



MINISTEREN

Dato 11. april 2006
J nr. 400-7

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 33 92 33 55

Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg
1240 København K

Trafikudvalget har i brev af 23. marts 2006 stillet mig følgende spørgsmål 10 (L 162), som jeg hermed skal besvare.

./ Svaret vedlægges i 5 eksemplarer.

Spørgsmål 10:

"Med henvisning til, at foreningen "Grøn trafik i bycirklen" har henledt opmærksomheden på,

- at der i afsnit 4.3 i lovforslagets bemærkninger om linjeføring står, at motorvejsanlægget igennem Vestskoven forløber i en afgravning 4-6 meter under terræn,
- at der i afsnit 8.5 i bemærkningerne om overfladevand står, at der i dette område er grundvandsinteresser, og at grundvandet er beskyttet af et overliggende lerlag på 5 til 15 meters tykkelse samt
- at der, hvis der et sted i området er et lerlag på kun 5 meter, og vejen på dette sted graves 6 m. ned, vil blive "hul igennem" ned til grundvandet, og ved en ulykke med f.eks. en kemikalietransport på motorvejen vil forureningen således kunne løbe direkte ned til grundvandet - en detalje, der ikke synes at være gennemtænkt,

bedes ministeren oplyse, hvordan man vil man sikre sig, at det beskyttende lerlag ikke gennemgraves?"

Svar:

Jeg kan oplyse, at hovedstadsområdet i regionplanen er inddelt i forskellige kategorier med hensyn til drikkevandsinteresse. Der er således udpeget områder med særlige drikkevandsinteresser (OSD), områder med drikkevandsinteresse (OD) og endelig områder med begrænsede drikkevandsinteresser (OBD).

Vejdirektoratet har oplyst mig om, at 1. etape af Frederikssundmotorvejen forløber gennem et område hvortil der er knyttet drikkevandsinteresser, men derimod ikke særlige drikkevandsinteresser. Derudover er der i regionplanen udpeget såkaldte kildepladszoner. Disse zoner berøres ikke på strækningen, hvor motorvejen ligger i afgravning, men alene umiddelbart øst for Motorring 4, hvor den eksisterende motorvej udbygges i terræn fra 4 til 6 spor ved primært at inddrage arealet i midterrabbatten.



Vejdirektoratet oplyser, at afvandingssystemet på hele strækningen udføres med kantopsamling, hvor der etableres nedløbsbrønde ved opsamlingskant. Der er således tale om et lukket afvandingssystem. Fra brøndene ledes vejvandet til regnvandsbassiner, der forsynes med olieudskiller og afspærringsventil, som kan aktiveres, hvis der f.eks. skulle ske et uheld med udslip på vejen.

Hvor vejanlægget ligger så dybt, at der er risiko for kontakt med de underliggende kalklag sikres det, at der er en tætning mellem kalklaget og den overliggende vejopbygning. Den endelige løsning fastlægges i detailprojekteringen.

I den videre projektering vil der blive udført supplerende boringer i vej- og forbindelsesanlæggets forløb for at få fastlagt jordbunds- og grundvandsforholdene. Resultaterne fra boringerne vil indgå i grundlaget for den nærmere fastlæggelse af bl.a. bassinernes udformning, udarbejdelse af beredskabsplaner for anlægs- og driftsfasen og evt. andre foranstaltninger således, at risikoen for forurening af grundvandsressourcen minimeres. Dette vil ske i overensstemmelse med grundvandsmyndighedernes godkendelser.

Med venlig hilsen

Flemming Hansen