



Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg

1240 København K

Frederiksholms Kanal 27 • 1220 København K • Telefon 33 92 33 55

Dato : 30. november 2004
J.nr. : SJ 400-2

Trafikudvalget har i brev af 2. november 2004 stillet mig følgende spørgsmål 8 (L 11 – Spørgsmål 8), 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 8:

"Ministeren bedes kommentere henvendelsen af 2. november 2004 fra Kulturøkologisk Forening i Albertslund, jf. L 11 – bilag 9"

Svar:

Kulturøkologisk Forening i Albertslund anfører i henvendelsen undren over, at det er nødvendigt med 10 parallelle spor gennem og i umiddelbar nærhed af Vestskoven.

Jeg har tidligere i mit svar til Trafikudvalget på spørgsmål 224 (TRU 2003-2004, alm. del – bilag 706) redegjort for, hvorfor motorvejen på denne strækning anlægges med 6 spor, og hvorfor Jyllingevej foreslås opretholdt med 4 kørespor.

Heraf fremgår det, at de 2 parallelle veje Jyllingevej og Frederikssundmotorvejen mellem Ring 3 og Motorring 3 vil være veje med forskellige funktioner.

Motorvejens trafik vil være landsdels- og regionaltrafik, mens trafikken på Jyllingevej vil være mere lokal. Den markante aflastning af trafikken på Jyllingevej, jf. mit svar på L 11 – spørgsmål 7, vil betyde, at der vil være reservekapacitet på Jyllingevej. Det vil i forbindelse med en nedklassificering af vejen kunne overvejes at gennemføre trafiksikkerhedsfremmende tiltag, der samtidig begrænser kapaciteten.

Trafikken på en evt. motorvej mellem Ring 3 og Motorring 3 vil isoleret set kunne afvikles på 4 spor. Antallet af kørespor på denne strækning er imidlertid ikke kun betinget af trafikbelastningen, men også af ind- og udfletningen ved Motorring 3

og tilslutningsanlægget ved Ring 3.

I forbindelse med udarbejdelsen af lovforslaget har Vejdirektoratet forsøgt at imødekomme ønskerne om at skåne Vestskoven. Lovforslagets linieføring er således flyttet længere mod nord og tættere på Jyllingevej for at mindske indgrebet i Vestskoven, ligesom indgrebet i Vestvolden også er formindsket.

Endelig skal det bemærkes, at gennemførelsen af de forskellige alternative linieføringsforslag med udgangspunkt i Model 2 foreslået af William Pedersen, Grøn Trafik i Bycirklen, vil kræve en ny VVM-undersøgelse.

De miljømæssige undersøgelser i Vejdirektoratets VVM-undersøgelse fra 2002 dækker en korridor omkring VVM-forslaget. De miljømæssige konsekvenser af linieføringsløsninger med udgangspunkt i den eksisterende Jyllingevej eller nord for denne er således ikke undersøgt.

Model 2 er en principielt anden løsning end både det projekt, der er foreslået i Vejdirektoratets VVM-undersøgelse og den justerede linieføring tættere på Jyllingevej, der foreslås i lovforslaget. Blandt andet indebærer Model 2 anlægget af et nyt stykke vej - kaldet Tværvejen – i erhvervsområdet nord for Jyllingevej. Dette betyder, at der introduceres andre og nye væsentlige miljøkonsekvenser i et område, som ikke er dækket af den allerede gennemførte VVM-undersøgelse.

På den baggrund har Vejdirektoratet oplyst, at direktoratet er af den opfattelse, at de forskellige fremlagte linieføringsforslag med udgangspunkt i den eksisterende Jyllingevej vil kræve en ny VVM-undersøgelse. Det samme gør sig ikke gældende for forskellige justeringer af en linieføring, der ligger syd for Jyllingevej, og som fastholder trafikbetjeningsprincippet fra VVM-forslaget, idet de miljømæssige konsekvenser heraf grundlæggende er undersøgt i forbindelse med Vejdirektoratets VVM-undersøgelse.

Miljøministeriets Landsplanafdeling har tilkendegivet, at de deler Vejdirektoratets opfattelse af, at Model 2 fra William Pedersen er omfattet af VVM-pligt. Endvidere er Landsplanafdelingen enig i, at lovforslagets linieføring er omfattet af den foreliggende VVM-undersøgelse.

Gennemførelsen af en ny VVM-undersøgelse vil forsinke udvidelsen af Motorring 3 med minimum 1 år. Det vil betyde, at Motorring 3 på strækningen mellem Roskildevej og Slotsherrensvej tidligst kan være færdig i 2010-2011, og trafikanterne på den stærkt trafikerede Motorring 3 vil således opleve vejarbejder på Motorring 3 i sammenlagt 5-6 år, hvis ønsket om at koordinere de to vejanlæg fortsat opretholdes, som det senest er aftalt i forbindelse med Akt 200 af 2. september 2004.

Alternativt skal udvidelsen af Motorring 3 gennemføres uafhængigt af anlægget af 1. etape af Frederikssundmotorvejen. Det vil som tidligere anført bl.a. betyde, at lodsejere, der berøres af begge anlæg, vil opleve ekspropriationer af flere

omgange, at anlægget af Motorring 3 på en ca. 1 km strækning i sydgående retning vil skulle ombygges kort tid efter udvidelsen, ligesom det vil betyde, at trafikken vil blive generet af flere omgange.

Med venlig hilsen

Flemming Hansen