, at Model 2 er udformet med 4 gennemgående kørespor og to rampespor på motorvejen på strækningen mellem Motorring 3 og Ring 3. Endvidere indeholder Model 2, at Jyllingevej opretholdes med et østgående spor. Et sådan spor vil nødvendigvis skulle udformes med et nødspor. Alternativt skal det være to spor eller et så bredt kørespor, at man kan passere, hvis der holder et havareret køretøj på strækningen. Derudover indeholder Model 2 en Tværvej, der dels omfatter en eksisterende vejstrækning i erhvervsområdet, men også anlæg af en ny delstrækning. Denne Tværvej udlægges i Model 2 med 2 kørespor, hvorved der som minimum skal 9 kørespor til for at kunne trafikbetjene lokal- og motorvejstrafik i Model 2 forslaget.

Vejdirektoratet skal endvidere, som det også tidligere er fremført i Vejdirektoratets notat af 6. oktober 2004, som er fremsendt til Trafikudvalget (L 11 – bilag 2), anføre, at det næppe af afviklingsmæssige grunde er tilstrækkeligt at anlægge Tværvej med 2 kørespor. Det vurderes, ligesom det er tilfældet på Jyllingevejs østgående spor i Model 2, at være nødvendigt at etablere et ekstra spor, så trafikken kan komme forbi, hvis en bil er gået i stå.

Det er derfor Vejdirektoratets vurdering, at også Model 2 sammenlagt forudsætter 10 spor for at kunne trafikbetjene lokal- og motorvejstrafikken.

Grøn Trafik i Bycirklen er af den opfattelse, at Model 2 tager højde for den kritik, som tidligere har været fremført mod andre løsningsforslag og nu fremstår som et fuldt realistisk alternativ til den løsning, som Vejdirektoratet har udarbejdet.

Vejdirektoratet deler ikke foreningens opfattelse af, at der er tale om et fuldt realistisk alternativ til lovforslagets løsning. Dette fremgår også af ministerens svar af 19. oktober 2004 til William Pedersen og af Vejdirektoratets svar af 22. oktober 2004 ligeledes til William Pedersen vedrørende en justeret udgave af Model 2.

Grøn Trafik i Bycirklen hævder, at Vejdirektoratet ikke er uvildigt og ikke giver en neutral vurdering af de alternative forslag, men at direktoratet har kommenteret en lang række detaljer, hvor direktoratet er tendentiøs eller uvederhæftig i deres vurdering.

Vejdirektoratet mener ikke, at kritikken er berettiget. Vejdirektoratet har forsøgt at give forslagsstilleren William Pedersen fra Grøn Trafik i Bycirklen og derudover også en interessentgruppe, hvor William Pedersen

også er medlem, en indføring i principperne bag geometrisk vejprojektering. Herunder trafikikkerhedsmæssige krav og krav til trafikafviklingen.

Der har været afholdt et møde lørdag den 2. oktober 2004 med William Pedersen og interessentgruppen herom. Interessentgruppen er nedsat i forbindelse med den supplerende VVM-undersøgelse af en udbygning af Frederikssundsvej.

Det var Vejdirektoratets opfattelse efter møderne, at Interessentgruppen herunder også Grøn Trafiks medlem William Pedersen havde fået en grundlæggende forståelse af, hvad der vejgeometrisk er sikkerhedsmæssigt forsvarligt med de store trafikmængder, der er tale om. Kravene er beskrevet i de vejregler, som trafikministeren udsteder med hjemmel i vejloven.

Vejdirektoratet har i forløbet været åben for dialog med William Pedersen, Grøn Trafik og står derfor uforstående overfor Grøn Trafik i Bycirkelns kritik, som også ofte har været gentaget i pressen.

Vejdirektoratet vil dog gerne tilkendegive, at det for lægmand kan være vanskeligt at kende alle regler og overskue et vejprojekt i 3 dimensioner på en så kompliceret stækning som den aktuelle. Vejdirektoratet vil ligeledes tilkendegive, at forslagsstilleren William Pedersen har lagt et stort stykke arbejde i udarbejdelsen af forslagene, men må fastholde, at selvom forslagene umiddelbart rent grafisk ser gennemførlige ud, vil Model 2 uanset hvilken af de opstillede varianter, der er tale om, ikke rent fysisk kunne lade sig gøre med overholdelse af vejreglerne og Highway Capacity Manual, som er den vejledning, man internationalt anvender til beregning af kapacitet, herunder nødvendige flettestrækninger.

Vejdirektoratet skal understrege, at der efter Vejdirektoratets opfattelse ikke er tale om detaljer, men at det er væsentlige trafiktekniske og trafikikkerhedsmæssige problemer i Model 2, der indebærer, at Vejdirektoratet må afvise forslaget – også selvom William Pedersen efterfølgende har foretaget nogle rettelser af Model 2 forslaget.

Det er ikke korrekt, når det siges, at Vejdirektoratet ikke giver en neutral vurdering af de alternative forslag. Vejdirektoratet har, jf. notat af 6. oktober 2004, foretaget en trafikfaglig vurdering af alternativerne og derudover set på de øvrige konsekvenser omkring arealindgreb og miljø, som er en del af grundlaget for, at der kan foretages beslutning og vurdering af, om forslaget er en afbalanceret løsning i trafikal, trafikikkerhedsmæssig og miljømæssig henseende.

Vejdirektoratet har forholdt sig til det principielle i løsningen (Model 2) og har på den baggrund indstillet, at der ikke skulle arbejdes videre med forslaget, idet det efter Vejdirektoratets opfattelse ikke vil være muligt at tilpasse forslaget, så det trafikikkerhedsmæssigt, trafikalt m.v. kan bringes

op til nutidens standard for motorveje. Vejdirektoratet har ikke på det foreliggende grundlag beregnet et anlægsoverslag og har heller ikke gennemført en vurdering af de miljømæssige konsekvenser af løsningen svarende til en VVM-undersøgelse.

Vejdirektoratet har i øvrigt følgende bemærkninger til de enkelte punkter i henvendelsen fra Grøn Trafik i Bycirklen:

”Økonomi”

Vejdirektoratet er enig i, at der skal etableres færre broer i Model 2. Men som det også tidligere er oplyst til William Pedersen, jf. referat fra mødet 20. september 2004 med Vejdirektoratet og trafikministerens svar til William Pedersen af 19. oktober 2004, skal flere af broerne i Model 2 anlægges under hensyntagen til afvikling af trafikken på de eksisterende veje. Endvidere omfatter broerne i Model 2 væsentlige flere m² brodæk, fordi broerne skal krydse i spidse vinkler. Det er forhold, der har stor betydning for størrelsen af omkostningerne til broanlæggene.

Vejdirektoratet vil fastholde, at udgifterne til:

- de større arealmæssige indgreb i erhvervsområdet nord for Jyllingevej,
- etablering af ”Tværvejen”,
- særlige foranstaltninger i anlægsfasen i forbindelse med broarbejderne
- broerne i Model 2 - selvom Model 2 indeholder et færre antal broer, så vil disse broer samlet set i forhold til lovforslagets linieføring udgøre et større antal brokvadratmeter
- opretholdelse af trafik i anlægsperioden

vil være større i Model 2 end i lovforslagets linieføring og, at der derfor ikke vil være besparelser at hente i Model 2 i forhold til lovforslagets linieføring. Tværtimod vil ovennævnte forhold gøre Model 2 væsentlig dyrere end lovforslaget.

Vejbredde på Tværvejen i erhvervsområdet:

Vejdirektoratet vil fastholde, at den i Model 2 anførte vejbredde for Tværvejen er utilstrækkelig. Baggrunden herfor er uddybet nedenfor:

Tværvejen skal fungere som alternativ til Jyllingevej til fordeling af trafikken i erhvervsområdet. I lovforslagets linieføring, hvor Jyllingevej er bevaret, forventes, at der sker en stor aflastning af Jyllingevej, men ikke desto mindre vil Jyllingevej skulle trafikbetjene en stor trafikmængde ud og ind af erhvervsområdet. Der forventes med lovforslagets linieføring at skulle

køre mellem 18.000 og 23.000 biler pr. hverdagsdøgn på Jyllingevej mellem Motorring 3 og Ring 3.

Tværvejen, som i Model 2 er et alternativ til Jyllingevej som fordelingsvej til erhvervsområdet, skal tilsvarende trafikbetjene en stor trafikmængde i erhvervsområdet. På det foreliggende grundlag vurderes derfor, at der som minimum skal etableres svingbaner, ligesom det ikke kan udelukkes, at Tværvejen på strækninger skal udlægges med 4 kørespor, som det er tilfældet på såvel Jyllingevej som Ejby Industrivej. Det skal endvidere bemærkes, at vejarealet omfatter arealet mellem vejskel i de to vejsider, herunder også areal til oversigtareal, fortov, cykelsti mv., og ikke blot kørebanebredden.

Ekspropriation, forstyrrelse af erhvervsjendomme ved Hvidsværmervej og arealforbrug

Grøn Trafik fremfører, at Vejdirektoratet i sin vurdering af Model 2 peger på arealerhvervelserne i erhvervsområdet nord for Jyllingevej, men i vurderingen samtidig går let hen over arealindgrebene mht. Krusegård og Rideskolen.

Ligeledes er det Grøn Trafiks opfattelse, at lovforslagets linieføring og Model 2 er ens med hensyn til forstyrrelse af erhvervsjendommene ved Hvidsværmervej.

Hertil kan Vejdirektoratet oplyse, som det fremgår af Vejdirektoratets notat af 6. oktober 2004, at arealerhvervelsesbudgettet vil blive forøget i størrelsesordenen 25-40 millioner kr. i forhold til lovforslagets linieføring. I dette overslag er forudsat, at der i Model 2 ikke foretages ekspropriation af Krusegård og Parcelgårdens Rideskolen i Glostrup.

Vejdirektoratet er ikke enig i, at forstyrrelsen af erhvervsjendommene ved Hvidsværmervej er ens i Model 2 og lovforslagets linieføring. Det vil nemlig i Model 2 blive nødvendigt at erhverve større bagarealer fra erhvervsjendommene langs Hvidsværmervej end forudsat i anlægslovforslaget, da frakørselsrampen fra Motorring 3 i sydgående retning til erhvervsområdet påbegyndes længere mod nord i Model 2.

Skønnet over arealindgrebet er behæftet med usikkerhed, ikke kun fordi grundlaget ikke er et gennemarbejdet skitseprojekt, men også fordi omfanget af ekspropriationer og erstatningernes størrelse til sin tid vil blive afgjort af Ekspropriationskommissionen på grundlag af konkrete skøn for de enkelte ejendomme. Ikke desto mindre ligger erhvervsjendommene i dag meget tæt på Motorring 3, og selv mindre indgreb vil kunne betyde, at der ikke er tilstrækkeligt bagareal med henblik på til/frakørsel af varer mv. på ejendommene til, at virksomhederne kan opretholdes.

Vejdirektoratet har i notat af 6. oktober 2004 opgjort, at der skal ryddes ca. 26 ha skov i lovforslagets linieføring, mens Model 2 skønnes at tage ca. 10 ha. skov.

Vejgeometri, herunder flettestrækninger og kurveradier

Grøn Trafik mener ikke, at det er rimeligt og uvildigt, når Vejdirektoratet vurderer, at den korteste flettestrækning i Model 2 stadig er for kort samtidig med, at der er en flettestrækning i lovforslagets linieføring, der er mindre.

Vejdirektoratet skal gøre opmærksom på, at Grøn Trafik i Bycirklen henviser til to principielt forskellige strækninger med hensyn til længde af flettestrækninger i Model 2 henholdsvis lovforslagets linieføring og, at længderne derfor ikke kan direkte sammenlignes. I Model 2 er der tale om to indfletninger til motorvejen, mens der i anlægslovforslaget er tale om en indfletning efterfulgt af en udfletning. Længden af flettestrækninger er bestemt af den nødvendige tid og dermed vejlængde for, at trafikanterne kan nå at foretage en trafiksikker ud- eller indfletning med den øvrige trafik. En indfletning består af et ”slips” – det skraverede område, der er mellem motorvejen og rampen – og en kilestrækning, hvor der sker en indsnævring af køresporene.

Derudover skal forbindelsesrampen i Model 2 fra Motorring 3 fra nord mod vest over Islevdalvej og ned i niveau med Frederikssundmotorvejen inden indfletningen kan påbegyndes. Med en højdeforskel på motorvej og Islevdalvej på ca. 6 meter og det forhold at forbindelsesrampen ligger i en kurve, betyder det, at der som absolut minimum skal være 300 meter fra Islevdalvej til afslutning af ”slipset” – det skraverede område, der er mellem motorvejen og rampen – ved start af rampens indfletning på motorvejen.

Forbindelsesrampen fra Motorring 3 fra syd mod vest skal under Frederikssundmotorvej og op og i niveau med motorvejen. I krydsningen mellem forbindelsesrampen og motorvejen skal der være en højdeforskel på ca. 6 meter, og for at forbindelsesrampen skal kunne dreje op og komme op i niveau med motorvejen, skal der som minimum være 300 meter fra krydsningen mellem motorvej og forbindelsesrampe til afslutning af slipset ved indfletningen på motorvejen.

Som omtalt for William Pedersen på mødet den 20. september 2004 med Vejdirektoratet er der i projekteringsreglerne for motorveje angivet nogle vinkler og afstande mellem flettende motorvejsstrømme, som skal overholdes mellem kilespidsen og afslutningen af ”slipset”. I praksis betyder det en afstand på mindst 650 m i sammenflettende rampetilslutninger ved indfletning i fordelingsanlægget.

Endelig skal der være plads til at kunne vejvise med skilte, så trafikanter kan placere sig rigtigt i forhold til, om de skal videre mod vest eller skal køre af på Ring 3. Det indebærer, at der, udover de nævnte strækninger, skal være et stykke, hvor man kan nå at skifte kørespor efter vejvisningen.

Model 2 er ikke blevet justeret, så disse afstandskrav er overholdt. 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 kan herved fastslå, 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.

Til den i lovforslagets projekt beskrevne flettestrækning på ca. 385 m 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 m. 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.

Hvad angår kurveradier for horisontalkurver er størrelsen af disse sammen med de vertikale kurver afgørende for stopsigtlængden (det vil sige udsyn til andre trafikanter, afmærkning eller genstande på kørebanen og muligheden for at nå at standse) dermed hvilken hastighed, der kan køres i en kurve. Vejreglerne angiver ingen specifikke grænser for kurveradier, men det er svært at skaffe tilstrækkelig stopsigtlængde i et forbindelsesanlæg, hvis radierne er mindre end 300 m. Det vil derfor i den sidste ende være den aktuelle stopsigtlængde, der vil afgøre, hvilken hastighed, der kan skiltes gennem fordelingsanlægget.

Kurveradierne i den justerede Model 2 er øget til ca. 400 meter. Hertil kan Vejdirektoratet oplyse, at denne justering i sig selv ikke løser de vejtekniske problemer. I justeringen af Model 2 er ikke taget højde for projekteringsreglerne omkring til- og frafletningsvinkler i forbindelsesramperne, ligesom der skal være en vis længde på forbindelsesrampen fra syd mod vest for at opnå den fornødne stigning i forbindelse med krydsning med Motorring 3. Vejdirektoratet har for så vidt angår forløbet af vejanlægget fra Motorring 3 fra syd mod vest opgjort de minimumslængder, der som udgangspunkt skal til for, at vejanlægget geometrisk og vejteknisk hænger sammen og opfylder projekteringsreglerne.

Dette medfører, at frafletningspunktet i Model 2 skal flyttes længere mod syd ligesom forbindelsesrampen mod vest skal flyttes længere mod vest. Dette betyder alt andet lige, at indgrebet i Vestskoven i Model 2 øges. Det samme forhold gør sig gældende for forbindelsesrampen fra vest mod Motorring 3 isydgående retning.

Vejdirektoratet skal derfor fastholde, at Model 2 også med de senere justeringer ikke løser de trafiksikkerhedsmæssige og trafiktekniske problemer, som Vejdirektoratet hidtil har peget på. Model 2 er derfor ikke en mulig løsning, og Vejdirektoratet kan ikke anbefale Model 2.

Nærheden til boligbebyggelsen i Ejby

Grøn Trafik i Bycirklen fremfører, at motorvejens linieføring i Model 2 flyttes væk i forhold til den nuværende linieføring, og at støjen derfor forventes at blive som det nuværende niveau.

Vejdirektoratet skal understrege, at Grøn Trafiks vurdering forholder sig til den nuværende situation, hvor der ikke anlægges en motorvej på strækningen mellem Motorring 3 og Ring 3. Som det klart fremgår af Vejdirektoratets notat af 6. oktober 2004, vil Model 2's nordligere beliggenhed ved boligområdet i Ejby betyde, at støjen her bliver større med Model 2 end med lovforslagets linieføring.

Kritik af tidsforløbet i processen

Der er fra Grøn Trafik i Bycirklen fremsat kritik af Vejdirektoratet og Trafikministeriets håndtering af de forskellige forslag fra deres medlem William Pedersen. Det drejer sig om den såkaldte Model 2 og senest ved brev til Vejdirektoratet af 11. oktober 2004 den såkaldte justerede Model 2. Bl.a. anfører Grøn Trafik, at hvis Vejdirektoratet havde noget at sige til Model 2 forslaget, kunne direktoratet have gjort opmærksom herpå på et møde 2. oktober 2004.

Vejdirektoratet skal for det første gøre opmærksom på, at mødet 20. september 2004 med William Pedersen blev afholdt inden Vejdirektoratets vurdering forelå. Dette fremgår også af referatet af mødet med William Pedersen, Grøn Trafik. Vurderingen, som Vejdirektoratet af Trafikministeriet var anmodet om at foretage på Model 2, forelå fra Vejdirektoratets side den 6. oktober 2004.

For det andet omhandlede det af Grøn Trafik nævnte møde 2. oktober 2004 ikke 1. etape af Frederikssundmotorvejen, men var et temamøde generelt om vejprojektering i forbindelse med VVM-undersøgelsen af en udbygning af Frederikssundsvej – et temamøde som blev afholdt for en interessentgruppe som udover Grøn Trafik i Bycirklen bl.a. omfattede deltagere fra lokalområdet i Ledøje-Smørum (Trafikgruppen i Ledøje-Smørum) og

Gundsømagle (Kastaniehøj Grundejerforening). Dagsorden for temamødet 2. oktober 2004 om vejprojektering blev i øvrigt godkendt af interessentgruppen. Der var derfor ingen forventning til, at vurderingen af 1. etape af Frederikssundmotorvejen skulle tages op i dette forum, ligesom Grøn Trafik i Bycirklen på intet tidspunkt nævnte Model 2 i forbindelse med mødet 2. oktober 2004.

Vejdirektoratet må derfor tage afstand fra Grøn Trafiks påstande om, at Vejdirektoratets har optrådt ”tendentiøst”. Vejdirektoratet vil også henvise til, at såvel William Pedersen som andre medlemmer af Grøn Trafik i mails til Vejdirektoratet har udtrykt tilfredshed med og rost Vejdirektoratet for dialogen omkring såvel 1. etape af Frederikssundmotorvejen som den supplerende VVM-undersøgelse af en udbygning af Frederikssundsvej.

Vejdirektoratet skal også bemærke, at sagsgangen i forhold til trafikministerens svar til William Pedersen om Model 2 har været, at svaret har ”krydset” et nyt brev fra William Pedersen sendt til Vejdirektoratet, hvori han foretager en række justeringer af den oprindelig foreslåede Model 2.

Dette ses af forslagsstilleren og Grøn Trafik i Bycirklen som et forsøg fra Vejdirektoratets side på at foreholde ministeren oplysninger i sagen.

Vejdirektoratet har imidlertid en anden opfattelse af dette forløb. Trafikministeriet skulle under alle omstændigheder forholde sig til den oprindelige Model 2, idet ministeren skulle svare på det oprindelige brev fra William Pedersen.

Desuden er grundtanken i de to forslag fra William Pedersen identiske, og Vejdirektoratet har da også i forhold til den justerede Model 2 tilkendegivet, at Model 2 i den reviderede udgave er ændret og forbedret på en række punkter. På trods heraf må Vejdirektoratet på baggrund af en samlet trafikfaglig vurdering fastholde, at Model 2, selvom den er justeret, så den imødekommer nogle af de af Vejdirektoratet påpegede uhensigtsmæssigheder, ikke vil kunne bringes til at opnå de nødvendige trafikale og sikkerhedsmæssige kvaliteter som man opnår med lovforslagets linieføring, og derfor ikke som en løsning, der kan anbefales.

At trafikministeren i sit svar til William Pedersen har forholdt sig til den oprindelige Model 2, ændrer således ikke ved den samlede konklusion.”

Med venlig hilsen

Flemming Hansen