



## Notat

# Vejfaglig vurdering af Model 2F og Grøn Trafik i Bycirkelns ændringsforslag til Jyllingevej-modellen

## INDLEDNING

Vejdirektoratet har i nærværende notat foretaget en vejfaglig vurdering af Model 2F, ligesom ekspropriationer og arealindgreb i Vestskoven ved Model 2F, støjforhold og forhold omkring anlægsfasen og økonomi er vurderet ud fra det foreliggende materiale om Model 2F.

Desuden er ændringsforslaget stillet af Grøn Trafik i Bycirklen m.fl. til Jyllingevej-modellen beskrevet og vurderet i notatet.

## VEJFAGLIG VURDERING

### Udformning

Materialet om Model 2F, som har dannet grundlag for vurderingen, har omfattet en overordnet skitse af forslaget på en plantegning. Der har således ikke foreligget længdeprofiler eller tværprofiler, der beskriver Model 2F's rumlige udformning. Den af William Pedersen, Grøn Trafik i Bycirklen fremsendte plantegning af Model 2F er vedlagt som bilag.

Udformningen af Model 2F kan sammenfattes ved nedenstående:

- I forhold til det seneste Model 2 forslag er Model 2F nu igen udformet som en motorvej således, at der ligesom i lovforslagets løsning og i Jyllingevej-modellen er sammenhæng i motorvejsnettet.
- Udover at etablere en 6-sporet motorvej mellem Motorring 3 og Ring 3 samt en 2-sporet Tværvej gennem erhvervsområdet indebærer Model 2F, at der – for at begrænse trafikken og vejtversnittet af Tværvej - skal etableres et tredje vejsystem – idet der også anlægges en ny Jyllingevej med 2 spor i vestgående retning nord for motorvejen og 2 spor i østgående retning i midterrabatten mellem motorvejssporene.
- Sammenlagt indebærer udformningen af Model 2F, at der skal anlægges i alt 12 kørespor i snittet mellem Motorring 3 og Ring 3 til afvikling af lokal- og motorvejstrafikken. I Jyllingevej-modellen er der udlagt 6 spor til motorvejen og 4 spor til den forlagte Jyllingevej. I lovforslagets løsning anlægges motorvejen også med seks spor og idet den nuværende Jyllingevej bibeholdes indebærer lovforslagets løsning samlet set kun nyanlæg af 6 spor.



- I forhold til de tidligere Model 2 forslag har William Pedersen endvidere i Model 2F ved Motorring 3 undladt en tilslutning fra Jyllingevej til Frederikssundmotorvejen, hvorved der skal ske et mindre antal indfletninger på strækningen mellem Motorring 3 og Ring 3.
- Endelig har William Pedersen som en mulighed peget på en sideflytning af Motorring 3 mod øst på strækningen nord for Jyllingevej for at begrænse arealindgrebet i ejendommene langs Hvidsværmervej.

### Trafiksikkerhed og trafikafvikling

Trods en række ændringer, som William Pedersen har indarbejdet i Model 2F, har Model 2F stadig en udformning der gør, at Vejdirektoratet vurderer den som trafiksikkerhedsmæssig betænkelig:

- Forbindelsesrampen fra Motorring 3 syd mod Frederikssundmotorvejen vest skal føres under de to forbindelsesramper mellem Motorring 3 nord og Frederikssundmotorvejen samt under Jyllingevej. Derefter skal forbindelsesrampen føres over Oxbjergvej. Det betyder, at længdeprofilen for forbindelsesrampen ikke har nået niveauet for Jyllingevej ved passagen ved Oxbjergvej. Det betyder endvidere, at flettestrækningen mellem sammenfletningen af de to forbindelsesramper og frakørslen til Ring 3 bliver for kort, idet sammenfletningen må flyttes længere mod vest end vist på Model 2F.
- I Model 2F er cykelstien langs Ring 3 ført over motorvejen, men under den østgående del af Jyllingevej, hvor den føres fra Ring 3 mod øst. Dette indebærer, at den østgående del af Jyllingevej skal op ca. 3 meter over det nuværende niveau som Ring 3 ligger i. Dvs. at de østgående spor af Jyllingevej i Model 2F skal ligge 9-10 meter over motorvejsniveauet ved Ring 3. En stikrydsning i niveau med højresvingsbanen for den østgående Jyllingevej må af trafiksikkerhedsmæssige grunde frarådes.
- Det er en højst usædvanlig løsning i Model 2F at lade en lokalvej forløbe i midterrabatten mellem de to køreretninger på motorvejen. Motorvejen forløber i afgravning fra Ring 3 og frem til Oxbjergvej. Her vil Jyllingevej i østgående retning fremstå som en "mur" i midterrabatten, hvor muren er 9-10 meter høj ved Ring 3, hvor Jyllingevej i østgående retning aftager i højden til Oxbjergvej, hvor vejen skal ned i samme niveau som motorvejen. Det fremgår ikke af William Pedersens beskrivelse af Model 2F, om det er forudsat, at den østgående del af Jyllingevej skal etableres på en bro fra Ring 3 og til Oxbjergvej, eller om den skal anlægges med støttemure. På denne strækning fra Ring 3 til Oxbjergvej ligger motorvejen i en venstredrejende kurve. For at sikre fornødent oversigtsareal vil det være nødvendigt at trække de østgående motorvejsspor længere mod syd ned i Vestskoven.
- På delstrækningen, hvor de østgående spor af Jyllingevej er kommet ned i niveau med motorvejen, vil der skulle anlægges skærme, volde eller lignende, som adskiller motorvejssporene fra Jyllingevejssporene i østgående retning med henblik på at undgå blænding fra de modkørende trafikanter og distraktionsgener. For at få plads til dette vejud-



styr mellem motorvej og Jyllingevej, vil det også på denne delstrækning være nødvendigt at flytte motorvejssporene længere mod syd ned i Vestskoven.

- Oxbjergvej/Ejby Industrivej føres i Model 2F under motorvejen og Jyllingevej. Det indebærer etablering af en stor bro på dette sted, hvor der udover at skulle være plads til 11 kørespor også skal være plads til afskærmende udstyr mellem motorvejssporene og Jyllingevejssporene. I Jyllingevej-modellen og lovforslagets løsning skal Ejby Industrivej/Oxbjergvej kun føres på bro over motorvejssporene.
- I krydset Islevdalvej/Jyllingevej skal den vestgående del af Jyllingevej allerede øst for krydset drejes mod nord, så kørebanen kan fortsætte på nordsiden af den vestgående del af motorvejen. Samtidig fastholdes den østgående del af Jyllingevej syd for den vestgående del af motorvejen. Med korrekt optegnede tværnsnitselementer på veje og stier vil krydset fremstå som et ”skævt”, stort og uoverskueligt vejkryds med et arealbehov, som er væsentligt større end det viste.
- Knallertbanen er i Model 2F foreslået flyttet til midt inde i forbindelses anlægget afgrænset af forbindelsesrampen fra syd mod vest, forbindelsesrampen fra vest mod nord og tilkørselsrampen fra Jyllingevej til Motorring 3 i sydgående retning. Vejdirektoratet kan ikke anbefale en sådan placering inde i forbindelses anlægget, hvor trafikanternes opmærksomhed skal være rettet mod de mange skilteanvisninger og ind- og udfletninger, der findes i et sådan anlæg, og hvor en knallertbane vil kunne virke som en distraherende faktor. Ydermere skal der være plads til, at der i forbindelse med afvandingen af forbindelses anlægget kan etableres et regnvandsbassin.
- William Pedersen har anført, at Tværvej er til erhvervstrafik i erhvervsområdet. Imidlertid indebærer Model 2F, at trafikanter, der kommer fra Ring 3 i sydgående retning og skal ind til København, skal benytte Ejby Industrivej. I dag kan trafikanterne benytte krydset Ejby Industrivej/Jyllingevej og via Jyllingevej køre ind mod København. I Model 2F er dette kryds nedlagt, da motorvejen og Jyllingevej er ført over Ejby Industrivej/Oxbjergvej. Trafikanterne er i Model 2F derfor henvist til at benytte Tværvej eller Erhvervsvej, hvis de fra Ring 3 i sydgående retning skal ind til København.
- Den nordlige rampe ved Ring 3 er i Model 2F trukket længere mod vest for at undgå støjgener ved bebyggelserne ved Ejbygaard i Ejby Landsby umiddelbart vest for Ring 3. Udformningen af rampen giver imidlertid ikke trafikanterne et entydigt signal om rampens standard – i Model 2F signalerer udformningen med den lange accelerationsstrækning snarere en tilkørselsrampe svarende til et ruderanlæg end det kringlede forløb, der er ved sløjferampe, og som kommer efter, at trafikanterne har kørt ca. 300 meter på rampen. Af trafikikkerhedsmæssige grunde, hvor der er risiko for, at trafikanterne kører af tilkørselsrampen, kan den foreslåede udformning af den nordlige rampe ved Ring 3 derfor ikke anbefales.



## **EKSPPROPRIATIONER OG AREALINDGREB I VESTSKOVEN VED MODEL 2F**

### **Erhvervsområdet**

Model 2F indebærer ikke ekspropriationer i erhvervsområdet nord for Jyllingevej i samme store omfang som i Jyllingevej-modellen.

Model 2F indebærer til gengæld et større omfang af ekspropriationer i erhvervsområdet end i lovforslagets løsning på baggrund af følgende:

- Selvom det i Model 2F er forudsat, at Tværvej ikke skal afvikle hele Jyllingevejstrafikken, og dermed ikke skal have den samme bredde som i Jyllingevej-modellen, vil anlæg af denne vej medføre ekspropriationer af ejendomme i erhvervsområdet. Lovforslagets løsning indebærer ikke anlæg af en Tværvej.
- Der skal i Model 2F eksproprieres areal i forbindelse med anlægget af Tværvejen, idet Tværvejen berører ejendomme, der ejes af investeringsselskabet af 26. november 2003 A/S (Bie & Berntsen), NCC Roads (asfaltfabrikken) og TDK Projekt A/S. Endvidere må forudses ombygninger og udbygning af krydset Islevdalvej/Sandbækvej/frakørselsrampe 22 Islev og af krydset Islevdalvej/Jyllingevej for at kunne afvikle trafikken. Derfor forventes at skulle ske ekspropriationer fra virksomhederne ved disse kryds og langs den sydligste del af Islevdalvej.

### **Vestvolden**

Da fragningen af frakørselsrampen fra Motorring 3 i sydgående retning sker 200-300 meter nordligere ad frakørsel 22, Islev end i Jyllingevej-modellen, peger William Pedersen som en mulighed på, at flytte Motorring 3 mod øst ud i for at undgå indgreb i ejendommene langs Hvidsværmervej.

Til dette forslag skal bemærkes følgende:

- En sideflytning mod øst vil imidlertid berøre fredningen af Vestvolden og ejendommene Ved Voldgraven. Sideflytningen vil påvirke den nuværende Motorring 3 linieføring på en skønsmæssigt ca. 1 km lang strækning fra umiddelbart syd for Slotsherrensvej og ned mod Jyllingevej.
- Sideflyttes Model 2F ikke, vil dette have den konsekvens, at indgrebet i ejendommene langs Hvidsværmervej øges, og at dette indgreb bliver større end i Jyllingevej-modellen.
- I forhold til Jyllingevej-modellen vil Model 2F således indebære enten, at indgrebet i fredningen af Vestvolden bliver større eller, at indgrebet i ejendommene langs Hvidsværmervej bliver større.



## Vestskoven

Model 2F indebærer som nævnt ovenfor ikke de samme store indgreb i erhvervsområdet som i Jyllingevej-modellen. Model 2F tager imidlertid ikke de samme hensyn til Vestskoven som Jyllingevej-modellen:

- Tilslutningsanlægget ved Ring 3 i Model 2F ændres således, at det rykker mod syd ved Ring 3, men til gengæld med en beliggenhed nord for den nuværende Frederikssundmotorvej længere mod vest. Sløjferampen trækkes usædvanligt langt mod vest ind i Vestskovområdet sydvest for Ejby.
- Af kortbilaget med Model 2F fremgår, at Frederikssundmotorvejen i Model 2F er beliggende sydligere end Jyllingevej-modellen ved Ring 3. Motorvejen i Model 2F krydser således Ring 3 syd for det eksisterende kryds mellem Jyllingevej og Ring 3, hvorved motorvejen i Model 2F i modsætning til Jyllingevej-modellen, men som i princippet for lovforslagets løsning, forløber gennem Vestskoven på strækningen mellem Ring 3 og Oxbjergvej. Det indebærer, at motorvejen i Model 2F på en strækning ca. 500 meter vest for Ring 3 til ca. 800 meter øst for Ring 3 ved Oxbjergvej har et forløb gennem Vestskoven.
- Der spares derfor mindre Vestskov i Model 2F end i Jyllingevej-modellen. Ud fra William Pedersens kortbilag af Model 2F forbruges ca. 17 ha. af Vestskoven dvs. et merforbrug på ca. 2 ha af Vestskoven i Model 2F end i Jyllingevej-modellen. Lovforslagets løsning forbruger ca. 26 ha skov.

Inddraget skov	Model 2F <sup>1</sup>	Jyllingevej-modellen	Lovforslagets løsning
Vestskoven syd for Jyllingevej mellem M3 og Ring 3	9	6	17 <sup>2</sup>
Vestskoven syd for motorvej vest for Ring 3	5,5	6,8	9
Vestskoven nord for motorvej vest for Ring 3	2,5	2,5	0
Skov i alt	17	15,3	26

<sup>1</sup> opgjort ud fra William Pedersens oversigtstegning Model 2f dateret august 2005

<sup>2</sup> eksklusiv det efterladte stykke skov mellem motorvejen og Jyllingevej

- Imidlertid må forudses, at krav til sigtforhold på motorvejen i den venstredrejende kurve ved Ring 3 vil indebære, at vejanlægget i Model 2F skal trækkes længere mod syd øst for Ring 3 end det af William Pedersen skitserede, så det på denne delstrækning nærmer sig lovforslagets løsning. På denne strækning, hvor Jyllingevej i østgående retning ligger nord for de østgående motorvejsspor, skal der være plads til oversigtsareal, til belysning og afskærmning, der skal hindre lysblending og distraktion. Det er vanskeligt ud fra det foreliggende planmateriale for Model 2F, at opgøre det præcise forbrug af skov, men det skønnes, at der forbruges yderligere 2-3 ha mere skov mellem Motorring 3 og Ring 3 ved et realistisk arealudlæg i Model 2F, dvs. i alt 19-20 ha skov.



- Det grønne rekreative areal med boldbaner i Vestskoven sydvest for Ejby vil i Model 2F blive gennemskåret af sløjferampen ved Ring 3, men berøres ikke af hverken lovforslagets løsning eller Jyllingevej-modellen.

## STØJFORHOLD

Linieføring for motorvejen og ramper ved Ring 3 er i Model 2F placeret anderledes end i Jyllingevej-modellen for at begrænse støjgenerne i Ejby. Hertil skal Vejdirektoratet bemærke følgende:

- I Model 2F er sløjferampen nord for motorvejen ved Ring 3 trukket længere mod vest, og samtidig er motorvejen flyttet længere mod syd ned i Vestskoven væk fra bebyggelsen ved Ejbygaard. Model 2F vil derfor i forhold til Jyllingevej-modellen medføre mindre støjgener i Ejby ved Ejbygaard ved Ring 3.
- I forhold til lovforslagets løsning ligger Model 2F nordligere ved krydsningen med Ring 3, og Model 2F indebærer derfor flere støjgener ved Ejbygaard end i lovforslagets løsning.
- I forhold til Jyllingevej-modellen indebærer Model 2F til gengæld større støjgener længere mod vest, sydvest for Ejby, hvor motorvejen i Model 2F går gennem et område, som i dag benyttes til rekreative formål af borgerne og institutioner i Ejby – her ligger i dag et idrætsområde med boldbaner. Dette område berøres ikke i lovforslagets løsning eller i Jyllingevej-modellen.

Med hensyn til støjforholdene i Model 2F skal Vejdirektoratet endvidere anfører, at:

- Model 2F er udformet således, at Motorring 3 i sydgående retning skal hæves, hvorved forbindelsesrampen fra syd mod vest føres under Motorring 3. Dette vil give større støjgener end i Jyllingevej-modellen og lovforslagets løsning, hvor det sydgående spor på Motorring 3, med den største trafikmængde sænkes og forbindelsesrampen med den mindste trafikmængde føres over.
- Motorvejen er i Model 2F ført over Oxbjergvej og ligger i terræn midt på strækningen mellem Motorring 3 og Ring 3. For at begrænse støjudbredelse i samme omfang på denne strækning som i lovforslagets løsning og Jyllingevej-modellen, vil der skulle opføres støjvolde, der er 4-6 meter højere end voldene i lovforslagets og Jyllingevej-modellen, og som derfor antageligt bliver mindst 7-9 meter høje.

## ANLÆGSFASEN

Udover at etablere en 6-sporet motorvej mellem Motorring 3 og Ring 3 samt en 2-sporet Tværvæg gennem erhvervsområdet indebærer Model 2F, at der – for at begrænse trafikken og vej-



tværsnittet af Tværvej - skal etableres et tredje vejsystem – idet der også anlægges en ny Jyllingevej med 2x 2 ensrettede spor langs motorvejen.

Med hensyn til kompleksitet i anlægsfasen må Model 2F anses for væsentlig mere kompleks end Jyllingevej-modellen. Vejdirektoratet er således ikke af den opfattelse, at Model 2F har væsentlige fordele i anlægsfasen i forhold til Jyllingevej-modellen. Tværtimod vil anlægsfasen både være mere kompleks og besværlig end såvel Jyllingevej-modellen som lovforslagets løsning bl.a. som følge af:

- at der i anlægsfasen skal afvikles en trafik på op mod forventet 50.000 køretøjer pr. hverdagsdøgn. Da Tværvej udlægges som en mindre vej kan denne vejforbindelse ikke alene afvikle Jyllingevejstrafikken i anlægsfasen. Denne trafik skal i Model 2F derfor også afvikles i forbindelse med anlæg af motorvej og/eller de 2x2 spor langs hermed samt bro- og tunnelarbejderne knyttet hertil.
- I Jyllingevej-modellen anlægges den ny Jyllingevej gennem erhvervsområdet, mens den eksisterende Jyllingevej afvikler trafikken. Når forlægningen af Jyllingevej er gennemført, kan trafikken flyttes over og afvikles på den forlagte Jyllingevej, og motorvejen etableres i den gamle Jyllingevejs forløb i vid udstrækning uafhængig af den øvrige trafik.
- I lovforslaget anlægges alene en ny 6 sporet motorvej, og Jyllingevej bevares.

## ØKONOMI

Med hensyn til ekspropriationer vil der med Model 2F være en betydelig besparelse i forhold til Jyllingevej-modellen. Men der vil som nævnt også skulle ske ekspropriationer i Model 2F og derfor være omkostninger hertil, bl.a. må der forudses ekspropriationer i erhvervsområdet nord for Jyllingevej, der er af et større omfang end i lovforslagets løsning.

I forhold til Jyllingevej-modellen og lovforslagets løsning vil der for Model 2F være en række poster som er dyrere:

- Omfattende ledningsomlægninger vil stadig skulle gennemføres som i Jyllingevej-modellen - omlægninger af de store trykspildevandsledninger vil i Model 2F blive mere kompliceret og fordyrende, idet forbindelsesrampen fra syd mod vest er ført under motorvejen.
- Model 2F indebærer mere omfattende bygværker (herunder bro og støttemure i forbindelse med de østgående kørespor for Jyllingevejstrafikken, ved overføringen af i alt 11 kørespor over Oxbjergvej fordelt på to broer, tunnelen i forbindelse med underføringen af forbindelsesrampen fra syd mod vest) end i Jyllingevej-modellen såvel som i lovforslagets løsning.



- Endelig indebærer Model 2F som nævnt ovenfor, at der skal anlægges i alt 10-12 kørespor i snittet mellem Motorring 3 og Ring 3 til afvikling af lokal og motorvejstrafikken. I Jyllingevej-modellen er der udlagt 6 spor til motorvejen og 4 spor til den forlagte Jyllingevej. I lovforslagets løsning anlægges motorvejen også med seks spor, og idet den nuværende Jyllingevej bibeholdes, indebærer lovforslagets løsning samlet set kun nyanlæg af 6 spor.

Det vil ikke som anført af William Pedersen være muligt at genbruge den nuværende Jyllingevej i næsten hele vejens længde. Ud fra planerne af Model 2F kan ses, at forløbet for Model 2F ikke følger den nuværende Jyllingevejs forløb i terrænet:

- Bl.a. skal i Model 2F etableres en meget lang tunnel til forbindelsesrampen fra Motorring 3 syd mod Frederikssundmotorvejen vest og forbindelsesrampen fra Motorring 3 nord mod Frederikssundmotorvejen vest ligger højere end den nuværende Jyllingevej, som derfor ikke kan genbruges her.
- Trafikken fra Jyllingevej i vestgående retning vil på størstedelen af strækningen fra Islevdalvej til den rammer Tværvejen vest for Oxbjergvej, ligge i en nordligere linieføring igennem det skovbevoksede beplantningsbælte langs erhvervsområdet nord for den nuværende Jyllingevej.
- Ydermere vil tilslutningen mellem den vestgående del af Jyllingevej og Tværvej vil endvidere ikke kunne ske med så skæve en tilslutningsvinkel som Model 2F vises med. Den vestgående del af Jyllingevej vil derfor skulle flyttes længere mod nord.
- Vejdirektoratet vurderer på denne baggrund, at der næppe på mere end 300-400 meter af strækningen – primært længst mod vest ved Ring 3 – vil kunne ske genbrug af den nuværende Jyllingevej. På resten af strækningen skal der anlægges en ny vej, og der skal endvidere etableres et nyt afvandingssystem og vejudstyr som autoværn og belysning.

I lovforslagets løsning omlægges Jyllingevej ikke.

Desuden vil en evt. sideflytning af Motorring 3 mod øst på en ca. 1 km lang strækning medføre ekstraomkostninger.

Model 2F må på det foreliggende grundlag forventes at blive minimum 500 mio. kr. dyrere end lovforslagets løsning.

#### **DIALOG MED GRØN TRAFIK I BYCIRKLEN M.FL.**

Vejdirektoratet har den 19. august 2005 haft et møde med Grøn Trafik i Bycirklen, Kulturøko-logisk Forening i Albertslund og Kastaniehøj Grundejerforening vedr. Jyllingevej-modellen. På mødet havde foreningerne lejlighed til at fremføre og uddybe forslag til hvordan Jyllingevej-modellen efter deres opfattelse kunne gøres ”mere spiselig”.





På mødet 19. august 2005 med Grøn Trafik i Bycirklen, Kulturøkologisk Forening i Albertslund og Kastaniehøj Grundejerforening modtog Vejdirektoratet endvidere et såkaldt Model 2F forslag – som er det 6. Model 2 forslag - til 1. etape af Frederikssundmotorvejen.

Referat fra mødet 19. august 2005 er vedlagt som bilag.

Vejdirektoratet modtog efterfølgende 24. august 2005 har modtaget et revideret udkast af Model 2F fra William Pedersen. Vejdirektoratets bemærkninger i nærværende notat henholder sig til det seneste Model 2F forslag fremsendt 24. august 2005. Henvendelsen af 24. august 2005 er tillige vedlagt som bilag.

### **ÆNDRINGSFORSLAG TIL JYLLINGEVEJ-MODELLEN**

Ved mødet 19. august 2005 med Vejdirektoratet pegede Grøn Trafik i Bycirklen på, at Jyllingevej-modellen indebærer, at vejanlægget kommer meget tæt på beboerne i bebyggelsen Ejbygaard. Grøn Trafik i Bycirklen foreslog derfor at flytte motorvejen længere mod syd væk fra bebyggelsen, så motorvejen på denne strækning kommer til at ligge i Vestskoven syd for den nuværende Jyllingevej.

Deltagerne fra Grøn Trafik m.fl. oplyste, at de betragter den yderste del af Vestskoven nærmest krydset ved Ring 3 som værende mindre interessant end skovstykket lige syd for Ejby.

Som nævnt under bemærkningerne til Model 2F indebærer forslaget om at ændre på linieføringen for motorvejen og udformningen af sløjfe-rampen, at støjgenerne ved Ring 3 ved Ejbygaard bliver mindre – til gengæld bliver de større længere mod vest, hvor ramperne går gennem et idrætsområde beliggende sydvest for Ejby. Med ændringsforslaget bliver indgrebet i Vestskoven endvidere større end i Jyllingevej-modellen.

Ydermere medfører ændringen af sløjferampen, at der er risiko for at bilisterne kører af rampen. Vejdirektoratet kan af trafiksikkerhedsmæssige grunde derfor ikke anbefale denne løsning.

Grøn Trafik i Bycirklen påpegede endvidere på mødet med Vejdirektoratet, at linieføringen for den forlagte Jyllingevej medførte store indgreb i ejendommene syd for Sandbækvej.

Grøn Trafik foreslog derfor at flytte såvel forbindelsesrampen fra nord mod vest som frakørselsrampen fra Motorring 3 i sydgående retning til Jyllingevej længere mod syd. Efter foreningens opfattelse er der plads til at flytte disse ramper længere mod syd, da Jyllingevej skal fjernes det pågældende sted i Jyllingevej-modellen. Forslaget om at flytte ramperne blev begrundet med, at der derved spares ekspropriation af den kontorbygning, der i dag ligger parallelt med Jyllingevej umiddelbart øst for Hvissingegrøften.

Vejdirektoratet skal med hensyn til ændringsforslaget om at flytte forbindelsesrampen fra nord mod vest og frakørselsrampen fra Motorring 3 i sydgående retning til Jyllingevej længere mod syd henvise til den teknisk-økonomiske analyse, hvor denne mulighed er beskrevet.



Heraf fremgår, at man ved en flytning af disse ramper mod syd antageligt vil kunne undgå at skulle ekspropriere ejendommen, der i dag ligger helt ud til Jyllingevej vest for Islevdalvej. Det anslås, at der herved kan spares omkring 15 mio. kr. En flytning af ramperne mod syd vil imidlertid have den konsekvens, at der skal indlægges en kontrakurve på forbindelsesrampen fra nord mod vest med mindre kurveradier og overgangskurver. Udformningen fraviger derved udformningen på de øvrige forbindelsesramper, idet det bliver mere geometrisk snævert end den øvrige del af forbindelsesanlægget. Derved bliver vejforløbet mindre genkendeligt og forudsigeligt for trafikanten. Ydermere vil tilkørselsrampen fra Jyllingevej til Motorring 3 i sydgående retning blive meget stejl. Sammenlagt vil disse forhold erfaringsmæssigt føre til en ringere trafikikkerhed end på den øvrige del af tilslutnings- og forbindelsesanlægget.

Med henblik på at nedsætte trafikmængden på Sandbækvej og derved at begrænse vejudlægget og arealforbruget til den forlagte Jyllingevej gennem erhvervsområdet foreslog Grøn Trafik i Bycirklen også, at man etablerer en tilkørselsrampe til Frederikssundmotorvejen i krydset Jyllingevej og Islevdalvej. Derved kan trafikken fra øst til Ring 3 og mod vest ad Frederikssundmotorvejen køre på motorvejen allerede ved Islevdalvej i stedet for ved tilslutningsanlægget ved Ring 3, som det er skitseret i Jyllingevej-modellen. Tilkørslen skulle således ske i vestgående retning med indfletning ved sammenfletningen af de to forbindelsesramper fra nord henholdsvis syd i vestgående retning. Trafikanterne skal dog ikke kunne køre fra det pågældende sted.

Vejdirektoratet kan ikke anbefale en sådan ekstra tilslutning til motorvejen i Jyllingevej-modellen for at aflaste den forlagte Jyllingevej. En ekstra tilslutning vil medføre en yderligere sammenfletning på motorvejsstrækningen mellem Motorring 3 og Ring 3, hvor der i forvejen skal ske en sammenfletning af trafik fra Motorring 3 fra syd henholdsvis nord i vestgående retning, og hvor der også skal være plads til, at trafikken kan flette fra ved frakørslen ved Ring 3. Vejdirektoratet skal - tilsvarende lignende forslag fra William Pedersen (Model 2d og Model 2c) pege på, at der ikke er plads til, at de skitserede ind og udfletninger kan ske trafikikkert.

Grøn Trafik i Bycirklen foreslog endelig, at man alternativt til tilkørsels-rampen kunne man supplere Jyllingevej-modellen ved at anlægge en ny vej parallelt med og nord for den nuværende Jyllingevej gennem beplantnings-bæltet vest for Hvissingegrøften. Derved kunne trafik fra øst mod Ring 3 og Frederikssundmotorvejen undlade at køre ind i industriområdet og med den reducerede trafik, der derved ville køre ind ad Islevdalvej, behøvede man ikke længere at have en blød s-kurve det pågældende sted. Den positive konsekvens er ifølge Grøn Trafik i Bycirklen, at indgrebet i virksomhederne det pågældende sted bliver mindre. Med dette alternativ kunne man også overveje at sløjfe den i Jyllingevej-modellen skitserede frakørselsrampe fra Motorring 3 i sydgående retning til Jyllingevej og i stedet bibeholde frakørselsrampe 22, Islev.

Vejdirektoratet skal til forslaget om at supplere Jyllingevej-modellen ved at anlægge en parallelvej nord for den nuværende Jyllingevej gennem beplantningsbæltet bemærke følgende:

- Der vil være færre ekspropriationer i erhvervsområdet nord for den nuværende Jyllingevej



- Der skal etableres både en ny Tværvej og en parallelvej til denne – den nuværende Jyllingevej kan ikke genbruges som i lovforslagets løsning
- Forlægningen af Jyllingevej betyder, at der skal etableres to nye kryds ved Ring 3 og Ejby Industrivej – dette medfører dårligere trafikforhold i anlægsfasen end i lovforslagets løsning
- Der skal som i Jyllingevej-modellen ske en omlægning af de mange kabler og ledninger i den nuværende Jyllingevej
- Etablering af parallelvejen mod nord må forventes at medføre ekspropriationer af ejendomme beliggende langs den nuværende Jyllingevej øst for Hvissingegrøften – dette sker ikke i lovforslagets løsning
- Beplantningsbæltet nord for Jyllingevej inddrages. Der spares som i Jyllingevej-modellen ca. 11 ha af Vestskoven i forhold til lovforslagets løsning

Forslaget anslås at medføre ekstraomkostninger i forhold til lovforslagets løsning af størrelsesordenen 500 mio. kr. i prisniveau 2005 bl.a. som følge af den vanskeligere anlægsfase, anlæg af en ny Jyllingevej og nye kryds ved Ring 3, ekspropriationerne øst for Hvissingegrøften og ledningsomlægninger. Dette er dog ca. 400 mio. kr. billigere end Jyllingevej-modellen p.g.a. færre ekspropriationsomkostninger i erhvervsområdet.