

Grøn Trafik i Bycirklen
Marianne Thorsen
Jordbærvangen 66
2765 Smørum

Dato : 25. oktober 2004
J.nr. : 432-84

Kære Marianne Thorsen

Tak for brevet af 26. september 2004 på vegne af en række medunderskrivere, hvori der ønskes en ny VVM-undersøgelse for 1. etape af Frederikssundmotorvejen.

Jeg kan indledningsvis oplyse, at Vejdirektoratet på et møde den 20. september 2004 har haft lejlighed til at drøfte linieføringen i Model 2 med forslagsstilleren, William Pedersen. På mødet blev tillige drøftet fordele og ulemper ved denne linieføring.

William Pedersen har oplyst, at Model 2 er udarbejdet på baggrund af de kritikpunkter, som Vejdirektoratet har rejst mod såvel den af William Pedersen tidligere foreslåede linieføring (William-modellen) og de tre alternative forslag fra Albertslund og Glostrup kommuner.

Vejdirektoratet er af den opfattelse, at det ved udformningen af Model 2 er lykkedes at fjerne en række af de ulemper, som Vejdirektoratet har påpeget i forbindelse med de hidtidige alternative linieføringsforslag for 1. etape af Frederikssundmotorvejen.

Vejdirektoratet har desuden konstateret, at Model 2 som udgangspunkt berører Vestskoven i mindre omfang end lovforslagets linieføring. Det er dog ikke muligt at anlægge Model 2 som en hurtig og sikker motorvejsløsning, uden at ændre udformningen af modellen.

Disse ændringer af udformningen vil indebære, at linieføringen flyttes længere mod syd og vest i Vestskoven, og dermed tilnærmer sig linieføringen i lovforslaget.

Desuden indebærer Model 2 større arealmæssige konsekvenser for erhvervsområdet omkring Islevdalsvej langs Hvidsværmervej i Rødovre Kommune.

Tilgængeligheden til erhvervsområdet nord for Jyllingevej er i Model 2 forbedret i

forhold til de øvrige alternative linieføringsforslag for en 1. etape af Frederikssundmotorvejen, men vil blive mindre end i lovforslagets linieføring, idet krydset Oxbjergvej/Jyllingevej nedlægges i Model 2.

Endelig vil justeringerne af udformningen af Model 2 med henblik på at tilvejebringe tilstrækkeligt lange flettestrækninger på vejforløbet mellem Motorring 3 og Ring 3 medføre, at rampen mod øst på Ring 3 ikke kan opretholdes. Det kan forventes at betyde en omvejskørsel for trafik i vestgående retning, der skal videre mod syd og nord ved Ring 3.

På baggrund af en samlet trafikfaglig vurdering, er det Vejdirektoratets opfattelse, at anlægslovforslagets linieføring bør foretrækkes, da Model 2, selvom den justeres, så den imødekommer nogle af de af Vejdirektoratet påpegede uhensigtsmæssigheder, ikke vil kunne bringes til at opnå de samme trafikale og sikkerhedsmæssige kvaliteter, som lovforslagets linieføring.

Vejdirektoratet er derfor af den opfattelse, at der ikke er grundlag for at gennemføre yderligere undersøgelser af Model 2.

Vejdirektoratet har endelig oplyst, at en eventuel VVM-undersøgelse af nye alternativer til lovforslagets linieføring, som foreslået af kommunerne, ikke alene indeholder Vejdirektoratets bearbejdning af de forskellige alternativer, men tillige offentlige høringer om forslagene og miljøvurderingerne af de enkelte forslag. En fornyet VVM-undersøgelse vil således isoleret set forsinke udbygningen af Motorring 3 mellem Roskildevej og Slotsherrensvej med minimum et år.

Grøn Trafik anfører i henvendelsen, at høringsfristen i forbindelse med lovforslaget om anlæg af 1. etape af Frederikssundmotorvejen ikke giver tid til at gennemføre en tilfredsstillende dialog. Jeg vil i den forbindelse for god ordens skyld minde om, at VVM-forslaget blev fremlagt til offentlig høring i oktober 2002.

Linieføringen for 1. etape af Frederikssundmotorvejen har desuden været drøftet ved flere lejligheder i Folketinget og i offentligheden. Således deltog daværende miljøminister Hans Chr. Schmidt og jeg i et åbent samråd i Miljø- og Planlægningsudvalget om 1. etape af Frederikssundmotorvejen den 18. februar 2004. I forbindelse med dette samråd beskrev jeg Vejdirektoratets arbejde med at flytte den i VVM-redegørelsen foreslåede linieføring længere mod nord, og dermed tættere på Jyllingevej, for at skabe en mere skånsom løsning for Vestskoven.

Jeg finder således samlet set, at der på baggrund af Vejdirektoratets meget grundige gennemgang af de alternative løsninger og Vejdirektoratets arbejde med at forbedre linieføringen, så Vestskoven skånes mest muligt, er gjort, hvad der er realistisk muligt for at finde en afbalanceret løsning, der både kan tilgodese de miljømæssige hensyn og samtidig løse opgaven med at afvikle trafikken på en forsvarlig og hensigtsmæssig måde.

Med venlig hilsen

Flemming Hansen