

Folketingets Trafikudvalg  
Christiansborg  
1240 København K

Dato : 14. januar 2005  
J.nr. : SJ 400-2

Trafikudvalget har i brev af 9. december 2004 stillet mig følgende spørgsmål 25 (L11 – Spørgsmål 25), som jeg hermed skal besvare.

Svaret vedlægges i 5 eksemplarer.

**Spørgsmål 25:**

"Der er ikke af Vejdirektoratet fremført den indvending mod William-modellen, at den ikke ville kunne afvikle den forventede trafikmængde. På baggrund heraf ønskes det oplyst, hvori William-modellen på det trafikmængdemæssige område adskiller sig fra Nyvig-modellen."

**Svar:**

I de trafikberegninger, som er foretaget af Rambøll Nyvig for Albertslund og Glostrup Kommuner er ikke medtaget den trafikmængde, som i VVM-forslaget stadig vil køre på Jyllingevej vest for Motorring 3. Denne trafikmængde "forsvinder" i forslagene i Nyvig-modellen helt væk fra området og indgår i rapporten fra Rambøll Nyvig ikke i de anvendte trafikmængder som grundlag for vurderingen af trafikafviklingen i forslagene.

Trafikmængderne, som ligger til grund for Rambøll Nyvigs vurdering af trafikafviklingen er derfor efter Vejdirektoratets vurdering undervurderede. I Rambøll Nyvigs vurdering af trafikafviklingen er forudsat asymmetriske fordelinger af trafikken på ramperne, som efter Vejdirektoratets opfattelse er forkert. Dette medvirker til, at Rambøll Nyvigs simuleringer af trafikafviklingen på sløjferamperne øst for Motorring 3 er foretaget med meget undervurderede trafikmængder.

Derudover skal det bemærkes, at trafikbetjeningen er principielt forskellig i William-modellen og Nyvig-modellen – både hvad angår forbindelsen mellem de to motorveje og trafikbetjeningen af lokalområdet.

Trafikbetjeningen af erhvervsområdet nord for Jyllingevej kan i Nyvig-modellens to motorvejsløsninger alene ske fra Motorring 3 i sydgående retning via frakørsel 22 samt via Ring 3. Både krydset Islevdalvej og Jyl-

lingevej samt krydset Ejby Industrivej og Jyllingevej nedlægges i de to motorvejsløsninger foreslået af Rambøll Nyvig. I Motortrafikvejsløsningen er skitseret en fordelerring, som skal tilgodese trafikbetjeningen til lokalområdet.

I William-modellen sker trafikbetjeningen via frakørsel 22 og via Jyllingevej i krydset ved Islevdalvej. Endvidere er der adgang fra Ring 3 ved krydset Ejby Industrivej. I Model 2 er det skitseret, at Tværvejen eventuelt kan tilsluttes Ring 3 og adgang ske gennem et sådant kryds.

Motorvejsløsning 1 i Rambøll Nyvig-rapporten er det eneste af de tre forslag, hvor der er direkte rampeforbindelse mellem de to motorveje – de to øvrige forslag indeholder ikke et fuldt tilslutningsanlæg mellem de to motorveje, men indebærer, at man skal gennem et signalreguleret kryds i nogle af de vigtigste svingretninger.

William-modellen er ligesom lovforslagets projekt udformet med et fuldt forbindelsesanlæg for trafikken mellem Frederikssundmotorvejen og Motorring 3.

Krydset ved Ejby Industrivej og Jyllingevej er nedlagt i såvel Nyvig-modellen som i William-modellen.

Samlet set er tilgængeligheden til erhvervsområdet bedre i William-modellen i forhold til Nyvig-modellen, idet krydset Islevdalvej og Jyllingevej er opretholdt i Model 2, mens det er nedlagt i Nyvig-modellen.

Det er imidlertid samtidig vigtigt at være opmærksom på, at William-modellen med de senere justeringer ikke overholder vejreglerne. Hvis de skulle overholdes med de af Grøn Trafik skitserede ind- og udfletninger i vestgående retning vil det kræve en afstand på mindst 2.600 m mellem Islevdalvej og Ring 3. Der er kun ca. 1.500 m mellem Islevdalvej og Ring 3.

Vejdirektoratet har derfor fastslået, at der ikke er plads mellem Islevdalvej og Ring 3 til, at Model 2 også med justeringer af de ønskede ind- og ud-fletninger kan gennemføres.

Med venlig hilsen

Flemming Hansen