

Glostrup 14. marts 2005

Kære Trafikudvalgsmedlem

Til lykke med valget, og udnævnelsen til medlem for Trafikudvalget.

Et af de projekter som udvalget skal behandle i den kommende tid er linieføringen af første etape af Frederikssundmotorvejen.

Så vidt vides har ministeren endnu ikke genfremsat lovforslaget om 1. etape, og det er vel næppe tænkeligt at det fremsættes i sin oprindelige form, eftersom det sikkert vil udløse et ændringsforslag. Men gennemførelsen af et lovforslag om linieføringen af 1. etape haster, da udvidelsen af Motorring 3 er stillet i bero, på strækningen mellem Slotsherrensvej og Roskildevej, hvor den afventer projekteringen af tilslutningsanlægget.

Model2, et skånsomt alternativt forslag

Foreningen Grøn Trafik og undertegnede har fremlagt et alternativt forslag til udformningen af 1. etape, den såkaldte Model2 eller William-modellen. Dette forslag blev præsenteret for Trafikministeren den 6. september 2004. Den grundlæggende idé var, at vise at det vil være muligt at anlægge en effektiv, trafikalt forsvarlig linieføring og samtidig skåne det størst mulige stykke af Vestskoven. Dette har vist sig at være muligt, samtidig med at Model2, for trafikanterne, er en mere logisk og overskuelig vejføring, der yderligere forekommer æstetisk mere tiltalende, set fra skovgæsternes side.

Forskellen på Vejdirektoratets forslag og Model2 er, at Vejdirektoratets forslag afskærer 26 ha skov mere end Model2, fra skovens besøgende. Populært sagt, så skåner Model2 et areal af skoven, af størrelsesordenen 40 fodboldbaner.

Ligesom Vejdirektoratet har foretaget justeringer og optimeringer, har Model2 gennemgået en række mindre justeringer, for at imødekomme forskellige ønsker, og samtidig imødegå VD's utallige indsigelser.

Model2d, den seneste version

Til orientering fremsendes hermed den seneste version af mit alternative forslag til udformning af første etape af Motorvejen til Frederikssund: Model2d.

På dialogmødet den 12. januar i Trafikministeriet viste jeg, i slutningen af min præsentation, en ny version af Model2, der var karakteriseret ved at statusforhøjelsen til motorvej af den vestgående del af Jyllingevej, var undladt. Denne udformning borteliminerer Vejdirektoratets indvendinger mod Model2, da de skrappe vejregler for motorvej til 110-130 km/t. ikke mere er relevante. Det skal bemærkes at denne udformning ingen indflydelse har, på hverken fremkommelighed eller sikkerhed, da den tilladte hastighed, i hele tilslutningsanlægget, under alle omstændigheder, næppe vil overstige 80 km/t. Dette gælder for Vejdirektoratets linieføring såvel som for Model2.

Det er ovennævnte version, Model2d, der her, i en lidt opdateret udgave, fremsendes. Udover at imødekomme VD's indvendinger, hvad angår flettestrækninger etc. indeholder denne version et par andre forbedringer.

F.eks. foreslås det at motorvejstilslutningen nedgraves, begyndende vest for Oxbjergvej, og føres under Ring3, hvilket er en naturlig konsekvens af krydsets høje beliggenhed i terrænet. Samtidig vil det give en forbedring af støjforholdene i Ejby.

Endvidere foreslås det, at udvidelsen af Motorring 3, i området ud for Hvidsvær-

mervej, fortrinsvis tillægges på den østlige side. Denne udformning medfører, at de ekspropriationer der af VD påstås nødvendige ved etablering af tilslutningsanlægget, helt kan undgås. Det samme gælder i øvrigt ved anlæg af Vejdirektoratets linieføring.

Ekspropriationer i forbindelse ved anlæg af "Tværvejen"

Det står efterhånden klart at Vejdirektoratet, f.eks. i besvarelserne på spørgsmål fra Trafikudvalget, ikke søger reelt at belyse egenskaber og konsekvenser ved Model2, men derimod tilstræber at belaste dette forslag på alle tænkelige måder.

Et eksempel herpå er Direktoratets kommentarer til anlæg af "Tværvejen" der dannes ved at forbinde Sandbækvej i Rødovre med Ejby Industrivej i Glostrup, ved hjælp af en forbindelses strækning på ca. 200 meter.

I svar på spørgsmål 27 til Trafikministeren fra TRU, svarer VD via Ministeren, som vist i de følgende eksempler:

Peugeot forhandleren (Nr. 4 på korttegningen)

"Ejendommen Sandbækvej 75 (Peugeot) må påregnes totaleksproprieret"

Ovennævnet skulle angiveligt skyldes at antallet af parkeringspladser er afgørende for automobilforhandlerens fortsatte eksistens.

Ved inspektion på stedet (6. feb. '05. kl.16.00) kunne det konstateres at parkeringsmulighedernes antal var ca. 20 indendørs og ca. 110 udendørs. Heraf var ca. 75% udnyttet.

Ved anlæg af Tværvejen i Model2 afskæres kun ca. 15-20 pladser.

Automobilforhandleren vil således få reduceret antallet af parkeringspladser fra ca. 130 til ca. 110 pladser. Dvs. til ca. 86% af det nuværende antal.

At VD med denne begrundelse påstår at firmaet *"må påregnes totaleksproprieret"* virker direkte enfoldigt, men desværre også tendentiøst og uvederhæftigt.

Bie og Berntsen (Nr. 6 på korttegningen)

Også når det gælder firmaet Bie og Berntsen, er Vejdirektoratets oplysninger helt misvisende. Firmaets grundareal er på ca. 100x200 meter. Anlæg af 'Tværvejen' medfører at der skæres et areal på ca. 16x100 meter, (ca. 8,5%) af grundens bageste del, hvor der ligger en ældre lagerbygning. Herved isoleres et mindre grundareal, nord for vejen, hvor der p.t. henstår 5 affaldscontainere, noget skrammel samt et par stabler paller. Denne anvendelse kan fortsættes ved at opføre hegn langs grundens vejside. Eller arealet kan f.eks. benyttes til firmaets parkering.

Med baggrund i erstatningen for grund og lagerbygning, kan firmaet med fordel opføre en større og mere moderne hal på den bageste del af grunden. Dette areal anvendes i øjeblikket til forskellige formål, som f.eks. parkering. (Forslag vist på korttegningen.)

At tale om at Firmaet *"...må påregnes totaleksproprieret.."* er således en tyndbetnet påstand. At firmaet eventuelt har et ønske om totalekspropriering grundet den skrækkelige stank fra den nærliggende kloakpumpestation, er naturligvis tænkeligt, men uvedkommende i denne forbindelse. Som et kuriosum kan det nævnes at firmaet netop har sat ejendommen til salg for 10,5 millioner. I øvrigt har VD lidt problemer med at finde rundt i ejendomsforholdene på stedet, ligesom man på visualiseringen har udnævnt verdensfirmaet XponCard til at være en del af Bie og Berntsen.

Forbindelsesrampen fra M3 fra nord mod vest

At forbindelsesrampen ud for facaden af Bie og Berntsen skulle nødvendiggøre *"... at bygningen må påregnes nedrevet..."* er en grundløs påstand i VDs besvarelse af TRU's spørgsmål 27 til Ministeren.

Forbindelsesrampen løber parallelt med bygningen i en afstand af ca. 19 meter. Udsigten fra bygningen generes naturligvis en anelse, men rampen vil næppe være synlig i væsentlig grad, da den kun har en højde på ca. 1,2 meter ud for bygningens østlige kant, og vil nå ned i plan med vejen ud for den anden ende af bygningen. At dette skulle betinge en nedrivning er simpelthen noget vrøvl.

Islevdalvej 35 (Nr. 3 på korttegningen)

På samme utilstedelige niveau, er besvarelsen der vedrører denne ejendom. Her stiller VD spørgsmål ved "...*hvorvidt denne bygning kan bevares..*". Angiveligt skyldes bekymringen: "...*udstrækningen af skråninger ved rampens overføring...*" Hvilke skråninger? Rampen løber på betonsøjler! - der er jo ikke tale om en rekonstruktion af Hærvejen. Afstanden fra bygningen til rampen er i øvrigt ca. 33 meter!

Som et kuriosum skal nævnes sætningen: "...*Krusegård i Vestskoven antagelig kan bevares...*" Ja! det skulle jeg mene. Afstanden til nærmeste rampe, der løber i niveau, er ca. 90 meter! Ordet "...*antagelig...*" er således et kluntet forsøg på at stille Model2 i dårligt lys.

Usaglige vurderinger

Ovenstående gennemgang af VD's væsentligste besvarelser på spørgsmål 27, viser med al ønskelig tydelighed, at der *ikke* er tale om dét, som Ministeren, TRU og Folketinget med rimelighed kunne forvente: nemlig en strengt saglig, upartisk, teknisk korrekt vurdering.

I stedet har VD fremsendt en række let gennemskuelige, uvederhæftige postulater. Tilsyneladende med det klare formål at aflive Model2. I det forløbne halve år har Vejdirektoratet gjort gentagne forsøg på at afvise forslaget, og efterfølgende forsøgt at nedkæmpe Model2 med tvivlsomme argumenter.

Årsagen hertil er formentlig at Direktoratet har svært ved at sluge den kendsgerning, at de kan få et relevant og effektivt modspil til et projekt af disse dimensioner. Måske med den konsekvens at VD fremover må affinde sig med, at enkeltpersoner og borgergrupper vil kunne blande sig i planlægningen.

Demokratiets vilkår?

Det er således, set ud fra et demokratisk synspunkt, overordentlig betænkeligt at Direktoratet søger at skaffe sig indflydelse på Folketingets afgørelser ved, via ministeren, at levere misinformationer, der skal danne grundlag for Tingets afgørelser. Der må derfor opfordres til stor skepsis og opmærksomhed overfor de påstande, vurderinger og konklusioner Vejdirektoratet præsenterer.

Jeg véd ikke om Direktoratet normalt har held med at komme igennem med denne form for argumenter, men som det fremgår af ovenstående, kan der ses bort fra det overvældende og kostbare antal ekspropriationer, som er postuleret af VD.

Model2d

Model2d er indtil nu det bedste bud på en effektiv, skånsom og sikker løsning af problematikken i forbindelse med anlæg af 1. etape af Frederikssundmotorvejen. Forslaget har stor folkelig opbakning, og vil sikre at skoven mange år fremover, kan være til glæde og fornøjelse, som et fristed for Vestegnens mange borgere.

Med venlig hilsen

William
WilliamPedersen@webspeed.dk