



BGH 06-12-2005
Side 1/6

Notat

Vejfaglig vurdering af forslag fra Otto Anker Nielsen vedrørende 1. etape af Frederikssundmotorvejen

Indledning

I nærværende notat er gennemgået et forslag fra Otto Anker Nielsen til en 1. etape af Frederikssundmotorvejen. Notatet indeholder en vejfaglig vurdering af de trafikikkerhedsmæssige, trafikale og vejtekniske forhold af forslaget. Endvidere er de arealmæssige konsekvenser af forslaget samt omkostningerne for forslaget i forhold til Vejdirektoratet projekt vurderet.

Beskrivelse af forslaget

Forslaget fra Otto Anker Nielsen til 1. etape af Frederikssundmotorvejen fremgår af bilag 1.

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

Mellem Ring 3 og Ejby Industrivej/Oxbjergvej er forslaget udformet med en vestvendt frakørselsrampe og en østlig tilkørselsrampe mellem Frederikssundmotorvejen og Jyllingevej. På samme måde er der mellem Ejby Industrivej/Oxbjergvej og Islevdalvej foreslået en tilkørselsrampe til motorvejen fra Jyllingevej i begge retninger. Denne tilslutningsmulighed findes ikke i Vejdirektoratets projekt.

Øst for Motorring 3 er forslaget udformet med en frakørselsrampe fra Frederikssundmotorvejen til Jyllingevej, en vejforbindelse som heller ikke findes i Vejdirektoratets projekt. For trafik fra Motorring 3 fra syd mod vest ad Jyllingevej er der indføjet en sløjferampe, mens den eksisterende sløjferampe for østvendt trafik fra Jyllingevej til Motorring 3 mod nord er fjernet. De øvrige ramper i tilslutningsanlæg 22 og 23 er i deres linjeføring næsten uændrede i forhold til den nuværende situation.

Vest for Motorring 3 bibeholdes frakørselsrampen til Islev og Jyllingevej.



Vejteknik og trafiksikkerhed

Otto Anker Nielsen peger på, at forslaget løser en del af de problemer, der efter hans opfattelse er knyttet til dels Vejdirektoratets projekt dels de såkaldte William forslag til en 1. etape af Frederikssundmotorvejen.

Forslaget fra Otto Anker Nielsen skal dels undgå ekspropriationer af Vestskoven og dels skaffe en hurtig adgang for trafik fra byen ad Jyllingevej til den nye Frederikssundmotorvej.

Forslaget foreligger alene som en planskitse. Der er ikke tegnet brosignaturer på skitserne og højdeforholdene er ikke beskrevet i forslaget.

Forslaget opfylder **ikke** vejreglerne med hensyn til flettestrækninger, kurveradier og længdeprofil. Forslaget vil ikke kunne afvikle trafikken tilfredsstillende pga af de meget korte flettestrækninger i forslaget. Skal man køre fra Frederikssundmotorvejen til Motorring 3 i nordgående retning skal der således ske 5 flettemanøvrer på en strækning på mindre end 1,5 km.

Endvidere indebærer forslaget, at der sker en sammenblanding af lokaltrafikken på Jyllingevej med den gennemkørende motorvejstrafik. Dette gør forslaget trafiksikkerhedsmæssigt meget problematisk.

Kurveradier og vejenes faktiske bredder er kraftigt undervurderet på planskitzen. Der er således ikke på skitsen forskel i bredden på en enkeltsporet rampe og en tresporet motorvej, og det vil f.eks. ikke være muligt at bevare rideskolens to staldbygninger ved Motorring 3, sådan som det er vist på planen. Også de højdemæssige forhold, som ikke er beskrevet, har stor indflydelse på, hvor meget areal forslaget vil kræve.

Otto Anker Nielsen anfører om forslaget, at vejanlæggets bredde ser voldsomt ud, men at tværprofilet vil kunne klemmes en smule. Det er imidlertid ikke Vejdirektoratets opfattelse, tværtimod vil anlægget under hensyn til højdeforskellene – som Otto Anker Nielsen ikke tager med i betragtning - ved de mange krydsende veje/ramper og rampernes placering kræve et større areal end vist på skitsen.

Otto Anker Nielsen peger på, at hans forslag anlægges som en bymotorvej, hvor motorvejen anlægges på samme måde som Helsingørmotorvejen på strækningen mellem Brogårdsvej og Hans Knudsens Plads. Lokaltrafikken kan her holde sig på den paralleltliggende Lyngbyvej. Denne trafik behøver dermed ikke at blive sammenblandet med den gennemkørende motorvejstrafik på Helsingørmotorvejen.

Dette er imidlertid ikke tilfældet i forslaget fra Otto Anker Nielsen. For Jyllingevej i østgående retning indebærer forslaget nemlig, at lokaltrafikken på strækningen mellem Ejby Industrivej/Oxbjergvej og Vestvolden tvinges ud på forbindelsesrampen mellem Frederikssundmotorvejen og Motorring 3. Herved sker en sammenblanding af lokaltrafik og den overordnede fjerntrafik. Afstanden mellem tilkørselsrampen, hvor lokaltrafikken blandes med den gennemkørende motorvejstrafik på forbindelsesrampen og frakørselsrampen, hvor



lokaltrafikken igen kører fra forbindelsesrampen og tilbage til Jyllingevej er endvidere meget for kort. Dette er en trafiksikkerhedsmæssigt meget uhensigtsmæssig udformning.

På østsiden af Motorring 3 er der i forslaget indlagt en sløjferampe for trafik fra syd mod vest. Denne rampe, der er et nyanlæg, har kun til formål at betjene trafikanter fra syd til områderne ved Islevdalvej og Ejby Industrivej/Oxbjergvej. Dette er en uforholdsmæssig dyr løsning for de forholdsvis få trafikanter som har mål til disse områder, idet alle øvrige trafikanter kan fortsætte gennem fordelingsanlægget til Frederikssundmotorvejen. Det vil være en billigere løsning blot at tilslutte den sydlige frakørselsrampe fra Motorring 3 til Jyllingevej, som det sker i dag, med en vinkelret tilslutning i et signalreguleret kryds. I øvrigt skal det bemærkes, at sløjferampen er vist næsten sammenfaldende med den gren af Frederikssundmotorvejen som føres mod nord til Motorring 3. Her vil der være en højdeforskel på skønsmæssigt ca. 7-9 meter, hvor de to ramper ligger tættest på hinanden.

Som det også er anført af Otto Anker Nielsen, må forslaget forventes at blive dyrere end Vejdirektoratets projekt. Dette skyldes bl.a., at Jyllingevej skal omlægges i forslaget fra Otto Anker Nielsen, men også som følge af et større omfang af ekspropriationer jf. nedenstående vurdering af forslagens arealindgreb. Der er på det foreliggende skitsegrundlag ikke muligt at prissætte forslaget fra Otto Anker Nielsen mere detaljeret.

Det nævnes i forslaget, at den eksisterende S-kurve på Frederikssundmotorvejen vest for Ring 3 kan virke lidt hastighedsdæmpende, hvilket i forhold til udfletningen senere kan være en fordel, idet bilerne via anlæggets fysiske udformning motiveres til at holde sig indenfor hastighedsgrænsen.

Det er imidlertid erfaringen fra andre steder på vejnettet – også på motorvejsnettet – at en pludselig ændring i vejstandarden, som f.eks. en meget mindre kurveradius end i øvrige kurver på en vej, ikke i sig selv virker hastighedsdæmpende, men i stedet er en ulykkesfaktor, fordi trafikanterne med for høj hastighed mister kontrollen over deres køretøj og forulykker. Det skal endvidere understreges, at S-kurven i sin tid kun er blevet etableret som en midlertidig foranstaltning i forbindelse med afslutning/begyndelsen af Frederikssundmotorvejen, og aldrig har været tænkt som en hastighedsdæmpning ”midt” på en motorvejsstrækning.

I forhold til trafiksikkerheden er det vigtigt, at trafikanten oplever vejen entydigt, at den så at sige er selvforklarende, og det vil det ikke være, hvis man undervejs tror man er på en motorvejsrampe, der pludselig fletter med anden trafik.

Da Otto Anker Nielsen's forslag **ikke** overholder vejreglerne for så vidt angår kurveradier, flettestrækning og længdeprofil vil forslaget fra Otto Anker Nielsen ikke være et muligt kompromis mellem Vejdirektoratets projekt og de fremkomne William modeller.



Planforhold og arealindgreb

Otto Anker Nielsen anfører indledningsvis, at det i den oprindelige fingerplan var intentionen, at byområderne skulle udvikle sig langs S-togslinierne med grønne områder mellem således, at der ville være hurtig adgang til grønne områder. Otto Anker Nielsen anfører endvidere, at kritikken af Vejdirektoratets projekt således er berettiget, idet Vestskoven mellem den nye motorvej og Jyllingevej må antages at miste sin rekreative værdi ved anlæg af Vejdirektoratets projekt.

Indledningsvis skal Vejdirektoratet bemærke at en motorvej på strækningen mellem Motorring 3 og Ring 3 har været planlagt siden tresserne. Ved lov nr. 252 af 8. juni 1967 gav Folketinget projekteringsbemyndigelse til en motorvej fra Motorring 3 ved Ejby til området øst for Frederikssund. Projekteringsbemyndigelsen blev ved lov nr. 238 af 7. juni 1968 fulgt op af en anlægsbemyndigelse til en motorvej fra Motorring 3 til Ring 4 (Motorring 4) i Ballerup.

Den første strækning af Frederikssundmotorvejen mellem Ring 3 og Motorring 4 blev anlagt i 1976-78 i henhold til den ovennævnte anlægslov. På den ca. 1,5 km lange strækning fra Motorring 3 til Ring 3 erhvervede Vejdirektoratet arealer til anlæg af en motorvej. Strækningen mellem Ring 3 og Motorring 3 blev imidlertid ikke anlagt på grund af et statsligt byggestop.

Det skal endvidere bemærkes, at det i Trafikplan 2003 fra Hovedstadens Udvalgsråd er anført, at Frederikssundmotorvejen skal prioriteres for at få radialstrukturen i fingerplanen til at fungere.

Ud fra planskitsen af forslaget anslås, at skulle forbruges minimum 10-15 ha af Vestskoven svarende til ca. 1 % af det samlede Vestskovareal. Imidlertid vil forslaget, når der tages hensyn til højdeforskelle ved krydsende veje og rampernes placering kræve et større areal end vist på skitsetegningen. Vejdirektoratets projekt forbruger til sammenligning ca. 26 ha svarende til 2 % af det samlede Vestskovareal jf. også Transport- og energiministerens svar på Trafikudvalgets spørgsmål 85 Alm. del 2. samling 2004-2005.

Endvidere skal bemærkes, at den aktuelle del af Vestskoven som berøres af 1. etape af Frederikssundmotorvejen i dag er omkranset af store vejanlæg, Ring 3, Motorring 3 og Jyllingevej, der alle trafikbetjener meget store trafikmængder. De rekreative områder i den østlige del af Vestskoven er i dag således generelt belastet af støj fra bl.a. den nuværende Frederikssundmotorvej, Jyllingevej, Ring 3 og Motorring 3.

Frederikssundmotorvejen vil i Vejdirektoratets projekt på størstedelen af strækningen mellem Motorring 3 og Ring 3 være gravet ca. 4-6 meter ned under terræn, hvilket betyder, at støj vil blive dæmpet af skråningsanlægget. På strækningen mellem Ring 3 og Motorring 4 gennemføres en udvidelse fra 4 til 6 spor, hvor udvidelsen sker ind mod midterrabatten. Der er forudsat anvendt en særlig støjdæmpende asfalt, som vil reducere støjen noget i forhold til den nuværende belægning på Frederikssundmotorvejen mellem Ring 3 og Motorring 4.



I det omfang, der vil forekomme overskudsjord fra vejanlægget, kan dette, hvor det er hensigtsmæssigt og efter nærmere aftale med Skov- og Naturstyrelsen, anvendes i volde langs motorvejen for at begrænse støjpåvirkningen fra motorvejen yderligere.

Vejanlæggets barrierevirkning for de mennesker som benytter skoven vil stort set være uforandret, da eksisterende vej- og stiforbindelser bibeholdes eller forlægges på mindre delstrækninger i Vejdirektoratets projekt. Der etableres dog også en ny stiforbindelse, som krydser Ring 3 lidt syd for motorvejens underføring af Ring 3. Herved skabes der sammenhæng i stisystemet mellem de to dele af Vestskoven på hver sin side af Ring 3. Der er i dag ingen direkte stiforbindelse over Ring 3, og den ovennævnte stiforbindelse vil i Vejdirektoratets projekt give mulighed for en forbedret rekreativ udnyttelse af skoven.

Otto Anker Nielsen fremfører, at hans forslag indebærer, at der ikke skal foretages ekspropriationer af bygninger. Dette er ikke rigtigt. Udbygningen af Motorring 3 fra 4 til 6 spor samt det forhold, at der skal anlægges en rampe i forbindelsesområdet fra nord mod vest, at frakørselsrampen fra Motorring 3 til Islev bibeholdes samt, at forslaget er udformet med en frakørselsrampe fra Motorring 3 i sydgående retning til Jyllingevej betyder, at der skal erhverves areal fra ejendommene beliggende mellem Motorring 3 og Hvidsværmervej. En række af disse ejendomme må forventes totaleksproprieret. Arealindgrebet langs Hvidsværmervej er som følge af rampeudformningerne større i Otto Anker Nielsens forslag end i Vejdirektoratets projekt.

Det må ligeledes forventes, at skulle ske ekspropriation fra ejendommene som ligger nord for Jyllingevej og øst for Motorring 3 som følge af anlægsarbejderne ved etablering af ramperne. I denne forbindelse skal bemærkes, at arealbehovet ikke alene fastlægges ud fra det færdige anlægs udstrækning, men også ud fra behovet for arbejdsareal i forbindelse med anlægsarbejderne, herunder ledningsomlægninger

Trafik

Otto Anker Nielsen kritiserer, at 1. etape af Frederikssundmotorvejen i Vejdirektoratets projekt ikke er udformet med en tilslutning længere mod øst ved Motorring 3 således, at man her kan køre fra og til Jyllingevej til Frederikssundmotorvejen. Det betyder, at trafikanter, der skal til og fra Frederikssundmotorvejen og til og fra København, skal benytte tilslutningsanlægget ved Ring 3.

Otto Anker Nielsen anfører, at det måske har været intensionen, at man derved ville opnå, at man ikke får trafikken ind til byen ad Jyllingevej. Med baggrund i sin kompetence som professor på trafikmodelområdet peger Otto Anker Nielsen på, at flere trafikanter vil benytte Frederikssundmotorvejen og Jyllingevej og, at alternativerne hertil f.eks. Roskildevej og den gamle Frederikssundsvej er langt mindre hensigtsmæssige end Frederikssundmotorvejen og Jyllingevej.

Vejdirektoratet er enig i, at forslaget fra Otto Anker Nielsen må forventes at indebære mere trafik på Jyllingevej end i Vejdirektoratets projekt. Forslaget indebærer nemlig, at man kan



køre på Frederikssundmotorvejen længere mod øst, og det gør det mere attraktivt at benytte Jyllingevej som adgangsvej ind til København end i Vejdirektoratets projekt.

Der henvises i øvrigt til Transport- og energiministerens svar på Trafikudvalgets spørgsmål 28, 29 og 45 til L11 1. samling 2004-2005 om de trafikale forhold på Jyllingevej ved en mere direkte forbindelse mellem Jyllingevej og Frederikssundmotorvejen i William Pedersens Model 2c forslag, hvoraf bl.a. fremgår, at der vil køre ca. 6.200 flere biler pr. hverdagsdøgn på Jyllingevej mellem Motorring 3 og Tårnvej i Model 2c end i Vejdirektoratets projekt.

Trafikberegninger af Vejdirektoratets projekt viser, at der sker et fald i trafikken ind ad Jyllingevej. Trafikken - ikke bare på Jyllingevej - men også Slotsherrensvej falder, mens trafikken på Frederikssundsvej øst for Tårnvej stort set er uændret. Trafikken i Vejdirektoratets projekt stiger til gengæld på de store indfaldsmotorveje Hillerødmotorvejen, Holbækmotorvejen og Amagermotorvejen og i mindre omfang på Roskildevej. På Roskildevej stiger trafikken i forhold til Basis 2010 med ca. 0,4 % svarende til ca. 2.000 biler pr. hverdagsdøgn.

Der henvises i øvrigt til Transport- og energiministerens svar på Trafikudvalgets spørgsmål 28 til L11 1. samling 2004-2005 om de trafikale konsekvenser på Jyllingevej og det omkringliggende vejnet i Vejdirektoratets projekt skal Vejdirektoratet i øvrigt henvise til Transport- og Energiministerens besvarelse af Trafikudvalgsspørgsmål 6, 7, og 14 til L11 1. samling 2004-2005

Otto Anker Nielsen frygter, at der opstår en flaskehals i krydset Nordre Ringvej – også kaldet Ring 3 – og Jyllingevej.

Hertil skal Vejdirektoratet oplyse, at trafikkapacitetsberegninger gennemført ved projekteringen af Vejdirektoratets projekt i forbindelse med udmøntningen af aktstykke 200 af 2. september 2004 har vist, at trafikken kan forventes afviklet i Jyllingevej-Ring 3 krydset i Vejdirektoratets projekt.