



Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg
1240 København K

Dato : 9. december 2005
J.nr. : 432-18

Trafikudvalget har i brev af 29. november 2005 stillet mig følgende spørgsmål 146 (alm. del) som jeg hermed skal besvare.

./. Svaret med bilag vedlægges i 5 eksemplarer.

Spørgsmål 146:

Ministeren bedes kommentere vedlagte henvendelse af 30. september 2005 fra Professor Otto Anker Nielsen vedr. forslag til 1. etape af Frederikssund motorvejen og herunder oplyse, om forslaget kunne udgøre et muligt kompromis mellem de forskellige løsningsmodeller.

Svar:

På baggrund af Trafikudvalgets spørgsmål har Vejdirektoratet udarbejdet vedlagte notat: "Vejfaglig vurdering af forslag fra Otto Anker Nielsen vedrørende 1. etape af Frederikssundmotorvejen" af 6. december 2005, der indeholder en vurdering af de trafikikkerhedsmæssige, trafikale og vejtekniske forhold vedrørende det nye forslag til linieføring. Herudover indeholder notatet en vurdering af de arealmæssige konsekvenser og økonomiske omkostninger.

Otto Anker Niensens forslag er udformet ved at omlægge Jyllingevej til to ensrettede lokalveje "udenpå" Frederikssundmotorvejen mellem Motorring 3 og Ring 3 efter det samme princip som Helsingørmotorvejen fra Brogårdsvej og ind mod København, hvor Lyngbyvej føres parallelt med motorvejen. Den vestgående del af Jyllingevej skal ifølge forslaget fastholdes i sin nuværende linieføring, og den samlede udbygning af vejanlægget sker mod syd i Vestskoven.

Det er Vejdirektoratets vurdering af de trafikikkerhedsmæssige forhold, at forslaget er meget problematisk. Det skyldes dels, at lokaltrafikken på strækningen mellem Ejby Industrivej/Oxbjergvej og Vestvolden sammenblandes med den gennemkørende motorvejstrafik midt på forbindelsesrampen mellem Frederikssundmotorvejen og Motorring 3.

Derudover er afstanden mellem tilkørselsrampen, hvor lokaltrafikken blandes med den gennemkørende motorvejstrafik på forbindelsesrampen og frakørselsrampen, hvor lokaltrafikken igen kører fra forbindelsesrampen

og tilbage til Jyllingevej alt for kort, hvilket efter Vejdirektoratets vurdering er en trafikikkerhedsmæssig meget uhensigtsmæssig udformning.

Det er Vejdirektoratets vurdering af de trafikale forhold, at trafikken ikke kan afvikles tilfredsstillende på grund af de meget korte flettestrækninger og at forslaget må forventes at indebære mere trafik på Jyllingevej igennem Rødovre end Vejdirektoratets projekt.

Det er Vejdirektoratets vurdering af de vejtekniske forhold, at forslaget ikke overholder vejreglerne for så vidt angår kurveradier, flettestrækninger og længdeprofil.

Med hensyn til de arealmæssige konsekvenser anføres det af Otto Anker Nielsen, at det med hans forslag kan undgås at foretage store ekspropriationer af Vestskoven, og at det helt kan undgås at ekspropriere bygninger.

Dette er efter Vejdirektoratets vurdering ikke korrekt. Bl.a. indebærer udformningen af ramperne ved Motorring 3 et større arealindgreb i ejendommene beliggende mellem Motorring 3 og Hvidsværmervej og et deraf følgende større omfang af ekspropriationer af bygningsanlæg end i Vejdirektoratets projekt.

Ifølge forslagens planskitse anslås det, at der skal forbruges minimum 10-15 ha af Vestskoven svarende til ca. 1 % af det samlede Vestskovareal. Imidlertid vil hensynet til bl.a. nødvendige højdeforskelle ved krydsende veje og rampernes placering ifølge Vejdirektoratets vurdering medføre, at forslaget vil lægge beslag på et større areal end vist på skitsetegningen. Vejdirektoratets projekt forbruger til sammenligning ca. 26 ha svarende til 2 % af det samlede Vestskovareal.

Som det også anføres af Otto Anker Nielsen selv, må forslaget forventes at blive dyrere end Vejdirektoratets projekt, hvilket dels skyldes at Jyllingevej skal omlægges. Det er på det foreliggende grundlag ikke muligt at prissætte forslaget fra Otto Anker Nielsen mere detaljeret.

Sammenfattende er det Vejdirektoratets vurdering, at Otto Anker Niensens forslag til linieføring af 1. etape af Frederikssundmotorvejen ikke er en anvendelig løsning.

Med venlig hilsen

Flemming Hansen