



MINISTEREN

Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg
1240 København K

Dato 9. oktober 2009

Dok.id

J. nr. 004-U18-1257

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 33 92 33 55

Trafikudvalget har i brev af 14. september 2009 stillet mig følgende spørgsmål 1462 (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare.

Spørgsmål nr. 1462:

"Ministeren bedes kommentere henvendelse af 10. september 2009 fra Morten Krogh Johansen, Smørum vedr. placering af Tværvej ifm. anlæg af Frederikssundmotorvejen, jf. TRU alm. del - bilag 618."

Svar:

Morten Krogh Johansen m. fl. fremfører i deres henvendelse argumenter for, at man bør vælge en linjeføring af Tværvej vest om Smørumovre frem for den valgte linjeføring øst om Smørumovre. Morten Krogh Johansen henviser bl.a. til, at en linjeføring vest om Smørumovre er mere hensigtsmæssig som del af en fremtidig mulig Ring 5, og at en mulig Ring 5 i øvrigt er lagt inden for den vestligt placerede transportkorridor i Regionplan 2005.

Tværvej er som en del af Hovedforslag 1 medtaget som en forbindelsesvej i det fremsatte anlægslovsforslag på strækningen mellem Frederikssundsvej/Måløvbyvej ved Kildedal Station og den kommende motorvej til Frederikssund. Tværvej er en nødvendig forudsætning for at kunne gennemføre en etapeafslutning svarende til det i trafikforliget aftalte. Delstrækningen vil endvidere indgå i en eventuel fremtidig Ring 5.

Vejdirektoratet har oplyst, at der i HUR's regionplan 2005 indgik en transportkorridor til eventuelle fremtidige strækningsanlæg (veje, baner, ledninger mv.), herunder også eventuelle anlæg, der ikke kendes i dag. I regionplanen indgik samtidig – udover transportkorridoren - arealreservationer af principiel karakter for de dengang undersøgte vejlinjer for en eventuel fremtidig Ring 5/Tværvej mellem Holbækmotorvejen og Helsingørmotorvejen.

Begge disse reservationer er efterfølgende medtaget i statens Fingerplan 2007 for hovedstadsområdet planlægning og er lagt til grund for kommuneplanlægningen, herunder Egedals kommuneplan.

Vejdirektoratets linjeføring er delvist sammenfaldende med reservationen til overordnet vejanlæg øst for transportkorridoren, der fremgår af Fingerplanen (se vedlagte kortbilag).



De trafikale konsekvenser af såvel en østlig som vestlig tværvejsforbindelse mellem Frederikssundsvej/Måløvbyvej ved Kildedal S-tog station og den kommende motorvej til Frederikssund blev undersøgt i Vejdirektoratets VVM-undersøgelse fra 2002. Vejdirektoratet fravalgte dengang tværvejsforbindelsen med et forløb vest om Smørumnedre, blandt andet fordi den ikke blev vurderet trafikalt hensigtsmæssig.

Den ville give betydelig omvejskørsel for trafik til og fra den kommende motorvej og betyde, at en del trafik vil vælge at køre via Skebjergvej eller Frederikssundsvej frem for at benytte sig af forbindelsesvejen til motorvejen. Aflastningen af den eksisterende Frederikssundsvej vil derfor blive mellem 1.700 og 3.000 biler mindre end med en østlig linjeføring af Tværvej.

Vejdirektoratet har endvidere oplyst, at den aktuelle tværvejsforbindelse øst om Smørumnedre i anlægslovforslaget ikke berører fredede arealer som anført i henvendelsen.

Som det er aftalt i aftale om en grøn transportpolitik af 29. januar 2009, skal der gennemføres strategiske analyser, der skal bidrage til at kortlægge fremtidens trafikale udfordringer og løsningsmuligheder. Heri indgår perspektiverne i Ring 5-korridoren. Der skal i henhold til aftalen ske en drøftelse af de foreløbige resultater af analysen i 2011, og analysens endelige resultater foreligger i 2013.

Med venlig hilsen

Lars Barfoed