



06-10-2004
BGH

Vurdering af:

"Model 2 – Sidste redningsplan for Vestskoven – Alternativt forslag til udformningen af 1. etape af Frederikssundmotorvejen"

1. Sammenfatning

1.1 Konklusion vedr. vurdering Model 2

Trafikministeriet har med brev af 9. september 2004 anmodet Vejdirektoratet om en gennemgang af nyt forslag til 1. etape af Frederikssundmotorvejen, der skåner Vestskoven (Model 2).

Vejdirektoratet skal indledningsvis bemærke, at det ved udformningen af Model 2-forslaget i stor udstrækning er lykkedes at fjerne de ulemper, som Vejdirektoratet har påpeget i de tidligere fremførte alternative forslag til en 1. etape af Frederikssundmotorvejen. Det er efter Vejdirektoratets opfattelse tydeligt, at der er tale om et forslag, hvor der er lagt mange kræfter i at udarbejde forslaget, selvom det, som det også er anført af forslagsstilleren, er udarbejdet i en populær form.

Vejdirektoratet har søgt at "oversætte" principperne i den populære form af forslaget til en mere vejteknisk udgave og set på de ulemper, som imidlertid stadig er ved Model 2. Samtidig har Vejdirektoratet vurderet muligheder for at fjerne ulemperne ved forslaget. Derudover er foretaget en sammenligning af Model 2 med lovforslagets linjeføring til en 1. etape mellem Motorring 3 og Motorring 4.

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

Det kan ved gennemgang af notatet og Model 2 konstateres, at lovforslagets linjeføring ligger længere mod nord dvs tættere på Jyllingevej end anført i Model 2 notatet. Lovforslagets linjeføring er derfor fejlagtigt vist på diverse kort og visualisering i notatet om Model 2.

Hvissingestenen og anlægget omkring denne bliver således ikke en del af støjvold i lovforslagets linjeføringsforslag som anført i Model 2 notatet.

Den lille sø ved Lundhedevej berøres heller ikke af lovforslagets linjeføring. I Model 2 notatet anføres, at det ikke er muligt at bevare søen.

Det har været forslagsstillerens mål med Model 2, at der skal kunne "køres raskt" på ramperne. Det må med de viste kurveradier for forbindelsesramperne forventes, at man max. vil kunne køre 50-60 km/time. De små kurveradier, kombineret med meget korte overgangskurver, vil betyde en risiko for, at flere trafikanter vil køre af vejen i Model 2. Flere af udfletningerne af forbindelsesramperne følger ikke vejreglerne. Dette gælder bl.a. rampen fra Motorring 3 i nordgående retning mod vest.

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 linjeføring og arealbehov gennem Vestskoven.

Endvidere vil det være nødvendigt at ændre udformningen af ramperne for at øge flettestrækningen mellem tilslutningsanlægget ved Ring 3 og tilslutnings- og forbindelsesanlægget ved Motorring 3. Herved vil ramperne ved Ring 3 rykke længere mod syd. Det må på den baggrund forventes, at indgrebet i den vestlige del af Vestskoven er ved at være af samme størrelse for Model 2 i en justeret form, som for lovforslagets linjeføring.

Også de nordlige flettestrækninger er for korte i Model 2. Først skal trafik fra Jyllingevej i vestgående retning flette med trafik fra Motorring 3 i sydgående retning der skal mod vest. Denne flettestrækning skal gøres længere. Det kan evt. gøres ved at rykke forbindelsesrampens tilslutning længere mod vest.

Men den efterfølgende flettestrækning, hvor motorvejstrafik fra forbindelsesrampen fra Motorring 3 i nordgående retning skal flette ind, er også for kort. Denne rampe skal derfor rykke længere mod vest, for at trafikken kan afvikles på en tilfredsstillende og sikker måde. Disse justeringer indebærer, at der ikke vil være mulighed for og plads til at opretholde den østvendte tilslutning til Ring 3.

Trafik, der ellers ville have benyttet den østvendte rampe ved Ring 3, vil skulle finde andre veje. Trafik fra Motorring 3 i sydgående retning, der skal til Ring 3 må således i stedet køre fra ved Motorring 3 og benytte "Tværvejen" gennem erhvervsområdet nord for Jyllingevej for at komme til Ring 3. Trafik inde fra København, der skal på Ring 3, vil i stedet skulle køre fra Jyllingevej gennem først krydset ved Islevdalvej, dernæst foretage venstresving i krydset Islevdalvej/"Tværvejen" og derefter benytte "Tværvejen" frem til Ring 3. Også trafik fra Motorring 3 i nordgående retning vil skulle benytte "Tværvejen" for at komme til Ring 3, men først skal trafikken fra Motorring 3 foretage et venstresving i krydset mellem frakørselsrampen og Jyllingevej, herefter gennem krydset ved Islevdalvej og krydset Islevdalvej/"Tværvejen" samt derefter køre ad "Tværvejen" gennem erhvervsområdet for at komme på Ring 3. Man vil med Model 2 således ikke kunne opnå de samme trafikale kvaliteter som med lovforslagets linjeføring.

Den væsentlige forskel mellem Model 2 og lovforslagets linjeføring med hensyn til indgrebet i Vestskoven ligger herefter primært i forbindelse med forbindelsesanlægget ved Motorring 3.

Model 2 indebærer et væsentligt større arealindgreb i erhvervsområderne i Rødovre Kommune nord for Jyllingevej omkring Islevdalvej og langs Hvidsværmervej end i lovforslagets linjeføring som følge af, at der etableres en gennemgående "Tværvejen" gennem erhvervsområdet nord for Jyllingevej og på grund af frakørsels- og forbindelsesrampers placering nord for Jyllingevej.

Det er Vejdirektoratet vurdering, at der ikke kan forventes en væsentlig anlægsbesparelse i forhold til omkostningerne til lovforslagets linjeføring. Tværtimod vil omkostningerne til ekspropriation, etablering af "Tværvejen" samt særlige foranstaltninger i anlægsfasen i forbindelse med broarbejderne formodentlig være større i Model 2.

Anlægsfasen i Model 2 vurderes at ville berøre og genere trafikafviklingen i større grad end i lovforslagets linjeføring, der i større udstrækning kan anlægges uden gene for trafikanterne.

Sammenfattende må Vejdirektoratet konstatere, at Model 2 som udgangspunkt berører Vestskoven i mindre omfang end lovforslagets linjeføring, men at Model 2 ikke er mulig at anlægge som en hurtig og sikker motorvejsløsning – dertil kræves, at Model 2 udformningen ændres.

Disse ændringer af udformningen af Model 2 vil indebære, at linjeføringen flyttes længere mod syd i Vestskoven og tilnærmer sig lovforslagets linjeføring. Desuden indebærer Model 2 større arealmæssige konsekvenser i erhvervsområdet i Rødovre Kommune omkring Islevdalvej og langs Hvidsværmervej. Tilgængeligheden til erhvervsområdet nord for Jyllingevej er i Model 2 forbedret i forhold til de øvrige alternativer, der har været foreslået til en 1. etape af Frederikssundmotorvejen, men vil imidlertid, som følge af, at krydset Oxbjergvej/Jyllingevej nedlægges, blive mindre end i lovforslagets linjeføring.

Endelig vil justeringerne af udformningen af Model 2 med henblik på at tilvejebringe tilstrækkelige lange flettestrækninger på vejforløbet mellem Motorring 3 og Ring 3 betyde, at de østvendte ramper på Ring 3 ikke kan opretholdes. Model 2 vil således ikke have det samme trafikale tilbud som lovforslagets linjeføring på dette punkt.

1.2 Grundlag for gennemgangen

Med Trafikministeriets anmodning om gennemgang af forslaget er bilagt notatet "Model 2 – Sidste redningsplan for Vestskoven – Alternativt forslag til udformningen af 1. etape af Frederikssundmotorvejen", dateret august 2004. Dette notat og kortbilaget til notatet, der viser Model 2 på et oversigtskort har indgået i grundlaget for gennemgangen af Model 2.

Vejdirektoratet har 14. september 2004 anmodet forslagsstilleren William Pedersen om et møde med henblik på at drøfte målsætningen for forslaget og nærmere at belyse de forskellige fordele og ulemper ved forslaget. Mødet, som blev afholdt 20. september 2004, har ligeledes ligget til grund for den nedenstående gennemgang af Model 2-forslaget. Referat af mødet er vedlagt notatet som bilag 1.

2. Beskrivelse af Model 2

2.1 Forslagsstillerens målsætning for Model 2

I beskrivelsen af Model 2 er anført, at det ikke giver mening at anlægge et vejanlæg på strækningen mellem Motorring 3 og Ring 3, som indeholder lysreguleringer og hastighedsbegrænsninger på motorvejsnettet eller indebærer et lavere serviceniveau for lokaltrafikken. På mødet 20. september 2004 med Vejdirektoratet uddybede William Pedersen dette synspunkt med, at han ikke har haft til sigte at hindre en motorvej på strækningen, men at han er af den opfattelse, at der er behov for at forbinde de to motorveje Frederikssundmotorvejen og Motorring 3.

William Pedersen har på mødet 20. september 2004 tillige anført, at man fra motorvej til motorvej ikke kan have ”bobsældebaner”, hvor man kun kan køre med meget lav hastighed, og hvor man forringer tilgængeligheden til erhvervsområdet. Model 2-forslaget er derfor udformet som en motorvej under hensyntagen til Vestskoven og Vestvolden.

Målsætningen for Model 2 har således været:

- at vejanlægget mellem Frederikssundmotorvejen og Motorring 3 udformes som en motorvej
- at forbindelsen mellem Frederikssundmotorvejen og Motorring 3 skal være hurtig, effektiv og sikker
- at lokaltrafikken skal tilgodeses med et højt serviceniveau
- at Vestskoven og Vestvolden lider mindst mulig skade

I notatet for Model 2 er beskrevet, at det ved udformningen af forslaget har været målet at undgå de ulemper, som Vejdirektoratet har fremhævet ved de tidligere stillede alternativer.

2.1 Udformning af Model 2

Udformningen af Model 2 ses i bilag 2.

I bilag 3 er vist linjeføringen af dels VVM-forslaget, dels lovforslagets linjeføring (”den justerede linjeføring”) og Model 2 samt linjen ”Her skæres ifølge VD-planen!” fra Model 2. Det kan konstateres, at lovforslagets linjeføring ligger nordligere og dermed tættere på Jyllingevej, end det er forudsat i notatet om Model 2.

På baggrund heraf skal Vejdirektoratet bemærke, 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 anført, at ”Parcelgår-

den" ikke kan bevares i VD-forslaget. Dette er ikke korrekt. I såvel VVM-forslaget som i lovforslagets linjeføring må det forventes, at den stråttækte ejendom kan bevares.

Model 2 omfatter en motorvejsstrækning, der anlægges mellem Motorring 3 og Ring 3. Ved Ring 3 anlægges et fuldt tilslutningsanlæg. Ved Motorring 3 anlægges et tilslutningsanlæg til Jyllingevej/erhvervsområdet i Rødovre og et forbindelsesanlæg til Frederikssundmotorvejen. På disse områder er udformningen af forbindelsesanlægget i Model 2, VVM-forslaget og lovforslagets linjeføring principielt ens.

Linjeføringen for motorvejen i Model 2 er tilstræbt at følge Jyllingevejs forløb og ligger derved nordligere end lovforslagets linjeføring.

På strækningen fra Ring 3 til Oxbjergvej ligger linjeføringen for motorvejen i Model 2 imidlertid sydligere end den eksisterende Jyllingevej, idet motorvejen i Model 2 er lagt ca. 60 meter syd for det eksisterende kryds mellem Ring 3 og Jyllingevej. Fra Oxbjergvej til Motorring 3 er linjeføringen for motorvejen i Model 2 omtrent sammenfaldende med Jyllingevej.

Jyllingevej ombygges, så den nordlige del anvendes som den vestgående del af Frederikssundmotorvejen, mens den sydlige del af Jyllingevej anvendes som en ensrettet, østgående lokalvej. Den østgående del af motorvejen i Model 2 anlægges umiddelbart syd for Jyllingevejs forløb.

Som erstatning for Jyllingevej anlægges i Model 2 en øst-vestgående "Tværvej" gennem erhvervsområdet nord for Jyllingevej. Der er ifølge notatet derfor ikke brug for Jyllingevej til betjening af den lokale trafik. Imidlertid bibeholdes Jyllingevej i østgående retning som en ensrettet vej.

Den ny fordelingsvej, "Tværvejen", etableres ved at forbinde og udbygge eksisterende, lokale adgangsveje til Ejby Industrivej med Ring 3 og Sandbækvej, så der vil være vejforbindelse mellem Ring 3 og Islevdalvej.

Til forskel fra lovforslagets linjeføring for 1. etape af Frederikssundmotorvejen er forbindelsesrampen fra nord mod vest i Model 2 placeret nord for Jyllingevej, hvor den i lovforslaget er placeret syd for, og rampen benytter en del af den eksisterende Jyllingevej som den vestgående del af Frederikssundmotorvejen.

Også frakørselsrampen fra Motorring 3 til Jyllingevej/erhvervsområdet i Rødovre bibeholdes og er dermed placeret nord for Jyllingevej i Model 2, hvor den tilsvarende rampe i lovforslagets linjeføring er placeret umiddelbart syd for Jyllingevej.

Placeringen af disse ramper har betydning for indgrebet i erhvervsområdet nord for Jyllingevej henholdsvis Vestskoven – jf. også afsnit 4 i nærværende notat.

Forbindelsesramperne fra Motorring 3 i nordgående retning mod vest og fra Frederikssundmotorvejen i østgående retning mod syd ligger vest for Motorring 3 og syd for Jyllingevej og er principielt tilsvarende lovforslagets linjeføring om end med et noget mere krumt forløb, som gør indgrebet i Vestskoven mindre i Model 2.

Tilslutningsanlægget ved Ring 3 er i Model 2 er udformet som et såkaldt ruderanlæg. I lovforslagets linjeføring er tilslutningsanlægget udformet med en sløjferampe for den vestgående frakørselsrampe.

Oxbjergvej føres under Frederikssundmotorvejen og Jyllingevej og tilsluttes ”Tværvejen”.

3. Vejteknisk og trafikal vurdering

3.1 Forudsætninger

Den vejtekniske og trafikale vurdering er foretaget i forhold til de succeskriterier og den udformning, der ligger til grund for forslaget, som er beskrevet i forslag til lov om anlæg af 1. etape af Frederikssundmotorvejen mellem Motorring 3 og Motorring 4.

Linjeføringen for Frederikssundmotorvejen fra Motorring 4 til Frederikssund er ikke afklaret og trafikbelastningen på etappen fra Motorring 3 – Motorring 4 vil afhænge heraf.

Trafikberegningerne for Hovedforslag 1 giver som resultat, at der i snittet mellem Motorring 3 – Motorring 4 vil skulle afvikles 70-80.000 biler i døgnet i 2010, som i VVM-forslaget fordeler sig med 58.000 biler på selve motorvejen og ca. 20.000 biler på Jyllingevej.

Succeskriteriet for udformning af forbindelsesanlægget ved Motorring 3 er derfor, at trafikken kan afvikles glidende og sikkert i dette ”motorvejskryds”, som bliver et af mest trafikerede ”kryds” i Danmark.

Herudover er det et succeskriterium, at erhvervsområderne nord for Jyllingevej ikke stilles dårligere end i dag. Et succeskriterium er også, at miljøkonsekvenserne begrænses og, at trafikikkerheden forbedres.

Sammenholdes de ovennævnte succeskriterier med målsætningerne for Model 2, er der ingen principiel forskel i forhold til de 2 forslags formål.

3.2 Vejteknisk og trafikikkerhedsmæssig vurdering

Vejdirektoratet har ved gennemgang af Model 2 konstateret, at de viste ramper ikke kan overholde projekteringsreglerne for rampetilslutninger i tilslutnings- og fordelingsramperne, hverken hvad angår linjeføring 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, så det nærmer sig placeringen af linjeføringen i lovforslaget.

Vejdirektoratet vurderer endvidere, at flettestrækningerne mellem ramperne i fordelingsanlægget og tilslutningsanlægget ved Ring 3 er for korte i Model 2. Længden af flettestrækningerne udgør omtrent halvdelen af de tilsvarende flettestrækninger i lovforslagets linjeføring. For at

sikre en hensigtsmæssig og sikker afvikling af trafikken, kan man i Model 2 ændre tilkørselsrampen ved Ring 3, så lokalvejen føres under motorvejen til Jyllingevej længere mod øst. Her ved forlægges Jyllingevej til sydsiden af motorvejen på en strækning og derved kan tilslutningsrampen få en vestligere tilslutning til motorvejen med deraf følgende forlængelse af flettestrækningen.

Også de nordlige flettestrækninger er for korte i Model 2. Først skal trafik fra Jyllingevej i vestgående retning flette med trafik fra Motorring 3 i sydgående retning. Denne flettestrækning skal gøres længere. Det kan evt. gøres ved at rykke forbindelsesrampens tilslutning længere mod vest.

Men den efterfølgende flettestrækning, hvor motorvejstrafik fra forbindelsesrampen fra Motorring 3 i nordgående retning skal flette ind, er også for kort. Denne rampe skal derfor rykke længere mod vest og syd for, at trafikken kan afvikles på en tilfredsstillende og sikker måde. Disse justeringer indebærer, at der ikke vil være mulighed for og plads til at opretholde den østvendte tilslutning til Ring 3.

Trafik, der ellers ville have benyttet den østvendte rampe ved Ring 3, vil skulle finde andre veje. Trafik fra Motorring 3 i sydgående retning, der skal til Ring 3 må således i stedet køre fra ved Motorring 3 og benytte "Tværvejen" gennem erhvervsområdet nord for Jyllingevej for at komme til Ring 3. Trafik inde fra København, der skal på Ring 3, vil i stedet skulle køre fra Jyllingevej gennem først krydset ved Islevdalvej, dernæst foretage venstresving i krydset Islevdalvej/"Tværvejen" og derefter benytte "Tværvejen" frem til Ring 3. Også trafik fra Motorring 3 i nordgående retning vil skulle benytte "Tværvejen" for at komme til Ring 3, men først skal trafikken fra Motorring 3 foretage et venstresving i krydset mellem frakørselsrampen og Jyllingevej, herefter gennem krydset ved Islevdalvej og krydset Islevdalvej/"Tværvejen" samt derefter køre ad "Tværvejen" gennem erhvervsområdet for at komme på Ring 3. Man vil med Model 2 således ikke kunne opnå de samme trafikale kvaliteter som med lovforslagets linjeføring.

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. Hvis man vil gøre disse arealmæssige indgreb mindre vil det være nødvendigt at flytte ramperne længere mod syd ned mod Jyllingevej og Vestskoven.

Vejdirektoratet vurderer endvidere, at forbindelsesrampen fra nord fra Motorring 3 mod vest i givet fald bør føres over Islevdalvej i stedet for under, så der undgås et stort dybdepunkt i længdeprofilen. Dette indebærer imidlertid konsekvenser for ejendommene langs Jyllingevej umiddelbart vest for Motorring 3. Som alternativ hertil kan rampen flyttes længere mod syd.

Mindsteradius i kurverne på fordelingsramperne vest for Motorring 3 er i Model 2 250 meter, hvor de i lovforslagets linjeføring er 400 meter. Dette vil betyde lavere hastigheder på ramperne (formentlig max. 50-60 km/time), samt at det, kombineret med meget korte overgangskurver, vil betyde en risiko for, at flere trafikanter vil køre af vejen. For at fjerne disse ulemper i Model

2 er det nødvendigt at justere udformningen og forløbet af forbindelsesramperne med den konsekvens, at disse kommer til at ligge længere mod vest og syd i Vestskoven ved Motorring 3.

3.3 Tilgængelighed til erhvervsområderne

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 som en to-sporet ensrettet vej.

Jyllingevej vil i Model 2 dermed stadig have en vis funktion som fordelingsvej til erhvervsområdet.

Ved anlæg af ”Tværvejen” 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’s ejendom, hvorfra vejudlægget er ca. 19 m, er således for lille. Vejudlægget til Tværvejen vurderes således at skulle gøres bredere for at kunne afvikle trafikken i erhvervsområdet på en tilfredsstillende måde.

”Tværvejen” skal kunne afvikle noget af den trafik som ellers skulle have kørt på Jyllingevej samt trafikken mellem Oxbjergvej/Ejby Industrivej og Jyllingevej. Der er ikke foretaget trafikberegninger af en løsning med en ”Tværvejen” gennem erhvervsområdet, men det kan ikke udelukkes, at det i dag allerede meget belastede kryds mellem Islevdalvej og Sandbækvej bliver yderligere trafikbelastet, også fordi rampetrafikken fra Motorring 3 opretholdes i Model 2. Det kan derfor være nødvendigt at erhverve yderligere areal til udbygning af dette kryds, i forhold til, det der er foreslået i Model 2.

4. Arealforhold og miljømæssige konsekvenser

4.1 Arealerhvervelser i erhvervsområdet og Vestskoven

På det foreliggende grundlag kan opstilles skønsmæssigt overslag og vurdering af arealbehovet ved Model 2.

Det må forventes, at "Tværvejen" berører en række erhvervsjendomme, som det formentlig vil være nødvendigt at erhverve arealer fra, ud over de i Model 2 skitserede. Dette skyldes bl.a. at det nødvendige vejudlæg til "Tværvejen er undervurderet på den østligste delstrækning.

Anlæg af "Tværvejen" vil medføre behov for ekspropriation af arealer fra en række erhvervsjendomme ved Sandbækvej og mellem Sandbækvej og Ejby Industrivej. Ekspropriationen vil også omfatte bygninger, ligesom der skal eksproprieres arealer og bygninger fra ejendomme langs Jyllingevej.

Endvidere vil det blive nødvendigt at erhverve større bagarealer fra erhvervsjendommene langs Hvidsværmervej end forudsat i lovforslagets linjeføring, da frakørselsrampen ved Model 2 skal begynde længere mod nord.

I Vestskoven vil der blive tale om ekspropriation af mindre arealer i Model 2 end ved lovforslagets linjeføring. Ved lovforslagets linjeføring må påregnes, at der skal ryddes ca. 25 ha skov og ved Model 2 påregnes det, at der skal ryddes ca. 10 ha skov i den nuværende udformning. Begge arealangivelser er uden areal til støjvolde. Med de i afsnit 3 beskrevne nødvendige justeringer af Model 2 vil arealbehovet i Vestskoven syd for Jyllingevej imidlertid blive større end de ovennævnte 10 ha.

Siden 1967 har statsskovbruget opkøbt arealer til Vestskoven. Vestskoven udgør ca. 1350 ha. Lovforslagets linieføring omfatter således ca. 2 % af det samlede areal. Model 2 vil som udgangspunkt omfatte ca. 1 % af det samlede areal i Vestskoven, men med justeringen af Model 2 vil arealbehovet nærme sig arealbehovet for lovforslagets linieføring.

Der er angivet et skøn over ændringer i arealerhvervelsesbudgettet i forhold til lovforslagets linjeføring. Budgettet baseres på en forudsætning om, at den nye del af "Tværvejen" anlægges i samme bredde som den eksisterende Ejby Industrivej, dvs. ca. 19 meter.

Det skal fremhæves, at budgetskønnet er behæftet med betydelig 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.

Samlet vurderes det, at arealerhvervelsesbudgettet vil blive forøget i størrelsesordenen 25-40 millioner kr. i forhold til lovforslagets linjeføring.

5. Anlægsøkonomi

Der skal etableres færre broer i Model 2, men flere af disse skal anlægges under hensyntagen til afvikling af trafikken på de eksisterende veje. Endvidere omfatter broerne væsentlige flere m² brodæk, fordi broerne skal krydse i spidse vinkler. Det er forhold, der har stor betydning for omkostningerne til broanlæg.

Det skal bemærkes, at William Pedersen på mødet med Vejdirektoratet 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.

Vejdirektoratet forventer heller ikke, at der vil være væsentlige besparelser ved at anlægge Model 2 i stedet for lovforslagets linjeføring. Tværtimod vil udgifter til de større arealmæssige indgreb nord for Jyllingevej, etablering af "Tværvejen", særlige foranstaltninger i anlægsfasen i forbindelse med broarbejderne og disses omfang samt trafikens opretholdelse i anlægsperioden formodentlig være større i Model 2.