



Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg
1240 København K

Dato : 20. december 2004
J.nr. : SJ 400-2

Trafikudvalget har i brev af 17. november 2004 stillet mig følgende spørgsmål 14 (L 11 – Spørgsmål 14), som jeg hermed skal besvare.

Svaret vedlægges i 5 eksemplarer.

Ad L 11 – Forslag til lov om anlæg af 1. etape af Frederikssundmotorvejen mellem Motorring 3 og Motorring 4

Spørgsmål 14:

”Ministeren bedes kommentere henvendelsen af 15. november 2004 fra Grøn Trafik i Bycirklen og henvendelsen af 17. november 2004 fra Borgmesteren i Rødovre, jf. L 11 – bilag 12 og 13.”

Svar:

Med hensyn til arealindgrebet i Model 2 kan det oplyses, jf. Vejdirektoratets notat af 6. oktober 2004 (L 11 – bilag 2), at budgettet til arealerhvervelse i Model 2 vil blive forøget i forhold til lovforslagets linieføring.

Vejdirektoratet skønner således bl.a. at yderligere 4-6 beboelsejendomme langs Hvidsværmervej i forhold til lovforslagets linieføring må forventes totaleksproprieret, idet frakørselsramperne i Model 2 vil kræve yderligere areal mod vest.

Samtidig vurderes det skønsmæssigt, at 3-4 erhvervsjendomme langs Hvidsværmervej kan forventes totaleksproprieret i Model 2.

Desuden medfører Model 2, at det bliver nødvendigt at erhverve større bagarealer fra erhvervsjendommene langs Hvidsværmervej sammenlignet med lovforslagets linieføring.

Endelig forudsætter Model 2 anlæg af en ny ”Tværvej” gennem industriområdet nord for Jyllingevej, som kan forventes at berøre en række erhvervsjendomme.

Model 2 medfører, at Krusegård i Vestskoven antagelig kan bevares. I hvilket omfang rideskolen berøres afhænger af, om der skal anlægges en støjvold eller støjskærm ud for ejendommen.

Skønnet over størrelsen af arealindgrebet er behæftet med usikkerhed, dels fordi Model 2 ikke er et gennemarbejdet skitseprojekt, men også fordi omfanget af ekspropriationer og erstatningernes størrelse vil skulle afgøres af Ekspropriationskommissionen på baggrund af konkrete skøn for de enkelte ejendomme. Det kan dog oplyses, at erhvervsejendommene i dag ligger meget tæt på Motorring 3, og selv mindre indgreb vil kunne betyde, at der ikke er tilstrækkeligt bagareal til varekørsel til og fra virksomheden. Det kan betyde, at virksomheden ikke længere kan opretholdes. Ligeledes kan tab af en lagerbygning have stor betydning for en virksomheds videre drift, ligesom det kan være vanskeligt at opretholde en virksomhed, hvis virksomhedens bygninger kommer til at ligge på hver sin side af en stærkt befærdet vej, som den i Model 2 foreslåede Tværvej.

Jeg vil i forbindelse med min besvarelse af spørgsmål 27 fra udvalget vende tilbage med en uddybning af de arealmæssige konsekvenser af Model 2 og de senere varianter heraf foreslået af William Pedersen.

Med lovforslagets linieføring opnås sammenhæng i motorvejsnettet omkring København, idet Motorring 3 og Motorring 4 forbindes. Desuden fjernes den trafikale flaskehals i krydset på Ring 3 ved Jyllingevej og den eksisterende Frederikssundmotorvej. Endelig adskilles den gennemkørende motorvejstrafik fra trafikken, der har ærinde i området, for eksempel til erhvervsområdet nord for Jyllingevej.

Vejdirektoratet har, jf. mit svar til Trafikudvalget på spørgsmål 440 (TRU 2003-2004, alm. del – bilag 1224) gennemført beregninger fremskrevet til år 2010 af de trafikale konsekvenser af lovforslagets linieføring for 1. etape af Frederikssundmotorvejen. Anlægget af en 1. etape af Frederikssundmotorvejen vil således medføre, at Jyllingevej i væsentligt omfang aflastes for trafik på strækningen mellem Motorring 3 og Ring 3. Med anlæg af motorvejen forventes således ca. 23.000 biler pr. hverdagsdøgn mellem Motorring 3 og Oxbjergvej og ca. 18.400 biler pr. hverdagsdøgn mellem Oxbjergvej og Ring 3. Det svarer til en aflastning på mellem 18.000 og 19.000 biler pr. hverdagsdøgn på Jyllingevej mellem Motorring 3 og Ring 3. På Jyllingevej øst for Motorring 3 forventes ligeledes en mindre aflastning af trafikken.

Med hensyn til spørgsmålet om udformningen af Jyllingevej i forhold til trafikkapaciteten kan det oplyses, jf. mit svar til Trafikudvalget på spørgsmål 224 (TRU 2003-2004, alm. del – bilag 559), at den markante aflastning af trafikken på Jyllingevej mellem Motorring 3 og Ring 3 i forbindelse med gennemførelsen af lovforslagets linieføring for 1. etape af Frederikssundmotorvejen vil betyde, at der opstår reservekapacitet på Jyllinge-

vej. Det er derfor også foreslået i lovforslaget, at denne strækning efter udbygningen nedklassificeres, og det kan i den forbindelse overvejes at gennemføre kapacitetsbegrænsende tiltag med henblik på at forbedre sikkerheden og miljøet på strækningen.

Der er ikke gennemført trafikberegninger af den alternative linieføring foreslået af William Pedersen (de forskellige udgaver af Model 2). Men umiddelbart kan det konstateres, at der med Model 2 skabes en direkte forbindelse mellem Frederikssundmotorvejen og Jyllingevej øst for Motorring 3 i modsætning til lovforslagets linieføring. Det kan derfor ikke udelukkes, at trafikken på Jyllingevej øst for Motorring 3 vil være større i det alternative forslag end i lovforslagets linieføring.

Der vil i de forskellige udgaver af Model 2 ikke længere være adgang til erhvervsområdet i krydset ved Oxbjergvej for trafik fra øst. Denne trafik skal i stedet via krydset Jyllingevej/Islevdalvej og derefter krydset Islevdalvej/Tværvejen i et venstresving for at komme ind i erhvervsområdet.

Ud fra trafikberegningerne foretaget i forbindelse med lovforslaget forventes det, at der vil skulle flyttes ca. 7.000 biler dagligt fra krydset ved Oxbjergvej til den ovennævnte rute via Islevdalvej.

Alternativt skal trafikken fra øst til erhvervsområdet uhensigtsmæssigt køre ad motorvejen for derefter at køre af ved Ring 3, mod nord og ind i erhvervsområdet. Vejdirektoratet påpeger desuden, at den alternative kørevej til erhvervsområdet i Model 2 ikke anses for realistisk, fordi der ikke vil være plads til den østvendte rampe ved Ring 3, idet der efter Vejdirektoratets vurdering ikke er plads til at foretage de i Model 2 beskrevne ind- og udfletninger mellem Motorring 3 og Ring 3 i vestgående retning.

I forbindelse med lovforslaget om anlæg af 1. etape af Frederikssundmotorvejen er der gennemført beregninger fremskrevet til år 2010 af såvel en 1. etape som Hovedforslag 1 videre mod Frederikssund. På baggrund af disse beregninger forventes omkring 8.000 trafikanter dagligt at benytte de østvendte ramper – nogenlunde ligeligt fordelt på den nordlige og sydlige rampedel – ved tilslutningsanlægget ved Ring 3.

Som følge af udformningen af Model 2, hvor Jyllingevej i vestgående retning føres direkte over i motorvejen, vil der også skulle overflyttes den trafik, som i Model 2 benytter Jyllingevej i vestgående retning og som skal af ved Ring 3. Ud fra trafikberegningerne foretaget i forbindelse med lovforslagets linieføring, vurderes det skønsomt at dreje sig om yderligere op til 4.500 trafikanter dagligt, som vil skulle finde andre veje.

Samlet set skønnes det derfor, at omkring 12.000 biler dagligt vil skulle finde andre veje, hvis der ikke anlægges østvendte ramper i Model 2. Det er næppe sandsynligt, at denne store trafikmængde vil kunne afvikles gen-

nem krydsene på Islevdalvej. Det må derfor forventes, at en del af denne trafik vil skulle finde andre ruter ind til erhvervsområdet.

Vejdirektoratet oplyser, at der er gennemført en beregning af støjudbredelsen af det oprindelige linieføringsforslag i VVM-redegørelsen. Linieføringen ved Ring 3 er i det justerede linieføringsforslag, der ligger til grund for lovforslaget, ikke ændret væsentligt.

Vejdirektoratets linieføring ligger ca. 175-200 meter fra den nærmeste bebyggelse i Ejby, og motorvejen foreslås ført under Ring 3. På baggrund af de gennemførte støjberegninger i forbindelse med VVM-undersøgelsen forventes støjniveauet ved de sydligste bebyggelser at ligge omkring 55 dB. Lovforslagets linieføring betyder, at støjen i forhold til den nuværende situation dæmpes med ca. 2 dB.

Vest for Ring 3 ligger motorvejen i lovforslaget syd for den nuværende Frederikssundmotorvej og berører dermed ikke det nærrekreative område af Vestskoven mellem motorvejen og Ejby.

Der er ikke gennemført en beregning af støjudbredelsen langs vejforløbet i modellerne foreslået af William Pedersen. Motorvejen ligger nordligere end lovforslagets linieføring, og dermed tættere på boligbebyggelsen i Ejby. Desuden er det ikke med modellen umiddelbart tanken, at motorvejen skal graves ned.

Da modellen fra William Pedersen således dels ligger nordligere, dels ligger i terræn, vil støjbelastningen i den sydlige del af Ejby ved tilslutningsanlægget ved Ring 3 blive større i denne model end i lovforslagets linieføring.

Desuden berøres det nærrekreative område i Vestskoven syd for Ejby af modellen foreslået af William Pedersen.

Endelig kan det oplyses, at de forskellige alternativer foreslået af William Pedersen i givet fald vil kræve en ny VVM-undersøgelse.

Med venlig hilsen

Flemming Hansen