



BILAG 1

23. september 2004

BGH

REFERAT

Referat af møde vedr. Model 2

1. etape af Frederikssundmotorvejen

Mandag den 20. september 2004 kl. 10.30 - 13 i Vejdirektoratet

Deltagere: William Pedersen (WP), forslagsstiller til Model 2 forslaget
Birgitte Henriksen (BGH), projektleder, Vejdirektoratet
Steffen Hansen (STH), projekteringsleder, Vejdirektoratet

Fordeling af referatet: Mødedeltagere

1 Baggrund

BGH oplyste, at Vejdirektoratet af Trafikministeriet havde modtaget WP's forslag til Model 2 og af ministeriet var blevet bedt om at gennemgå forslaget. I den forbindelse havde BGH kontakten WP og foreslået mødet med henblik på en uddybning af synspunkter og problemstillinger ved Model 2.

BGH foreslog indledningsvis følgende dagorden til mødet:

1. Baggrund for mødet
2. Gennemgang af Model 2 - målsætning for forslaget samt fordele og ulemper (v/ WP)
3. Sammenligning af Model 2 i forhold til lovforslagets linjeføring (BGH/STH)
4. Fordele/ulemper ved Model 2 og evt. mulige tiltag til afhjælpning af ulemper (WP/STH/BGH)
5. Evt.

Der blev tilkendegivet enighed om dagsordenens indhold.

2 Gennemgang af Model 2

WP forklarede baggrunden for, at han havde udarbejdet Model 2 til anlæg af 1. etape af Frederikssundmotorvejen mellem Motorring 3 og Ring 4.

Formålet med at udarbejde Model 2 har været at friholde mest muligt af Vestskoven for indgreb fra vejanlægget. Det har ikke været WP's hensigt at hindre en udbygning af motorvejsnettet, men at sikre en optimal løsning, når der etableres et så dyrt vejanlæg mellem Motorring 3 og Ring 3.

WP mente ikke, at de forslag som Rambøll Nyvig har udarbejdet for Glostrup og Albertslund kommuner var brugbare alternativer til Vejdirektoratets VVM-forslag, og at dette har været en medvirkende årsag til, at WP havde udarbejdet det nye forslag. WP anførte, at man fra motorvej til motorvej ikke kan have "bobslædebaner", hvor man kun kan køre med meget lav hastighed, og hvor man forringer tilgængeligheden til erhvervsområdet.

WP oplyste også, at forslaget var udarbejdet i en populærform, som naturligvis skal bearbejdes med henblik på, at kunne leve op til de regler som gælder for en motorvej. WP håbede, at det ville få en fair behandling.

BGH anførte, at materialet om Model 2 vidnede om, at der var lagt et stort stykke arbejde bag. BGH tilkendegav, at Vejdirektoratet er bekendt med, at forslaget ikke er på et færdigbearbejdet niveau og, at det skal ses i dette lys.

Der var enighed om, at der er principiel overensstemmelse mellem Model 2 og Vejdirektoratets VVM-forslag ved udformning af fordelingsanlægget, men rampen fra nord mod vest er i Model 2 placeret nord for Jyllingevej, hvor den i VVM-forslaget er placeret syd for, og rampen benytter en del af den eksisterende Jyllingevej som den vestgående del af Frederikssundmotorvejen.

Tilslutningsanlægget ved Motorring 3 er i Model 2 er uformet som et rudelanlæg, der benytter den eksisterende frakørselsrampe fra nord til Islevdalvej.

Jyllingevej ombygges, så den nordlige del anvendes som den vestgående del af Frederikssundmotorvejen, mens den sydlige del anvendes som en ensrettet, østgående lokalvej. Den østgående del af Frederikssundmotorvejen anlægges syd for Jyllingevej.

WP oplyste, at han havde gjort sig overvejelser om, hvordan man kunne tilgodese lokaltrafikken uden at sænke serviceniveauet. WP var kommet frem til en løsning, hvor man i stedet for Jyllingevej etablerer en ny fordelingsvej, "Tværvejen" gennem erhvervsområdet nord for Jyllingevej. "Tværvej" etableres ved at forbinde og udbygge eksisterende, lokale adgangsvæje til Ejby Industrivej med Ring 3 og Sandbækvej, så der vil være vejforbindelse mellem Ring 3 og Islevdalvej. Oxbjergvej føres under Frederikssundmotorvejen og tilsluttes "Tværvejen".

3 Sammenligning af Model 2 i forhold til lovforslagets linjeføring

BGH fortalte, at der er lyttet til kritikken i forbindelse med VVM-redegørelsens høring og den efterfølgende debat om en 1. etape af Frederikssundmotorvejen. Vejdirektoratet har således efter anmodning fra trafikministeren arbejdet med at flytte linjeføringen mellem Motorring 3 og Ring 3 længere mod nord med henblik på at mindske indgrebet i Vestskoven.

WP fik forevist en tegning (tegn. Nr. 1200-1039 (2)), som viser linjeføringen af dels VVM-forslaget, dels lovforslagets linjeføring ("den justerede linjeføring") og linjen "Her skæres ifølge VD-planen!" fra Model 2. Planen er som Bilag 3 vedlagt referatet.

Det kunne konstateres, at lovforslagets linjeføring ligger nordligere, end det er forudsat i notatet om Model 2.

På baggrund heraf kunne BGH oplyse, at en række af de kritikpunkter, der er anført i notatet "Model 2 – Sidste Redningsplan for Vestskoven" er afhjulpet med lovforslagets linjeføring.

Således er det muligt at bevare den lille sø ved Lundshedevej, og motorvejen er rykket væk fra Hvissingestenen.

Det er endvidere med lovforslagets linjeføring tilstræbt at undgå at berøre ridehallen ved rideskolen. På side 4 i notatet om Model 2 er vist et foto og anført, at "Parcelgården" ikke kan bevares i VD-forslaget. Dette er ikke tilfældet; i såvel VVM-forslaget som i lovforslagets linjeføring må det forventes, at den stråtækte ejendom kan bevares.

WP tænkte på helheden i den forbindelse, og ikke kun på den stråtækte ejendom. Både den store ridehal og den stråtækte idyl kan netop bevares ved lovforslagets linjeføring, om end det efter WP's opfattelse bliver så som så med idyllen, da der nok ikke bliver plads til at forlænge den nuværende støjvold op forbi resterne rideskolen. WP mente at det derfor næppe er realistisk at betragte at ridehallen som brugbar til formålet fremover.

4 Fordele og ulemper ved Model 2

BGH oplyste, at Vejdirektoratet inden mødet havde haft lejlighed til indledningsvis at se på Model 2 forslaget. Det gav umiddelbart anledning til at pege på en række forhold af vejteknisk karakter.

BGH pegede således på, at det i notatet for Model 2 er beskrevet at der anlægges en "Tværvejen" gennem erhvervsområdet nord for Jyllingevej. Princippet for trafikbetjeningen af lokaltrafikken er, at "Tværvejen" anlægges som en erstatning for Jyllingevej. Imidlertid bibeholder Model 2 stadig Jyllingevej som en ensrettet vej i østgående retning. WP bekræftede dette og oplyste, at han forestillede sig, at det skulle være som en to-sporet ensrettet vej.

BGH anførte, at Jyllingevej med Model 2 dermed stadig havde en vis funktion som fordelingsvej til erhvervsområdet. BGH pegede endvidere på, at der ved anlæg af ”Tværvej” som en gennemgående vej brydes med det trafikbetjeningsprincip, der er i dag af erhvervsområdet nord for Jyllingevej. I dag ledes trafikken fra Jyllingevej til erhvervsområdet nord for Jyllingevej via Ejby Industrivej og Islevdalvej. Fra disse to veje ledes trafikken ind til virksomhederne via en række blinde veje.

”Tværvejen” vil medføre en del mere trafik på Sandbækvej og den første ”sideafgrening af Ejby Industrivej”. Dette betyder, at der må påregnes etableret venstresvingsbaner og lign. ved overkørsler til erhvervsjendommene. Vejudlægget til ”Tværvejen”, der i Model 2 er forudsat til ca. 10 meter langs Sandbækvej og forbi kloakpumpestationen til NCC’ ejendom, hvorfra vejudlægget er ca. 19 m, er således for lille. Vurderingen i notatet arealindgrebet i erhvervsområdet er dermed efter BGH og STH’ opfattelse for optimistisk.

BGH oplyste, at Vejdirektoratets landinspektørafdeling er ved at konsekvensvurdere Model 2 med hensyn til behovet for arealerhvervelser ud fra erfaringer med tidligere ekspropriationer, herunder udregne et overslag over omfanget af disse ved Model 2.

STH gennemgik kort projekteringsreglerne for rampetilslutninger i tilslutnings- og fordelingsramperne og konstaterede, at de viste ramper ikke kunne overholde reglerne, hverken hvad angår linjeføringer eller længdeprofiler. Ramperne vil sandsynligvis kunne bringes i overensstemmelse med reglerne, men det vil betyde at anlægget vil skulle udvides mod såvel syd som vest.

Forbindelsesrampen og frakørselsrampen fra Motorring 3 i sydgående retning mod vest ligger i Model 2 nord for Jyllingevej til forskel fra lovforslagets linjeføring hvor disse ramper er placeret syd for Jyllingevej. I Model 2 indebærer dette, at ramperne skal ”dreje væk fra” Motorring 3 længere mod nord end i lovforslagets linjeføring med den konsekvens at arealindgrebet i ejendommene langs Hvidsværmervej bliver større.

Den østgående del af Jyllingevej, som en ensrettet lokalvej mellem de to dele af Frederikssundmotorvejen bryder med princippet om at de hurtiggående kørebaner og vejdele ligger inderst og de langsomtgående, lokale vejdele yderst. Dette fandt STH uheldigt, omend WP foreslog, at der kunne opsættes hegn mellem vejdelene.

Omfanget af broanlæg i Model 2 blev ligeledes drøftet. BGH påpegede, at der skal etableres færre broer i Model 2, men at flere af disse skal anlægges under hensyntagen til afvikling af trafikken på de eksisterende veje og endvidere også omfatter væsentlige flere m² brodæk på grund af at broerne skal krydse i spidse vinkler. Det er forhold der har stor betydning for omkostningerne til broanlæg.

WP oplyste, at han siden han havde udarbejdet notatet var kommet frem til at Model 2 nok snarere kunne holdes inden for budgettet for VVM-forslaget frem for, at man kunne reducere ”omkostningerne kraftigt”, som anført i Model 2 notatet. WP anførte, at han havde oplyst dette i et interview til Folkebladet.

STH pegede på, at flettestrækningerne mellem ramperne i fordelingsanlægget og tilslutningsanlægget ved Ring 3 er for korte i Model 2, og at disse kun udgør omtrent halvdelen af de tilsvarende flettestrækninger i lovforslagets linieføring. STH foreslog en ændring af tilkørselsrampen ved Ring 3, så lokalvejen føres under motorvejen til Jyllingevej længere mod øst, således at Jyllingevej forlægges til sydsiden af motorvejen på en strækning og tilslutningsrampen derved kan få en vestligere tilslutning til motorvejen med deraf forlængelse af flettestrækningen.

STH foreslog endvidere at rampen fra nord mod vest føres over Islevdalvej i stedet for under, så der undgås et stort "hul" i længdeprofilet. WP fortalte at dette var foreslået af hensyn til ejendommen ("3") på hjørnet af Islevdalvej og Jyllingevej.

På en forespørgsel fra WP oplyste STH at længdeprofilet tilstræbes at være mindre end eller lig 35 promille på vejstrækninger og 45 promille på ramper.

Mindsteradius i kurverne på fordelingsramperne er i Model 2 ca. 250 meter, hvor de i lovforslaget er ca. 400 meter STH påpegede, at dette ville betyde mindre stopsigtelængder og dermed lavere hastigheder på ramperne, samt at det, kombineret med meget små overgangs-kurver, vil betyde en risiko for at flere trafikanter vil køre af vejen.

En justering af udformningen af forbindelsesramperne vest for Motorring 3 som skal fjerne de ovennævnte trafikikkerhedsmæssige ulemper og bringe udformningen i overensstemmelse med vejreglerne vil indebære, at ramperne rykker længere mod syd og vest og herved tilnærmer sig lovforslagets linieføring.

BGH resumerede, at Model 2 indebærer, at indgrebet i Vestskoven bliver mindre end i lovforslagets linieføring, men at arealindgrebet i erhvervsområdet nord for Jyllingevej og langs Hvidsværmervej i Rødovre Kommune til gengæld bliver væsentlig større.

Såfremt Model 2 skal bringes i overensstemmelse med vejreglerne vil det betyde, at ramperne i Model 2 skal flyttes mod syd og vest ned i Vestskoven ned mod lovforslagets linieføring. BGH anførte videre, at det på den baggrund må forventes, at indgrebet i den vestlige del af Vestskoven er ved at være af samme størrelse for Model 2 i en justeret form og for lovforslagets linieføring. Den væsentlige forskel med hensyn til indgrebet i Vestskoven ligger herefter primært i forbindelse med forbindelsesanlægget ved Motorring 3.

5 Evt.

BGH takkede afslutningsvis for at WP ville deltage i mødet og uddybe sine synspunkter om forslaget. BGH håbede, at mødet havde givet WP et indtryk af de problemstillinger som Model 2 indebærer.

BGH oplyste til sidst, at Vejdirektoratet nu vil gennemgå forslaget og sende sine bemærkninger til Trafikministeriet, og at det vil være via Trafikministeriet WP får svar på sin henvendelse om Model 2.