

# Frederikssundsmotorvejens 1. etape

I forbindelse med etableringen af 1. etape af Frederikssundsmotorvejen står valget på nuværende tidspunkt mellem Vejdirektoratets løsning med 6-spor gennem Vestskoven og Model2c, som følger Jyllingevejs tracé.

Begge modeller har på det seneste gennemgået en del ændringer for at imødekomme den kritik, der har været, hvilket har skabt forbedringer og nye problemstillinger.

Hen igennem efteråret har vi kunnet glæde os over, at ministeriet og Vejdirektoratet har ladet os deltage i positive og konstruktive møder med Vejdirektoratets vejteknikere. På disse møder har teknikerne påpeget mindre ulemper ved vores alternativ, og det var muligt i fællesskab at finde brugbare løsninger, som har resulteret i den model, som nu diskuteres, Model2c.

Men efterfølgende har vi været meget forundrede over, at så snart sagen bevægede sig højere op i hierarkiet, og de politiske konklusioner skulle drages, er vores alternativ blevet behandlet på en helt anden måde. På dette niveau er kritikken ikke altid blevet rettet imod den tilrettede model, altså Model2c, men mod den tidligere version, som vi ellers i god forståelse med Vejdirektoratets teknikere havde justeret.

Fra dette tidspunkt blev viljen til konstruktiv kritik tilsyneladende afløst af et ønske om at forkaste alternativet på ethvert tænkeligt grundlag, uanset hvor spinkelt dette end måtte være. Vejdirektoratet har overfor Trafikudvalget den 9. december forsøgt at give det indtryk, at Model2 pga. diverse tekniske detaljer ikke er gennemførlig. Efter vor opfattelse er dette ikke korrekt. Vejdirektoratets kritikpunkter er ikke reelle.

Visse kritikpunkter, som tidligere har været fremsat, f.eks. at Model2c betyder et større indgreb i den fredede Vestvold - er omsider blevet trukket tilbage. Men der resterer talrige andre kritikpunkter, som endnu ikke er trukket tilbage. I dette dokument gennemgår vi alle de punkter, som der stadig hersker uenighed om. Gennemgangen tjener til at vise, at Model2c er et realistisk og gennemførligt alternativ.

## A) Vejdirektoratets forslag:

### A1) Længden af krydsflettestrækningen i det østgående spor - er den lang nok?

Krydsflettestrækningen er ca. 385 m, meget mindre end de ideelle 1.000 m, og langt mindre end i Model2c. Da det er to meget store trafikstrømme, der skal krydse på så kort en strækning, må der forudses stor risiko for uheld.

Det hævdes (ministerens svar på spm.1), at 385 m er nok, idet der kun kræves kilelængder på 160 til 200 m, og intet mellemrum mellem de to kiler. Det er ejendommeligt, for når det gælder Model2c, kræves pludselig kilelængder på 370 m.

### A2) Den høje bro over Motorring3 - er den problematisk?

Da Motorring 3 på dette sted er hævet 3-4 meter over niveau, vil rampen op over vejen komme op i en højde af 9-10 meter. Det vil give store problemer m.h.t. støj og æstetik.

- A3) Er stopsigtelængderne på de nedgravede ramper kortere end i Model2c?**  
Forbindelsesrampernes kurveradier er stort set ens i Model2c og i lovforslagets linieføring: ca. 400 meter. Men da en del af lovforslagets ramper ligger nedgravet, medfører det kortere stopsigtelængder, og dermed lavere hastigheder eller større uheldsrisiko.
- A4) Parallelindfletning på Motorring3, nordgående spor - er flettelængden lang nok?**  
De to tilkørselsramper, der fletter ind i Motorring 3 nord for Jyllingevej, har en afstand på ca. 200 m; dette gælder såvel i Vejdirektoratets løsning som i Model2c. Imidlertid har Vejdirektoratet over for Trafikudvalget d. 9. dec. forklaret (for at kritisere Model2c), at indfletningsforbindelsesramper med "kile" + "slips" skal være mindst 650 m. Det betyder, at Vejdirektoratets eget forslag ikke overholder de regler, som Vejdirektoratet selv har sat op.
- A5) Hvad sker der med rideskolen og Krusegård i Vestskoven?**  
Krusegård må nedrives helt ved lovforslagets linieføring. Afstanden mellem Motorring 3 og den nye store ridehal bliver kun ca. 10 meter, der ikke åbner mulighed for en effektiv støjvold. Ved Model2c er afstanden ca. 40-50 meter, og her foreslås en 5 meter høj støjvold, der både giver et acceptabelt inde- og udendørs støjniveau.
- A6) Kan den lille sø vest for Oxbjergvej reelt bevares?**  
I Vejdirektoratets seneste version løber vejbanerne nord om den lille sø. Afstanden fra vejkant til søkant er dog kun ca. 10 m. Under disse forhold er det ikke realistisk, at søen kan holde sit vandspejl (vejbanen ligger her ca. 6 meter nedgravet), så søen kan reelt ikke bevares.
- A7) Behovet for støjkonsekvensberegninger af den høje bro over Motorring 3.**  
Den høje bro vil give et helt andet støjbillede end Vejdirektoratets tidligere version. Broen kan næppe støjafskærmes, og lydkilden kommer meget højere op. Ministeren synes at mene (spm.14), at der ikke er brug for ny støjberægning i Vejdirektoratets forslag. Det kan ikke være en korrekt vurdering.
- B) Model2C: Konsekvenser for erhvervsområdet**
- B1) Hvor bred skal Tværvejen være, og er det muligt?**  
Vi medgiver, at Tværvejen bør være firesporet, og dermed ca. 16 m bred. Dette er muligt. Vejdirektoratet har hævdet (spm.1), at vejen skal kunne klare en trafikmængde svarende til de ca. 19.000 biler på Jyllingevej i Vejdirektoratets forslag. Det er selvfølgelig ikke korrekt. I spm.14 gives et mere realistisk tal på 7.000 biler, et antal som i hvert fald rigeligt kan afvikles på fire spor. Der er ikke, som anført af Vejdirektoratet, behov for plads til cykelsti. Trafikken forudsættes adskilt, sådan at cyklister og fodgængere bevæger sig ad andre ruter (se kortet over Model2c).
- B2) Hvilke bygninger berøres?**  
Den gamle, mere eller mindre tomme administrationsbygning ved "Toys R Us" skal ændres eller nedrives helt. Der er rigelig plads til en erstatningsbygning på grunden. Derudover kræves, at en gammel hal på Bie & Berntsens grund nedrives, såfremt

Tværvejen anlægges med 16 m bredde. B&B vil for erstatningen kunne bygge en ny og bedre hal på grunden.

**B3) Giver Vejdirektoratets løsning eller Model2c størst tilgængelighed til erhvervsområdet?**

En opgørelse af mulige køreruter til eller fra to forskellige punkter i den sydlige del af erhvervsområdet giver det resultat, at med Vejdirektoratets løsning skal bilisten i gennemsnit passere 2,9 stoplys for at nå frem, mod 1,8 stoplys i Model2c. Tilgængeligheden er således klart bedst i Model2c.

Dette imødegår ministerens svar på spm.4.

**B4) Er det sandt at modellen medfører større indgreb ved Hvidsværmervej?**

Det hævdes af ministeren (spm.1 og 14), at Model2c kræver en længere sydgående frakørselsrampe ved Motorring 3, og at der som følge deraf opstår behov for temmelig omfattende ekspropriationer langs Hvidsværmervej. Det er helt igennem usandt. Der er på det punkt ingen forskel overhovedet mellem de to forslag. Påstanden må være fremsat udelukkende for at stille Model2c i et dårligt lys.

**C) Model2c: Selve vejanlægget**

**C1) Ordet "vejregler" er tvetydigt. Er der tale om normer, retningslinier eller vejledninger?**

I den danske administration skelnes mellem normer (som SKAL overholdes), retningslinier (som helst skal overholdes) og vejledninger. Vejdirektoratet hævder, at "Model2c følger ikke vejreglerne". Det er usandt - ingen normer eller retningslinier overskrides. Der er kun tale om vejledninger. Disse henter Vejdirektoratet fra en international manual (Highway Capacity Manual), som ikke er tilgængelig for os. Vi kan imidlertid konstatere, at de vejregler, som Model2c angiveligt overskrider, også overskrides mange andre steder på det københavnske motorvejsnet - så der kan ikke være tale om bindende regler, kun om vejledninger.

**C2) Er det sandt at lokaltrafik blandes med motorvejstrafik i det vestgående spor?**

Vejdirektoratet påstår, at med Model2c blandes lokal trafik og motorvejstrafik i vestgående retning. Vi er ikke enige. Lokaltrafikken skulle i så fald være biler, som kommer fra Rødovre ad Jyllingevej og skal til erhvervsområdet. Vi har studeret rutelængder og konstaterer, at selv hvis bilen skal til den vestligste ende af erhvervsområdet, går det hurtigere at køre ad Tværvejen end at køre ad motorvejen og dreje fra ved Ring 3. De fleste bilister - især de langsomste - vil derfor ikke køre ad motorvejen frem til Ring 3. Bilister der kommer fra Jyllingevej, og skal ud vest for Ring 3, kan ikke betegnes lokaltrafik.

**C3) Er strækningen med krydsfletning i det vestgående spor lang nok?**

I det vestgående spor har Model2c en strækning til krydsfletning på 950 m (afstand fra tilslutning til næste frakørsel). Vejledningen tilstræber 1.000 m og er altså praktisk taget opfyldt. Der er talrige eksempler i det københavnske motorvejsnet på kortere flettestrækninger, ligesom Vejdirektoratets forslag i det sydgående spor også har en langt kortere strækning.

Den ønskede flettestrækning på 1.000 m er altså meget langt fra at være en norm, som absolut skal overholdes. Derfor er det helt urimeligt, at ministeren i sit svar på spm.10 uden videre tillader sig at fjerne Model2c's ramper ved Ring 3. Alle de heraf afledte kommentarer og betragtninger, er derfor uvedkommende.

Det skal understreges, at de omtalte vejregler omhandler egentlige motorvejsstrækninger med hastigheder på 110-130 km/t. På de her nævnte rampe-flettestrækninger i Model2c, vil den maksimale hastighed blive 80 km/t.

Vejdirektoratet og ministeren (spm.1) påstår, at der er brug for en flettestrækning på 2.600 m. Der gives ingen begrundelse. To krydsflettestrækninger kan højst kræve 2.000 m, og én indflettestrækning + én krydsflettestrækning kræver endnu mindre.

En tilsvarende situation med én indflettestrækning + én krydsflettestrækning findes ved Hjortespring, i det nordgående spor på Motorring 3. Her klares det på blot ca. 750 m, uden noget specielt stort antal ulykker til følge. I Model2c er der dobbelt så meget plads – 1.500 m - og vi ser derfor ikke noget reelt problem. Det er relativt få biler, der kommer ad Motorring 3 nordfra og kører vestpå for at dreje til højre ved Ring3. Disse biler skal klare to vognbaneskift i løbet af 1.500 m. Vi kan ikke se, at dét skulle være et reelt problem.

**C4) Er strækningen med krydsfletning i det østgående spor lang nok?**

I det østgående spor lige øst for Ring 3 har Model2c en strækning til krydsfletning på 850 m. Dette er mindre end de ønskede 1.000 m, men dog langt mere end den tilsvarende strækning i Vejdirektoratets løsning, hvor den kun er 385 m. De 850 m må altså være langt nok.

**C5) Er der problemer med hældningen på den vestgående rampe ved Islevdalvej?**

Ministeren skriver om den pågældende rampe (spm.1), at det forhold at forbindelsesrampen ligger i en kurve, betyder, at der som absolut minimum skal være 300 meter fra Islevdalvej til afslutning af "slipset". Vi er ikke enige. Når rampen når frem til Islevdalvej, er kurvens krumning allerede afsluttet. På dette punkt kan den godt have en begyndende hældning nedad, hvorfor et fald på 35 promille kan begynde umiddelbart vest for Islevdalvej. Ved denne udformning, behøver rampen kun at være ca. 200 m.

Dertil kommer, at de 35 promille ikke er et absolut krav. Denne hældning gælder kun for motorvej. På en vej, der ikke er motorvej - og det er rampen ikke, for her må der kun køres 80 km/t. - kræves blot, at hældningen ikke overskrider 60 promille. At tale om, at løsningen overskrider et absolut minimum, er således forkert. Der er i øvrigt flere forskellige muligheder for udformningen af denne rampe..

**D) Model2c: Trafikstrømme**

**D1) Er tilgangen fra motorvejen østpå til Jyllingevej mere direkte i Model2c?**

Det hævdes specielt af personer i Rødovre Byråd, at Model2c vil give mere trafik ind igennem Rødovre end Vejdirektoratets løsning, måske endda et "støjhelvede". Ministeren skriver i sit svar på spm.14 mere forsigtigt: "Det kan derfor ikke udelukkes, at trafikken på Jyllingevej øst for Motorring 3 vil være større i det alternative forslag end i lovforslagets linieføring." Hertil kan siges, at det modsatte heller ikke kan udelukkes. Man skal huske,

at i Model2c nedlægges krydset Oxbjergvej/Jyllingevej; det vil sige at trafik fra det nordlige Glostrup, som skal køre ind mod København, vil finde det besværligt at køre en omvej ad Tværvejen, og derfor kan formodes at vælge Roskildevej i stedet. Derved overflyttes noget af den trafik, der i dag kører ad Jyllingevej. Summa summarum bliver, at der er ingen som helst konkret indikation af, at Model2c skulle medføre mere trafik mod København via Jyllingevej end Vejdirektoratets løsning.

**D2) Hvilken hastighed kan der køres med på ramperne i Model2c?**

I svaret på spørgsmål 9 hævder ministeren fejlagtigt, at der kun kan køres 50-60 km/t. på ramperne i Model2c, mod 80 km/t. i Vejdirektoratets løsning. Dette ser vi som endnu et eksempel på målrettet vildledning. Kurveradiene er de samme i begge forslag: minimum 400 m - og tillader derfor samme hastighed, op til 80 km/t. Dog medfører de ringere stopsigtelængder hvor der er tale om nedgravning, lavere hastigheder. Dette er især tilfældet ved lovforslagets linieføring.

**D3) Er der risiko for kødannelser i Model2c?**

Vejdirektoratet hævdede over for Trafikudvalget den 9. december 2004, at i Model2c kan trafikken ikke afvikles uden kø. Denne påstand er der ikke belæg for. Ramperne er lange nok til at undgå kødannelse, især da de er tosporede; eksempelvis skønner vi, at den rampe der fra Motorring 3's sydgående spor fører ned til et stoplys på Islevdalsvej, kan afvikle en trafik på 3.000 biler i timen. Længden af flettestrækningerne er kommenteret ovenfor. Formuleringen "kan ikke afvikles" er alt for bombastisk og er helt uden relevans.

**D4) Hvilken model, Vejdirektoratets eller Model2c, giver størst risiko for uheld?**

Vejdirektoratet hævdede overfor Trafikudvalget den 9. december, at i Model2c giver de korte flettestrækninger risiko for uheld. Risikoen for uheld er selvfølgelig aldrig nul, men vi vil hævde, at den er mindre i Model2c end i Vejdirektoratets løsning. I sidstnævnte er der en særlig problematisk strækning i det østgående spor, hvor hurtigkørende motorvejstrafik over blot 385 m skal krydsflette med langsomt kørende trafik, der kommer fra en tilkørselsrampe. Denne situation er for os at se langt farligere end situationen i det vestgående spor i Model2c, hvor trafikens hastighed er begrænset til 80 km/t.

**E) Omgivelserne**

**E1) Hvor store arealer af skoven afskæres ved Vejdirektoratets løsning og Model2c**

Ifølge vore opmålinger afskærer Model2c ca. 11,3 ha af Vestskoven, mod 37,5 ha i Vejdirektoratets løsning. Da Vestskoven er på ca. 1.328 ha, betyder det et tab på hhv. 0,85% og 2,8% af skoven. Model2c skåner således 26,2 ha skov, svarende til 35-40 fodboldbaner.

Ovenstående arealer er beregnet ud fra brugbart skovareal. Indeklemte strimler og trekanter mellem ramper, er ikke medregnet som brugbart.

**E2) Hvad er støjkonsekvenserne for Ejby landsby?**

Ejby landsby vil blive udsat for lidt mere støj med Model2c end med Vejdirektoratets løsning. Krydset med Ring 3 flyttes ca. 60 m mod syd (180 m i Vejdirektoratets løsning). Den vigtigste støjkilde kommer således længere væk fra Ejby, samtidig med at en mindre støjkilde (til- og frakørselsrampen) kommer tættere på. Om dette i sig selv netto betyder et plus eller et minus for støjniveauet i Ejby, er svært at sige. Men dertil kommer, at

Model2c indeholder en 5 meter høj støjvold mellem rampen og Ejby landsby, hvorved støjniveauet sænkes i forhold til nu.

Hvorvidt Frederikssundmotorvejen bør føres over eller under Ring3, er i øvrigt et spørgsmål der skal overvejes nøjere.

**E3) Hvad er støjkonsekvenserne for boligerne i Rødovre øst for Vestvolden?**

Når der i Vejdirektoratets løsning lægges en bro op i en højde af 6 m over Motorring 3, er det ikke muligt at støjsikre den ret betydelige trafik, der kører på denne bro. Det betyder, at støjniveauet omkring Motorring 3 øges med, hvad der svarer til tabet af en støjvold. Omkring Ejbyvej i Rødovre er der i dag ca. 300 boliger, der som døgnmiddel udsættes for mere end 55 dB (VD rapport 264). Disse 300 boliger bliver muligvis udsat for op til 65 dB eller mere, når den pågældende bro etableres, og bliver dermed mere støjbelastede end acceptabelt. Påstanden om et "støjhelvede" i Rødovre kan således blive en realitet med Vejdirektoratets løsning, men ikke med Model2c.

**F) VVM-undersøgelser: Behov og tidsforbrug**

**F1) Vil det tage 1-2 år at VVM-undersøge Model2c?**

I svaret på spm.8 hævder ministeren, at en VVM-undersøgelse af Model2c vil vare minimum 1 år. I medierne (Politiken 22/12) har man endog regnet med 2 år. Samtidig hævdes, at der ikke er behov for en ny VVM-undersøgelse af Vejdirektoratets nye forslag.

Vores kommentar er, at begge forslag kræver en ny undersøgelse af støjforholdene, og på det punkt står de to forslag altså lige. Hvad angår tekniske detaljer er Model2c analyseret igennem på alle tænkelige måder, og her kræves ingen ny analyse. Hvad der derudover måtte restere angår især ekspropriationer i erhvervsområdet samt analyser af trafiktal, men det kan ikke tage 1-2 år at analysere. Vi mener således ikke, at tidsforbruget er ret meget større ved Model2c end ved Vejdirektoratets løsning.

**F2) Er der behov for ekstra undersøgelser af Vejdirektoratets nye, ændrede version?**

Det er absolut nødvendigt at undersøge, hvor mange ekstra boliger i Rødovre, der støjbelastes ud over de accepterede 55 dB i Vejdirektoratets nye version. Derudover er der nye indgreb mht. rideskolen, Krusegård og vandhullet i skoven, som skal dokumenteres. Det skal undersøges nærmere, om den østgående rampe fra Ring3 til motorvejens østgående spor faktisk kan udformes som tegnet. Hvis ikke, vil forbruget af skovareal blive større end angivet indtil nu.

**F3) Er den miljøøkonomiske analyse trykt i Politiken den 22/12 korrekt?**

Miljøøkonomen Mads Lyngby Petersen fra IMV offentliggjorde i Politiken den 22/12 2004 en costbenefit-analyse af motorvej vs. Vestskoven. Vi mener, at hans analyse er utroværdig. Der vedlægges et dokument ("costbenefit"), som dels indeholder Lyngby Petersens artikel, og dels vores kritik. Vores kritik blev sendt som et læserindlæg til Politiken den 27/12, men avisen har til dato ikke optaget det.

Der kan også anføres flere andre kritikpunkter mod MLPs analyse end dem der er anført i læserindlægget. F.eks. regner MLP kun de skovarealer for tabt, der direkte dækkes af motorvejen, mens de betydelige skovarealer der mister deres rekreative værdi på grund af forøget støjniveau, ikke regnes for tabt.

## **G) Beslutningsprocessen**

### **G1) Hvem har kompetencen til at afgøre om den ene og den anden model er OK?**

Ministeren har til TV2 Lorry udtalt: "Det er til syvende og sidst Vejdirektoratet, der siger: Er trafiksikkerheden i orden med det forslag." Med andre ord, ministeren mener, at Vejdirektoratet har det afgørende ord. Vi opfatter imidlertid dette som en kortslutning af den demokratiske proces. Hvis Vejdirektoratets ledelse har sin egen politiske dagsorden, kan Ministerens holdning medføre, at Trafikudvalget og Folketinget afkobles, og hele beslutningskompetencen vil være overført til embedsmændene.

Det vil herefter ikke være muligt at skelne mellem hvorvidt Vejdirektoratets vurderinger og konklusioner drejer sig om at finde den bedste løsning for vejanlægget, eller simpelthen er et forsøg på at fastholde sin uantastelige autoritet og position som overdommer.

Dette vil være helt uacceptabelt i et demokratisk samfund.