



Transport- og Energiministeriet

Notat

Dato : 6. marts 2006
J.nr. : 400-7
Sagsbeh. : AJE
Org. enhed : 1. kontor

Høringsnotat vedrørende L 162 - Forslag til lov om anlæg af 1. etape af Frederikssundmotorvejen mellem Motorring 3 og Motorring 4

Udkast til forslag til lov om anlæg af 1. etape af Frederikssundmotorvejen mellem Motorring 3 og Motorring 4 har været i høring hos Hovedstadens Udviklingsråd, Københavns Amt, Frederiksborg Amt, Rødovre Kommune, Glostrup Kommune, Albertslund Kommune og Frederikssund Kommune.

Hovedstadens Udviklingsråd, Frederiksborg Amt og Københavns Amt har ingen bemærkninger til lovforslaget.

Høringssvarene fra de øvrige myndigheder giver anledning til følgende bemærkninger:

Frederikssund Kommune

Frederikssund Kommune anfører, at lovforslaget ikke giver anledning til bemærkninger, udover at ombygningen af den eksisterende rundkørsel i krydset Frederikssundsvej og J.F. Willumsens Vej tidsmæssigt ønskes fremmet mest muligt. På grund af de akutte fremkommelighedsproblemer, der opleves i rundkørslen øst for Frederikssund, opfordrer Frederikssund Kommune til, at rundkørslen ombygges i 2006/2007.

Det anføres endvidere, at anlæg af den højklassede vej er en forudsætning for den fortsatte vækst i bycirkelområdet, herunder byudviklingen af den nye by ved Store Rørbæk. Frederikssund Kommune forventer i april 2006 at begynde arealerhvervelser til byudviklingen af den nye by ved Store Rørbæk. Kommunen ønsker derfor en dialog og et samarbejde vedrørende de arealerhvervelser, der skal foretages til den nye by og motorvejen herunder tilslutningsanlæg.

Bemærkninger

Transport- og Energiministeriet har noteret sig Frederikssunds Kommunes opfordring om at fremme udbygningen af rundkørslen i krydset Frederikssundsvej og J.F. Willumsens Vej, og vil lade det indgå i de videre overve-

jelser i forbindelse med den videre planlægning og detailprojektering af projektet.

For så vidt angår spørgsmålet om en højklasset vej til Frederikssund kan det oplyses, at Vejdirektoratet gennemfører en supplerende VVM-undersøgelse af mulighederne for at udbygge af Frederikssundsvej. Undersøgelsen forventes afsluttet, således at der kan afholdes en offentlig VVM-høring inden sommeren 2006.

For så vidt angår kommunens ønske om dialog og samarbejde vedrørende arealerhvervelser kan det oplyses, at der i forbindelse med kommunens udsendelse af Kommuneplan 1997-2007 for "Rækkefølgen for byudviklingen – Ny by ved Store Rørbæk" har været drøftelser om byudviklingsplanerne og statens motorvejsplaner for en ny højklasset vej i Frederikssundfingern mellem Vejdirektoratet og Frederikssund Kommune på et orienterende møde den 19. januar 2006 i Miljøministeriets Planområde.

På dette møde blev det aftalt, at Vejdirektoratet fremover bidrager til Dialogprojektet om "ny by ved Store Rørbæk" på teknisk niveau med oplysninger om fremtidig overordnet vejbetjening, tilslutningsmuligheder og byarealernes afgrænsning mod et muligt motorvejsanlæg.

Albertslund Kommune

Albertslund Kommune anfører, at det vejprojekt, der ligger til grund for lovforslaget, medfører uacceptable indgreb i Vestskoven, og at kommunen i april 2004 fremsendte alternative forslag til linjeføring længere mod nord under hensyn til en samlet afvejning mellem trafikafvikling, trafiksikkerhed, miljøforhold og anlægsøkonomi.

Kommunen anfører, at der savnes en nærmere begrundelse for de kritikpunkter, der er fremført i bemærkningerne til lovforslaget vedrørende de alternative forslag, idet kommunen tidligere har gjort opmærksom på, at de påpegede forhold vil kunne løses ved at kombinere kommunens forslag med elementer i "William2-modellen".

Om de skovområder, der inddrages ved anlæg af motorvejen, anfører kommunen, at de finder det overraskende, at der ikke forinden lovforslaget fremsættes, er foretaget en nærmere undersøgelse af mulige placeringer af erstatningsskovene og mulighederne for arealerhvervelser.

Kommunen anfører endelig, at en tilsvarende problemstilling gør sig gældende ved det anførte i lovforslaget om, at der vil blive etableret volde i det omfang, der vil forekomme overskudsjord fra vejanlægget. Kommunen henstiller, at der under alle omstændigheder anlægges støjvolde langs motorvejen på strækningen fra Ring 3 til Motorting 4, hvor vejen ikke er nedgravet, og at dette medtages i lovforslaget.

Bemærkninger

Som det fremgår af høringssvaret og bemærkningerne til lovforslaget, har Albertslund Kommune og Glostrup Kommune den 30. april 2004 fremsat tre alternative forslag til en 1. etape af Frederikssundmotorvejen. Projektet, som omfatter to motorvejsløsninger og en motortrafikvejsløsning, er udarbejdet som alternativ til Vejdirektoratets hovedforslag i VVM-redegørelsen med det formål at undgå indgreb i Vestskoven.

Vejdirektoratet har gennemgået de tre forslag og har vurderet de trafikikkerhedsmæssige, trafikafviklingsmæssige og miljømæssige forhold. Der henvises i øvrigt til transport- og energiministerens svar på Trafikudvalgets spørgsmål 417 (alm. del bilag 1223, 2003-04) samt Vejdirektoratets notat af 16. juni 2005.

I dette notat er der foretaget en vejfaglig vurdering af forslagene fra Albertslund og Glostrup kommuner.

De tre forslag har i forhold til VVM-forslaget den fordel, at indgrebet i Vestskoven i vid udstrækning undgås, og de støjmæssige konsekvenser i Vestskoven er på visse delstrækninger mindre end i VVM-forslaget. Vejdirektoratet vurderer imidlertid, at ingen af de tre forslag vil kunne afvikle trafikken, og at de trafikikkerhedsmæssigt er problematiske.

Vejdirektoratets begrundelser for ikke at kunne anbefale forslagene som et alternativ til VVM-forslaget er primært:

- at de tre forslag ikke indeholder tilstrækkelig kapacitet i forbindelsesanlægget ved Motorring 3 og for motortrafikvejsløsningen endvidere heller ikke tilstrækkelig kapacitet i en fordelerring og i vejnettet i erhvervsområdet vest for Motorring 3
- at de tre forslag indebærer en væsentlig forringelse af tilgængeligheden til erhvervsområdet omkring Ejby Industriområde og Islevdalvej nord for Jyllingevej
- at de tre forslag har en afslutning og overgang til Jyllingevej ved Motorring 3, som trafikikkerhedsmæssigt giver en stor risiko for uheld. Tilsvarende gælder for to af forslagene, at der skal etableres signalregulerede kryds, som er trafikikkerhedsmæssigt problematiske
- at der ikke længere er en stiforbindelse langs Jyllingevej, hvorfor cyklister og gående i stedet er henvist til at benytte stier i Vestskoven og gennem erhvervsområdet. Dette indebærer, bl.a. på grund af omvejskørslen, forringede forhold for cyklister og gående.

William Pedersen, Grøn Trafik i Bycirklen fremsatte i forbindelse med fremsættelsen af L 11 i oktober måned 2004 og den efterfølgende debat en række nye forslag til placeringen af motorvejen med henblik på at skåne Vestskoven, der i lighed med William Pedersens oprindelige forslag (William-modellen) tog udgangspunkt i Jyllingevej – den såkaldte Model 2 og senest Model 2F.

Vejdirektoratet har tidligere påpeget, at der i vestgående retning ikke er den fornødne plads mellem Motorring 3 og Ring 3 til de i Model 2 forudsatte indfletninger og under- og overføringer af forbindelsesramperne ved Jyllingevej. Vejdirektoratet har derudover vurderet, at udformningen af Model 2 indebærer, at trafikken ikke kan afvikles på en glidende og trafiksikker måde. Vejdirektoratet har på denne baggrund ikke kunne anbefale de forskellige Model 2-forslag.

Flytningen af linjeføringen mod nord i Model 2-forslagene har endvidere en række konsekvenser nord for Jyllingevej i form af et større indgreb i erhvervsområdet og i boligbebyggelser langs Hvidsværmervej i forhold til den af Vejdirektoratet foreslåede linjeføring.

På baggrund af de ovenfor nævnte begrundelser for, at de fremsatte forslag ikke kan anbefales som alternativer til VVM-forslaget, er det Vejdirektoratets samlede vurdering, at en kombination af de alternative forslag ikke vil kunne løse problemerne med afvikling af trafikken og trafiksikkerheden.

Med hensyn til placeringen af erstatningsskov kan det oplyses, at Vejdirektoratet har haft kontakt til Skov- og Naturstyrelsen med henblik på at undersøge mulighederne for at finde arealer i Vestskovområdet, som kan tilplantes med skov.

Skov- og Naturstyrelsen har i den forbindelse peget på et areal beliggende vest for Motorring 4 i Høje Taastrup Kommune ved Vestskovens Natur- og Besøgscenter ved Kroppedal.

For så vidt angår Albertslund Kommunes bemærkninger vedrørende støjvolde, henvises der til lovforslagets bemærkninger om, at overskudsjord fra vejanlægget vil blive oplagt i volde langs Vestskoven og ved kolonihaverne i Harrestrup. Etablering af støjvolde er således ikke alene begrænset til strækningen mellem Motorring 3 og Ring 3.

Rødovre Kommune

Rødovre Kommune bifalder, at linjeføringen i det tidligere lovforslag i princippet fastholdes, og konstaterer med tilfredshed, at arealindgrebene omkring udfletningsanlægget mellem Motorring 3 og Frederikssundmotorvejen er minimeret, samt at lovforslaget indeholder initiativer til støjbeskyttelse af rekreative områder.

Rødovre Kommune anmoder om, at der i lovforslaget specifikt indarbejdes mulighed for opsætning af støjskærme langs Vestvolden på hele strækningen gennem Rødovre Kommune til forbedring/fastholdelse af det historiske områdes rekreative værdier, da de ovenfor omtalte initiativer ikke omfatter støjskærme langs Vestvolden.

Bemærkninger

Som oplyst i transport- og energiministerens svar på § 20 spørgsmål nr. S 2125 af 20. januar 2006 (2005-2006) vil der på den østlige side af Motorring 3 blive etableret støjafskærmning på den delstrækning i Rødovre Kommune, som ligger nord for stibroen ved Hvidsværmervej syd for Slotsherrensvej. Tilsvarende vil der på den vestlige side af denne delstrækning blive etableret støjafskærmning ned til "finerfabrikken" for enden af Hvidsværmervej. I alt er der således allerede forudsat opsætning af ca. 4,2 km støjskærme.

Såfremt der skal etableres støjafskærmning langs hele strækningen i Rødovre Kommune, vil der blive tale om yderligere 4,4 km.

Udgifterne til den støjafskærmning, som anvendes på Motorring 3, er i størrelsesordenen 12 mio. kr. pr. km. På de enkelte lokaliteter kan der være tale om yderligere omkostninger til f.eks. arealerhvervelse og særlige jordbundsforhold etc.

Et konkret overslag for de yderligere 4,4 km støjskærme i Rødovre Kommune vil kræve en nærmere projektering, men anvendes ovenstående nøgletal vil et foreløbigt overslag være ca. 53 mio. kr.

I forbindelse med Vejdirektoratets VVM-undersøgelse i 2001-2002 for en udvidelse af Motorring 3 blev der foretaget en støjkortlægning, der viste, at en 3 meter høj støjskærm ville give en begrænset støjmæssig effekt for boligområderne øst for Vestvolden.

Da støjkortlægningen fra VVM-redegørelsen for en udvidelse af Motorring 3 ikke tager højde for, at der er truffet beslutning om linjeføringen for 1. etape af Frederikssundmotorvejen, og at der vil blive anvendt støjsvag vejbelægning på Motorring 3, har Vejdirektoratet gennemført nye beregninger af, hvilke konsekvenser det vil have for boligområderne syd for Slotsherrensvej såvel øst som vest for motorvejen, at der etableres støjværn langs Motorring 3 i hele Rødovre Kommune.

De nye beregninger viser, at etablering af yderligere støjskærme syd for Slotsherrensvej på øst- og vestsiden af Motorring 3 har en begrænset støjmæssig effekt på boligområderne i Rødovre Kommune i forhold til de øvrige støjdæmpende foranstaltninger på Motorring 3 og 1. etape af Frederikssundmotorvejen

På denne baggrund indgår det ikke i lovforslaget, at der skal opsættes støj-afskærmning langs Vestvolden på hele strækningen gennem Rødovre Kommune. Der henvises til transport- og energiministerens svar på spørgsmål 291 (alm. del, 2005-2006) fra Trafikudvalget.

Glostrup Kommune

Kommunen anfører indledningsvist, at den korte høringsfrist ikke har givet tid nok til en kvalificeret teknisk vurdering og politisk behandling af lovforslaget, og kommunen anmoder på denne baggrund om, at der gives tid til en grundigere behandling af lovforslaget.

Kommunen fremhæver, at det fortsat er kommunens opfattelse, at den nu foreslåede – og politisk forhandlede – løsning vil medføre væsentlige forringelser af de rekreative værdier i Glostrup sammenlignet med de alternative løsningsmodeller, som Glostrup Kommune tidligere har peget på.

For så vidt angår lovforslagets tekst har kommunen følgende bemærkninger:

1. Til afsnittet ”almindelige bemærkninger” anføres det, at Glostrup Kommune mister et rekreativt areal af skønmæssigt tilsvarende størrelse som de yderligere 26 ha skov, der er afsat midler til, og som ikke vil kunne etableres inden for kommunens grænser. Derudover anføres det, at skovarealet mellem Jyllingevej og den nye motorvej stort set gøres utilgængeligt og uattraktivt. Dette bør efter kommunens opfattelse fremgå af bemærkningerne til lovforslaget.
2. Kommunen anfører, at den stiforbindelse mellem Ejby og Vestskoven, der er beskrevet i pkt. 4.6 i lovens bemærkninger, bør udføres på en sådan måde, at den ikke rykkes længere mod vest end det nuværende tracé for at undgå omvejskørsel. Stien benyttes som skolesti. Kommunen ønsker at en underføring af stien undgås af tryghedsmæssige årsager.
3. Den i pkt. 4.6 beskrevne sti over Ring 3 syd for Frederikssundmotorvejens krydsning med Ring 3 ønsker kommunen sikret som regional sti i henhold til regionplanen.
4. Kommunen ønsker ligeledes, at der etableres en supplerende stiforbindelse mellem Ejby Industriområde og Vestskoven øst for Oxbjergvej. Kommune anfører, at denne forbindelse er udlagt som hovedstiforbindelse i Kommuneplanen.
5. I pkt. 4.7 i lovens bemærkninger ønsker kommunen det tilføjet, at overføringen af Oxbjergvej udføres med faunapassage og stiforløb i

grønne omgivelser langs Oxbjergvej. Kommunen anfører, at de forventer at få en dialog med Vejdirektoratet herom.

6. Kommunen tager på grund af den korte høringsfrist forbehold for de under pkt. 8.2 anførte bemærkninger til loven om støj.
7. Endelig er Glostrup Kommune af den opfattelse, at Jyllingevej bør hoveddistandsættes før overdragelsen til kommunen, og at der bør overføres midler til kommunen til vejens fremtidige drift.

Bemærkninger

Ad. 1.

Som det fremgår af bemærkningerne til lovforslaget vil der blive etableret nye skovområder med udgangspunkt i Vestskoven på et areal svarende til det skovareal, som nedlægges i forbindelse med gennemførelsen af anlægsprojektet. Derudover afsættes der midler til etablering af yderligere 26 ha skov i Vestskoven i takt med, at der viser sig mulighed for erhvervelse af arealer hertil. Det indgår således i anlægsprojektet, at der skal etableres dobbelt så meget skov, som der inddrages ved anlæg af motorvejen.

Erstatningsskoven vil blive etableret efter nærmere aftale med Skov- og Naturstyrelsen, og det tilstræbes, at udforme de nye skovområder, som attraktive rekreative områder, der bl.a. kan anvendes til orienteringsløb og hundeluftning.

Ad. 2.

For så vidt angår den i pkt. 4.6 nævnte skolesti mellem Ejby og Vestskoven vil Vejdirektoratet ved detailprojekteringen af projektet tilstræbe at placere stiforbindelsen så tæt på det nuværende tracé som muligt for at undgå omvejkørsel. Stiforbindelsen er - i overensstemmelse med kommunens ønske - skitseprojekteret som en overføring.

Ad. 3.

Med hensyn til status for den i pkt. 4.6 beskrevne sti over Ring 3 syd for Frederikssundmotorvejens krydsning med Ring 3 fremgår denne allerede i dag af regionplan 2005 som en regional stiforbindelse.

Ad. 4.

Det bemærkes indledningsvist, at der fra Ejby Industriområde er adgang til Vestskoven via stien langs Jyllingevej og Oxbjergvej. Den stiforbindelse, der forløber langs Hvissingegrøften i Ejby Industriområde, og som udgør kommunegrænsen mellem Rødovre og Glostrup kommuner, vurderes ikke

på en hensigtsmæssig måde at kunne forlænges mod syd til Vestskoven på grund af forbindelses- og tilslutningsanlægget til Motorring 3. Det bemærkes i øvrigt, at den af kommunen nævnte stiforbindelse ikke fremgår af stikortet eller beskrivelse om stier i kommuneplan 2003-2015.

Ad. 5.

Med hensyn til overføringen af Oxbjergvej vil der, foruden kørespor til biler, blive gjort plads til en stiforbindelse for gående og cyklende. Der er ikke af Skov- og Naturstyrelsen stillet krav om etablering af en faunapassage på dette sted.

Ad. 6.

Nedklassificeringen af Jyllingevej forudsættes at følge den sædvanlige praksis for omklassificering af statsveje. Jyllingevej vil således blive afleveret i en rimelig stand. Udgangspunktet er normalt, at for kørebanebelæggninger bør den gennemsnitlige restlevetid, vurderet ud fra restlevetid, være mindst 5 år, baseret på den fremtidige trafikbelastning, at cykelstier og fortove samt teknisk udstyr m.m. afleveres i en rimelig stand, og at bygværker afleveres som de er, med mindre Vejdirektoratets generalefter-syn/særeftersyn indikerer et snarligt behov for reparation.

Der forudsættes således ikke en hovedstandsættelse af Jyllingevej før nedklassificeringen, ligesom der ikke overføres midler til den nye vejbestyrelses fremtidige drift af den nedklassificerede vej.