



Folketingets Trafikudvalg  
Christiansborg  
1240 København K

Dato : 5. april 2005  
J.nr. : 400-2

Trafikudvalget har i brev af 11. marts 2005 stillet mig følgende spørgsmål 29 (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare.

Svaret med bilag vedlægges i 5 eksemplarer.

**Spørgsmål 29:**

"Ministeren bedes kommentere det materiale, Grøn Trafik i Bycirklen og William Pedersen afleverede i forbindelse med dialogmødet den 12. januar 2005 i Trafikministeriet, jf. L 11, folketingsåret 2004-05, 1. samling – bilag 31.

Spørgsmålet har tidligere været stillet i folketingsåret 2004-05, 1. samling, jf. TRU L 11 – spørgsmål 30."

**Svar:**

Grøn Trafik i Bycirklen udleverede på dialogmødet materiale, der blandt andet omfattede følgende forhold ved henholdsvis lovforslagets projekt og de forskellige modeller foreslået af William Pedersen:

1. Arealindgrebet i Vestskoven
2. Arealindgrebet i ejendomme m.v.
3. Flettestrækninger
4. Hastigheder og trafikstrømme
5. VVM-proces

1. Arealindgrebet i Vestskoven

William Pedersen fremlagde på dialogmødet den 12. januar 2005 arealberegninger af, hvor store dele af Vestskoven, der vil blive berørt af henholdsvis lovforslagets projekt og forslaget fra William Pedersen. Af denne

gennemgang fremgik det, at lovforslagets projekt beslaglægger ca. 37 ha skovareal mod William-modellens ca. 11 ha skovareal.

Vejdirektoratet har hertil anført, at direktoratet forventer, at der skal ryddes ca. 26 ha skov i lovforslagets projekt – svarende til ca. 2 pct. af Vestskoven og ca. 10 ha i William-modellen – svarende til ca. 1 pct. af Vestskoven. Vejdirektoratet har i denne opgørelse af, hvor meget skov, der skal ryddes, medregnet arealer, der ligger inden for selve vejanlægget, det vil sige, at arealer mellem ramper og mindre strimler efterladt træbevoksning er medtaget i opgørelsen.

Vejdirektoratet har derimod ikke medtaget skovarealet nord for motorvejens sydlige afgrænsning i opgørelsen, idet dette skovareal ikke ryddes i lovforslagets projekt.

## 2. Arealindgrebet i ejendomme m.v.

Samlet set vurderes William Pedersens forslag at medføre flere ekspropriationer i forhold til såvel boligejendomme som erhvervsejendomme end Vejdirektoratets linieføringsforslag.

Modellen fra William Pedersen presser forbindelsen mellem Motorring 3 og Frederikssundmotorvejens 1. etape så langt mod nord som muligt. Det betyder, at udvidelsen medfører et større indgreb på ejendommene ved Hvidsværmervej. Disse ejendomme er en række erhvervsejendomme, der har parkeringsarealer og lignende ud mod Motorring 3, ligesom nogle af ejendommene har læsseramper ud mod Motorring 3. Selv ekspropriation af en få meter bred strimmel kan derfor betyde forskellen mellem del- eller totalekspropriation. Dette bestemmes i sidste ende af den enkelte ejers indstilling og vurdering af, hvorvidt virksomheden kan fortsætte på lokaliteten efter vejudvidelsen.

Nedenstående tabel viser antallet af ejendomme, som vil blive medtaget i en arealfortegnelse over arealer eller servitutpålæg, der skal erhverves:

<b>Antal berørte ejendomme mv.</b>	<b>Ejendoms-kategori</b>	<b>Vejdirektoratets forslag</b>	<b>William Pedersens forslag</b>
<b>Totalekspropriationer</b>	Erhvervsejendomme	1-2	6-7
	Boligejendomme	10-20	14-26
<b>Delekspropriationer ekskl. Totalekspropriationer</b>	Erhvervsejendomme	14-18	23-25
	Boligejendomme	5-10	8-13
<b>I alt</b>		30 – 50	51-71

Langs Hvidsværmervej må en del af erhvervsejendommene påregnes total-eksproprieret, da ramperne må forventes at komme helt ind til bygningernes bagside, og måske skal en del af bygningerne nærmest motorvejen fjernes. Det nærmere omfang af totalekspropriationer vil afhænge af projektets endelige udformning, ejendommenes anvendelse, virksomhedernes interne transportlogistik, ønsker om totalekspropriation og Ekspropriationskommissionens indstilling.

Der har ikke, som det fremføres af Grøn Trafik i Bycirklen, været påstand fra Vejdirektoratet om, at der ikke forventes eksproprieret ejendomme langs Hvidsværmervej i lovforslagets projekt.

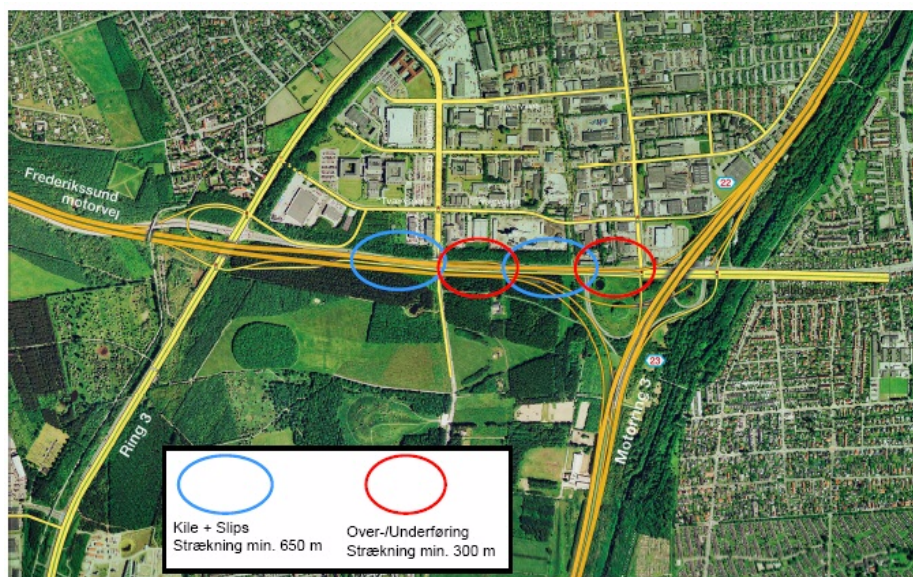
Omfanget af ekspropriationer vil endeligt skulle fastlægges af Ekspropriationskommissionen. En sådan fastlæggelse foregår på baggrund af et detailprojekt, der i relation til de enkelte ejendomme kan danne grundlag for bedømmelsen af et endeligt ejendomsretligt indgreb. Et sådant detailprojekt foreligger endnu ikke for hverken Vejdirektoratets linieføringsforslag eller for modellen foreslået af William Pedersen.

I forhold til forslaget fra William Pedersen skal det desuden bemærkes, at der her er tale om en skitse, der blandt andet ikke indeholder oplysninger om højdeforhold og dermed skråningers udstrækning på ejendommene.

### 3. Flettestrækninger

Grøn Trafik i Bycirklen kritiserer Vejdirektoratets projekt for at være karakteriseret ved for korte flettestrækninger, og foreningen er af den opfattelse, at der ikke er noget problem med flettestrækningerne i Model 2c i vestgående retning.

I William Pedersens forslag er der ikke tilstrækkelig flettestrækning mellem Motorring 3 og Ring 3. En nedklassificering af strækningen til en vej af lavere klasse løser ikke dette grundlæggende problem.



*Problematiske strækninger i vestgående retning i Williams forslag*

Afviklingen af så store trafikmængder på en sikker og glidende måde, og det at skabe sammenhæng i motorvejsnettet mellem Motorring 3 og Motorring 4, vil ikke kunne opfyldes med en nedklassificering til en vej med en lavere standard. Det hjælper heller ikke at flytte flettepunktet i vestgående retning længere mod vest.

Hvis den sydfra kommende rampe mod vest i William Pedersens forslag skal tilsluttes længere mod vest for at undgå fletteproblemer med den nordfra kommende rampe, vil det yderligere have en række negative konsekvenser. Tilslutningen skal således flyttes så langt mod vest, at det indebærer, at det ikke er muligt at etablere en frakørselsrampe ved Ring 3. Endvidere skal den sydfra kommende rampe over en strækning føres parallelt med motorvejen, således at den beslaglægger en del af det beplantede areal mellem Jyllingevej og erhvervsområdet.

Af hensyn til trafiksikkerheden er det vigtigt, at trafikanterne ikke oplever hyppige eller bratte skift i en vejs standard, og det er derfor også et bærende princip, at der skal være kontinuitet i motorvejsstandarden i alle retninger i et fordelingsanlæg. Efter Vejdirektoratets vurdering er en nedklassificering af strækningen med de i William Pedersens forslag forudsatte til- og frakørselsramper til motorvejsnettet derfor trafiksikkerhedsmæssigt betænkelig.

For en yderligere gennemgang og illustration af flettestrækninger i henholdsvis lovforslagets projekt og William Pedersens forslag henvises til besvarelsen af spørgsmål 31 nedenfor.

På dialogmødet 12. januar 2005 blev der ytret bekymring om tilstrækkelig flettelængde i østgående retning i lovforslagets projekt med henvisning til

flettestrækningen på Holbækmotorvejen i østgående retning ved IKEA. Vejdirektoratet har på denne baggrund undersøgt mulighederne for at forlænge flettestrækningen i lovforslagets linieføring i østgående retning. Det er Vejdirektoratets vurdering, at flettestrækningen i østgående retning kan øges fra ca. 385 meter til ca. 850 meter. Dette muliggøres ved, at tilkørselsrampen fra Ring 3 i østgående retning bygges som sløjferampe samtidig med, at forbindelsesanlægget ved Motorring 3 ændres. Herved skabes plads til den forlængede flettestrækning.

#### 4. Hastigheder og trafikstrømme

Grøn Trafik i Bycirklen peger på, at det er fejlagtigt, at man kun kan køre 50-60 km på ramperne, når man med de samme kurveradier på ramperne i Vejdirektoratets projekt kan køre op til 80 km. Endvidere er foreningen af den opfattelse, at der ikke er problemer med udformningen af den rampe i Model 2c, der går fra Motorring 3 fra nord mod vest.

Hastigheden fastlægges i henhold til vejreglerne, der angiver nogle minimumsstørrelser i geometrien, om bl.a. stopsigtelængder på baggrund af såvel horisontale som vertikale kurver, rabatbredder, beliggenhed af evt. støttevægge mv. Det er således en samlet vurdering af vejens tracé, som bestemmer den endelige skilte hastighed.

Vejanlægget i lovforslaget forventes udformet således, at hastigheden gennem fordelingsanlægget kan skiltes til op til 70 eller 80 km/time. Da de geometriske krav gælder både for horisontal- som vertikalgeometrien betyder det for Williams forslag – selv med en horisontal kurveradius på 400 meter – at den maksimale hastighed vurderes at blive højst 50-60 km/time på grund af vertikalgeometrien.

For at Williams forslag kan videreudvikles med hensyn til overgangskurver og vertikale minimumskurver/størrelser, vil det være nødvendigt at ændre den horisontale placering af ramperne således, at Williams forslag ikke kan bibeholdes indenfor det lille areal, som William Pedersen har optegnet.

Vejdirektoratet har optegnet Model 2c foreløbigt under hensyntagen til ikke alene den horisontale udstrækning som Grøn Trafik og William Pedersen har fremlagt de forskellige versioner af Model 2 i, men også under hensyntagen til den vertikale udformning. Det er imidlertid Vejdirektoratets vurdering, at de foreslåede tilretninger – uanset hvilken hastighed, der skiltes til - ikke ændrer ved de grundlæggende problemer i Model 2c, nemlig at der ikke kan skabes plads nok til de to sammenfletninger efterfulgt af en udfletning mellem Islevdalvej og Ring 3.

Vejdirektoratet har med det formål at tilvejebringe det bedst mulige beslutningsgrundlag fået gennemført trafikberegninger af de forslag, der blev beskrevet i VVM-rapporten og i lovforslaget.

Beregningerne af de trafikale konsekvenser af lovforslagets projekt viser, at Jyllingevej aflastes ikke alene på strækningen mellem Ring 3 og Motorring 3, men også videre ind gennem boligområdet øst for Motorring 3 i Rødovre Kommune ind mod København.

Dette er ikke tilfældet i William Pedersens forslag – Model 2c. Her viser beregningerne, at William Pedersens forslag tværtimod betyder, at trafikken på Jyllingevej stiger. I forslaget forventes således en stigning i trafikken på strækningen mellem Motorring 3 og Tårnvej på ca. 6.200 biler pr. hverdagsdøgn, i forhold til lovforslagets projekt.

I Vejdirektoratets linieføring vil det være mere attraktivt at benytte den 6-sporede motorvej Frederikssundmotorvej videre ad Motorring 3 end i dag. Tilsvarende vil ruten mod/fra Rødovre og København ad Jyllingevej være mindre attraktiv end i dag, da bilister på denne rute skal benytte ramperne ved Ring 3 og køre gennem rampekrydsene. Det medfører, at ca. 2.100 trafikanter med mål i København i 2010 vil vælge at køre ind til København via Motorring 3 og ad en anden indfaldsvej.

I William Pedersens forslag er det mere attraktivt at køre ad den ombyggede Jyllingevej ind mod København end i Vejdirektoratets projekt. Dette har i trafikmodelberegningerne i William Pedersens forslag vist sig at ville medføre, at 6.200 flere trafikanter vil benytte Jyllingevej øst for Motorring 3 i forhold til i Vejdirektoratets forslag.

./. Trafikbelastningen i de to forslag fremgår af vedlagte bilag.

#### 5. VVM-proces

Grøn Trafik i Bycirklen stiller spørgsmålstejn ved, at det vil tage minimum et år at gennemføre en VVM-undersøgelse af Model 2c og er desuden af den opfattelse, at der skal laves supplerende undersøgelse af Vejdirektoratets projekt bl.a. på grund af støjgenerne i Rødovre.

Vejdirektoratet skønner, at det minimum vil tage et år at gennemføre en VVM-undersøgelse af linieføringer med udgangspunkt i Jyllingevejs forløb.

Dette tidsrum er nødvendigt, fordi der i forbindelse med VVM-undersøgelsen - udover skitsering af mulige vejprojekter (beskrivelse af vejgeometri, belægninger, vejudstyr, ledningsomlægninger, trafikafvikling i anlægsperioden mv.), beregninger af trafikken og vurdering af miljøet - skal gennemføres en række faste procedurer, herunder blandt andet en indledende idé- og offentlighedsfase samt en afsluttende offentlig høringsfase.

En periode på ca. 1 år er hurtigere end normalt, men muliggøres blandt andet ved, at Vejdirektoratet kan genanvende dele af råmaterialet fra den tidligere gennemførte VVM-undersøgelse.

Med hensyn til støjgenerne i Rødovre bemærkes, at det sydgående spor på Motorring 3 i Vejdirektoratets linieføring skal forlægges længere mod vest og desuden graves ned, således at broen kun vil komme lidt over terrænniveau. Dette er gjort netop af æstetiske og støjmæssige årsager. Trafikken på Motorring 3 i sydgående retning kommer til at køre i et niveau, der er lavere end i dag, og vil dermed støje mindre.

Med venlig hilsen

Flemming Hansen