

Vejdirektoratet
Niels Juels Gade 13
Postboks 1569
1020 København K
Planlægningsafdelingen

Gundsø, den 26. november 2006

Høringssvar ang. supplerende VVM-redegørelse for en udbygning af Frederikssundsvej.

Først vil vi gerne benytte lejligheden til at takke for, at Vejdirektoratet har gennemført en meget grundig og omfattende undersøgelse på baggrund af de foreninger, politikere og borgere, der tilbage i år 2002 ønskede at få undersøgt en udbygning af Frederikssundsvej samt en udbygning af den kollektive trafik som alternativ til en motorvejsløsning.

I år 2002 blev løsningen langs hele linieføringen kendt som 0++ Alternativ, - ingen af de knapt 20.000 der skrev under på, at de ikke ønskede en motorvej men i stedet ønskede dette/deres løsningsforslag undersøgt til bunds - eller de mange foreninger, politikere, eller borgere der via deres høringssvar ligeledes ønskede den samme undersøgelse -, var i tvivl om, at 0++ Alternativ stod for en løsning, der dækkede over en udbygning af den eksisterende Frederikssundsvej med niveaufri skæringer i de mest kritiske vejkryds samt en udbygning af den kollektive trafik. Vi står derfor meget uforstående overfor, at Vejdirektoratet i VVM-rapporten har valgt at kalde undersøgelsen for *Forslag fra Grøn Trafik*, hvilket har givet mange den opfattelse, at det "kun" er en enkelt forening, der ønskede denne løsning undersøgt og ikke en bred del af befolkningen langs linieføringen, hvilket er meget beklageligt. Vi er specielt forundrede over, at navneskiftet på intet tidspunkt blev forelagt interessentgruppen på nogen af de møder, der blev afholdt med Vejdirektoratet.

Vi er desuden meget kede af, at VVM-undersøgelsen også omfatter en motorvejsløsning i Frederikssundsvejs tracé. Ingen har hverken på borgermøderne eller i medierne gået ind for denne løsning, - så hvem har ønsket at den skulle undersøges?

Navneskiftet samt den nye motorvejsløsning i Frederikssundsvejs tracé – som vi absolut heller ikke går ind for - har ikke blot forvirret dem, der har bedt om at få 0++ Alternativ undersøgt, men også gjort det muligt for dem, der ønsker en motorvej i såkaldt åbent land, bevidst at blande de to løsninger så meget sammen, at de fremstår som ét – hvilket bl.a. har ført til kommunal finansieret skrækpropaganda i flere kommuner langs linieføringen - både på hjemmesider og i medierne og heraf følgende hysteri, på total forkerte oplysninger, blandt befolkningen. Det er absolut ikke til gavn for demokratiet.

En vifte af tiltag

I vores høringsvar af 30. december 2002, - som vi stadig fastholder (vedlagt som bilag 4), gjorde vi opmærksom på, at efter vores opfattelse, kan de trafikale problemer vi har i Frederikssundsfingeren, ikke løses med et enkelt tiltag såsom en motorvej anlagt som omfartsvej i såkaldt åbent land, da vi stadig vil have stort set samme trafikmængde på Frederikssundsvej i Ballerup efter etableringen af en motorvej som i dag. Den nye opdaterede VVM-undersøgelse viser præcist det samme resultat.

I dag er der ca. 45.000 biler på Frederikssundsvej mellem Ring IV og Hold-an Vej. Specielt grundet i de 3 store kryds i Ballerup, skaber det myldretidskøer helt tilbage til Måløv om morgenen, en strækning på. 4-5 km og omkring Chokoladekrydset om eftermiddagen. Såfremt Hovedforslag 1 etableres, vil der stadig være ca. 39.000 biler ved Ring IV på Frederikssundsvej, hvilket vil give samme myldretidsproblemer som i dag. Dette argument ændres ikke af, at man i "basisår 2015" forventer ca. 52.000 biler her.

Vi er stadig af den mening, at kun en vifte af tiltag tilsammen kan løse de trafikale problemer, vi har i fingeren. Vi fastholder derfor, udover 0++ Alternativet, nødvendigheden af at udbygge de tværgående forbindelser, hvilket indbefatter Tværvej – ikke kun den lille stump som Vejdirektoratet har undersøgt i VVM-undersøgelsen, og som de meget rigtigt beviser, ikke batter ret meget, - men en fuld udbygget ringforbindelse som forbinder Helsingørmotorvejen – Hillerødmotorvejen – Frederikssundsvej og Køgebugtmotorvejen. Desuden ønsker vi en udbygning af A6 i Frederiksborg Amt.

Ovennævnte skal være med til at aflaste mængden af trafik gennem Ballerup, MR3 samt siveruterne gennem landsbyerne på tværs af fingeren. Som beskrevet i vores forrige høringsvar bør ringforbindelsen anlægges som en fornuftig landevej med lange indfletningsbaner, niveaufri skæringer samt tage størst mulig hensyn til natur, landsbyer og anden beboelse langs linieføringen.

Desuden vil vi gerne gøre indsigelser mod, at der i Sammenfattende rapport, side 27 står, at undersøgelsen blev foreslået af én af deltagerne i interessentgruppen, nemlig Kastaniehøj. Andre af interessentgruppens medlemmer ønskede også denne undersøgelse bl.a. Kulturøkologisk Forening i Albertslund. Desuden blev denne undersøgelse foreslået af mange foreninger, politikere og borgere i forbindelse med sidste høringsrunde. Herudover har kommunerne på Vestegnen i flere omgange i medierne slået på nødvendigheden af etablering af en fuld ringvejsforbindelse af hensyn til den fremtidige infrastruktur.

Som VVM-undersøgelserne viser, bliver man under alle omstændigheder nødt til at udbygge Frederikssundsvej for at undgå myldretidsproblemerne. Såfremt Hovedforslag 1 bliver etableret vil Frederikssundsvej blive nedgraderet til en kommunalvej, og omkostningerne i denne forbindelse vil overgå til kommunerne – Ballerup og Egedal kommuner, hvilket gør det tvivlsomt, om de nødvendige udbedringer til at afvikle fremkommelighedsproblemer vil blive etableret. Samlet set vil det desuden være meget dyrt rent samfundsøkonomisk såfremt begge løsninger skal etableres.

Støj

Et af de store emner i debatten har drejet sig om støj – eller rettere støjhelvede – hvilket hverken borgere i byerne eller på landet ønsker.

Borgmestrene i både Stenløse, Ølstykke og Ballerup gør meget for at fortælle deres indbyggere, at hvis valget skulle blive en motorvej på Frederikssundsvej – hvilket vi absolut heller ikke går ind for – men også hvis det skulle blive 0++ Alternativ eller Forslag fra Grøn Trafik som Vejdirektoratet kalder det, så vil det medføre et rent støjhelvede i deres byer, - og det mener de, kan undgås ved at anlægge en motorvej i såkaldt åbent land.

Fakta er dog:

1. Der er i dag ca. 45.000 biler dagligt i Ballerup ved Ring IV.
I bilag 1 er støjen fra den eksisterende Frederikssundsvej illustreret.
2. Hvis Hovedforslag 1 bliver gennemført, vil Frederikssundsvej forblive omtrent det samme som i dag, - hvilket vil sige, at der fra statens side ikke vil ske nogen forandringer mht. til fremkommelighed eller støjdæmpende foranstaltninger.
3. Der vil efter man har ofret 3-4 mia. kr. på en motorvej stadig være ca. 39.000 biler på Frederikssundsvej ved Ring IV og desuden ca. 47.000 biler på den nye motorvej ved MR IV.
4. Det kan lyde lidt paradoksalt, at der stort set er samme antal biler på Frederikssundsvej, når der samtidig etableres en motorvej som omfartsvej, men det er ikke desto mindre, hvad VVM-rapporten viser. Der er selvfølgelig mange årsager til denne stigning i trafikken, - men hovedårsagerne er følgende:
5. - Trafik har det ligesom vand, det søger hen, hvor der er plads. Det vil med andre ord sige, at jo større fremkommelighed, jo mere trafik vil vi tiltrække fra et større opland.
6. - Jo større fremkommelighed, jo flere familier anskaffer bil nr. 2 (hvilket også afspejler sig i, at der ved de 3 motorvejsløsninger vil være 3.000 færre påstigninger på S-toget og ved vores forslag 3.000 flere påstigninger – altså en forskel på 6.000 påstigninger).
7. - Og så er der stadig ca. 40.000 arbejdspladser i Ballerup specielt placeret i Lautrupparken, Industriparken og Malmparken. Uanset hvad man anlægger af veje, vil hovedparten af bilerne til disse arbejdspladser stadig skulle passere Chokoladekrydset.
8. I bilag 2 er støjniveauet såfremt Hovedforslag 1 bliver etableret illustreret. Man vil i dette tilfælde fortsat have stort set samme uacceptable støj fra Frederikssundsvej, men samtidig have et tilsvarende støjniveau fra motorvejen, hvilket vil sige, at man får støj fra begge sider.
9. I Hovedforslag 1 rammes strækningerne i det åbne land i høj grad af støj, fordi man her bl.a. af etiske grunde ikke normalt vil opsætte støjskærme, og støjen derfor frit kan udbrede sig ud over de åbne strøg.
10. I Gundsø er der store forekomster af blødbund på den strækning, som motorvejen evt. skal etableres på, hvilket betyder, at motorvejen ikke kan graves ned, men skal etableres henholdsvis på en 3 m høj dæmning – direkte gennem et boligkvarter - og en 8 m høj dalbro gennem Værebros Ådal (sidstnævnte over næsten ubeskyttede kildepladser).
11. Det er et faktum, at jo højere en vej anlægges, jo mere støjer den over et større område, hvilket i dette tilfælde naturligvis vil gå udover Gundsø men også det sydlige Ølstykke og Stenløse – hvor man er ved at opføre en ny by.
12. Det bør også nævnes, at hvis Hovedforslag 1 bliver en realitet, så nedgraderes Frederikssundsvej til en kommunalvej, og hermed er det de berørte kommuner, Ballerup og det kommende Egedal kommunes borgere, der skal betale for evt. støjdæmpende foranstaltninger, hvilket kan gøre det tvivlsomt, om disse bliver etableret.

13. På bilag 3 illustreres, hvordan støjniveauet bliver, såfremt man vælger en udbygning af Frederikssundsvej – Forslag fra Grøn Trafik.
14. Ved dette løsningsforslag vil der samtidig blive etableret støjdæmpende foranstaltninger på og langs Frederikssundsvej i form af støjdæmpende asfalt og 4 m høje støjskærme langs boligkvarterer samt støjvolde ved enkeltbebyggelser.
15. Iht. VVM-undersøgelsen bliver nedgangen i støjbelastede boliger <55 DB 1.529 ved Forslag fra Grøn Trafik og 876 ved Hovedforslag 1, hvilket støjkortene jo også tydeligt illustrerer.

Nyligt offentliggjorte undersøgelse har vist, at støj kan have meget alvorlige helbredsmæssige konsekvenser. Rent samfundsøkonomisk bør man derfor gå efter den løsningsmodel, der giver mindst støjgener, og som samtidig løser de trafikale problemer i fingeren.

Linieføring og ekspropriationer

På det sidste interessentgruppemøde den 20. marts fik vi forelagt en plantegning over det løsningsforslag Vejdirektoratet sammen med Rambøll havde udarbejdet på baggrund af interessentgruppens oplæg.

Interessentgruppen havde i løbet af gennemgangen – samt i de 14 dage vi efterfølgende fik til indsigelser - flere forslag til ændringer langs linieføringen, som vi bad Vejdirektoratet og Rambøll om at undersøge og indarbejde i forslaget, for at optimere løsningen samt begrænse eksproprieringerne.

De foreslåede ændringer var følgende:

- Linieføringen ved Ring IV burde forskubbes mod øst for at skåne boligerne langs vejen og nær Chokoladekrydset, - hvor der var mere plads op mod en tankstation og nogle få virksomheder.

Vejdirektoratet har til dels indarbejdet ovennævnte forslag i deres motorvejsløsning, men ikke i Forslag fra Grøn Trafik.

Desuden har vi bemærket, at den samlede vejbredde på denne strækning er bredere i Forslag fra Grøn Trafik end i Vejdirektoratets motorvejsløsning, hvilket vi ikke kan se nogen begrundelse for. Begge dele – linieføringen og den øgede vejbredde- medfører flere ekspropriationer i vores forslag i forhold til Vejdirektoratets motorvejsløsning.

- Krydset ved Måløv Parkvej. Her går interessentgruppen kun delvis ind for den løsning, som Vejdirektoratet har undersøgt. På østsiden ved Toyota går vi helt ind for den forbindelsesvej, der vil blive etableret langs S-banen bag Toyota, hvilket stemmer overens med det forslag, vi kom med på mødet. På nordsiden af Frederikssundsvej kan der findes en bedre løsning, som ikke går ud over nær så mange boliger, hvilket vi sammen med Grøn Trafik har sendt skitseforslag til i april måned.
- Den østlige del af Stenløse: Her kan der spares plads ved at finde en anden rute for cykelstien. Det vil betyde, at indgrebet i grundene langs vejen ikke bliver nær så stort. Der er ingen naturlig begrundelse for at opretholde cykelstierne i begge retninger på denne strækning, da vejen her bliver facadeløs, hvorved ingen får udkørsler til Frederikssundsvej. Cykelstierne kan derfor med fordel forlægges til villakvarterer på samme måde som gennem Ølstykke.

Vi har efterfølgende sammen med Grøn Trafik gennemgået linieføringen mere detaljeret. Denne gennemgang har afstedkommet en lang række andre punkter på linieføringen, som bør ændres/optimeres, og hvor vi i nogle tilfælde er meget uforstående overfor, at løsningsforslag som vi er fremkommet med, ifølge VVM-rapporten ikke har kunnet lade sig gøre i Forslag fra Grøn Trafik men godt i Vejdirektoratets motorvejsløsning f.eks. underføringen af Jørgen Andersens Vej til Måløv station.

Grøn Trafik har i deres høringssvar meget detaljeret beskrevet, de ændringer vi ønsker ang. linieføringen, hvilket vi støtter fuldt ud.

Med ovennævnte ændringsforslag kan antallet af total-eksproprieringer (boliger og erhverv) nedbringes til ca. 40, heraf knap 30 boliger.

Berørte kildepladser

I den sammenfattende rapport, 309 side 7 bliver forholdene fremlagt som om en udbygning af Frederikssundsvej med Forslag fra Grøn Trafik berører stort set samme antal kildepladser som Hovedforslag 1, henholdsvis:

Forslag fra grøn Trafik: 7 berørte kildepladser over en samlet strækning på 6 km.
Hovedforslag 1: 7 berørte kildepladser over en samlet strækning på 8,7 km.

Det samme blev fremlagt på borgermøderne, uden at der blev gjort opmærksom på, at de 7 berørte kildepladser på Frederikssundsvej ikke er nye områder. De er allerede berørt i dag, idet vejen allerede ligger der. I rapport 310, Miljøvurdering fremgår det da også i henhold til *Konsekvensvurderingen* på side 120, at "en udbygning af det eksisterende vejtracé og påvirkningen af grundvand og drikkevand må sammenstilles med de eksisterende forhold".

Ved etablering af Hovedforslag 1 er det en helt anden sag, idet hovedparten af kildepladserne i dag er uberørte af vejanlæg, og desuden bliver betegnet som meget sårbare specielt gennem Københavns Energis store kildepladser i Værebros Ådal, hvor moræneleret er af meget varierende tykkelse <5-10m og mange steder ikke-eksisterende. Børingsprofiler for de borer, der kommer til at ligge direkte under den høje 8 meter høje dalbro, viser, at de udelukkende består af sten, stenglaciale smeltevandssand og grus, men ingen moræner, hvilke betyder, at de er totalt åbne for nedsivning.

De samme forhold beskriver Københavns Energi da også i deres høringssvar i år 2002, hvor de desuden skriver: "Sammenfattende finder KE af hensyn til den fremtidige vandforsyning, at beliggenheden tværs over Værebros kildeplads med god vandkvalitet er uacceptabel" og "KE finder det således uacceptabelt, at etablere en motorvej ind over en vigtig kildeplads i meget sårbart område. Der bør af hensyn til grundvandet vælges en linieføring, der går uden om Værebros kildeplads under hensyn til afstandskrav til denne". Afstandskravet er efter gældende lov 300 m.

Som beskrevet i vores høringssvar i år 2002, vil der pga. af de geografiske forhold være øget risiko for ulykker på dalbroen, da der er meget hyppige tågedannelser i området. Vejdirektoratet skriver i VVM-redegørelsen, at de vil afværge en evt. forurening ved at etablere et lukket afvandingssystem i midten af vejen samt tagrender langs broen, som bliver forbundet til et lukket opsamlingsystem, - men det hjælper ikke, hvis en tankbil forulykker, og kører ud over broen. Udover den forurening der i givet fald kan finde sted fra tanken, vil det pga. af de store forekomster af blødbund i området, være stort set umuligt at bjærge bilen, som i givet fald vil synke ned i terrænet.

I Ådalen er der målt blødbundsforekomster på op til 20 m, hvilket betyder, at bropillerne for at være bæredygtige, kommer meget tæt på kalklaget. Partiklerne fra bilernes udstødning vil sætte sig på

bropillerne, som herefter vil blive ført ned gennem de forskellige jordlag med den fugtighed, der dannes på bropillerne, hvilket ikke kan afværges hverken med tagrender eller opsamlingsanlæg.

Såfremt Frederikssundsvej udbygges med Forslag fra Grøn Trafik vil de eksisterende afløbssystemer, som hovedsagligt er opbygget med opsamling af vejvand via grøfter eller trug langs vejen bliver ombygget så de opfylder gældende krav, og der etableres et nyt afvandingssystem, hvor vejstrækninger og kryds ombygges. Vandet opsamles i et lukket system og ledes til regnvandsbassiner med tæt bund og sider. Miljørapport, 310 side 123.

Dette vil være en stor miljøforbedring i forhold til i dag.

Natur og kultuhistoriske interesser

I VVM-rapporten betones de ganske små naturindgreb, som vil blive berørt ved etablering af Forslag fra Grøn Trafik, alt for meget sammenlignet de langt større naturindgreb i Hovedforslag 1 og 2, hvilket giver et misvissende billede.

I forslag fra Grøn Trafik påvirkes næsten ingen naturområder, selvom VVM-rapporten blæser mindre indgreb op til noget meget stort.

I vores høringsvar i år 2002, har vi meget detaljeret beskrevet de meget store ødelæggelser, der vil være en konsekvens ved etablering af Hovedforslag 1. Hovedparten af områderne er klassificeret til den allerhøjeste naturværdi af Carl Bro, som har stået for de biologiske forundersøgelser.

Kendetegnet for Hovedforslag 1 & 2 er desuden, at de er spækket med stjerner i rødt og sort, der markerer de kulturhistoriske interesser i det berørte område, henholdsvis fredede fortidsminder og arkæologiske interesser. Nogle af de røde stjernemarkeringer ligger oven i købet direkte på linieføringen for Hovedforslag 1.

Klima og samfundsøkonomi

I henhold til VVM-redegørelsen vil etableringen af en motorvej medføre en meget kraftig forøgelse af biltrafikken i fingeren og dermed en kraftig forøgelse af energiforbrug, drivhusgasser (CO₂) og anden sundhedsskadelig luftforurening såsom NO₂.

Løsningsforlaget fra Grøn Trafik derimod medfører en minimal øgning af biltrafikken og dermed en minimal øgning af energiforbrug, CO₂ mv.. Ifølge Sammenfattende rapport, 309 side 261 vil den samlede mængde biltrafik i Storkøbenhavn stige med 15. mio. km ekstra pr. år med Forslag fra Grøn Trafik og med 70 mio. km ekstra pr. år ved alle 3 motorvejsløsninger.

De samfundsøkonomiske beregninger i VVM-rapporten er desuden noget misvisende. Den øgede biltrafik i de øvrige løsninger kommer til at tælle positivt med omtrent en mia. kr. ekstra, fordi man medregner de øgede afgifter til staten ved øget bilkørsel. Spildtid under kørsel til og fra arbejde regnes hovedsaglig som tabt arbejdstid, hvor der for hovedparten (pendlerne) snarere er tale om tabt fritid, - og det bliver dermed til et stort milliardbeløb. Vi mener ikke, at disse milliardbeløb på rimelig måde kan regnes som økonomiske fordele ved motorvejsløsningerne.

Det har været et gennemgående element for interessentgruppen, at trafikproblemerne skal løses, hvor de er, være bæredygtige, og samtidig tage de fornødne hensyn i forhold til miljø og ressourcer.

Regeringen har tilbudt, at Danmark påtager sig værtskabet for den næste store klimakonference i år 2009. Ved at vælge en løsning af de trafikale problemer i Frederikssundsfingeren med udgangspunkt i Grøn Trafiks forslag, vil det – sammen med den nyligt truffe beslutning ang. Silkeborg/Gudenådal, markere en energipolitisk og klimapolitisk ansvarlighed, som er i tråd med Kyoto-aftalen og den danske klimapolitik

Alternative trafikformer

I den senere tid har der i medierne været mange gode indslag ang. alternative måder at løse de trafikale problemer på, - specielt omkring storbyerne. Indslagene har bygget på projekter fra Holland, Tyskland, Sverige og England, hvor man har gået utraditionelle veje, og med stor succes har formålet at få flyttet folk over i den offentlige transport samt få biltrafikken til at forløbe mere gnidningsfrit også i myldretiden med forskellige udbygninger af det allerede eksisterende vejnet.

Danmark burde i højere grad end i dag undersøge muligheden af, om nogle af disse projekter kan implementeres også i Danmark, i stedet for kun at tænke i traditionelle baner med nye motorveje, der i bund og grund ender i den samme flaskehals i udkanten af København, og dermed kun flyttet problemet til et andet område. Frederikssundsfingeren vil være et oplagt sted som "eksperimentarium" for disse alternativer.

I forslaget fra Grøn Trafik er indregnet en evt. ny Fjordforbindelse samt den nye by ved St. Rørbæk, der er ved at blive opført. På borgermøderne kom det frem, at Forslag fra Grøn Trafik efter Vejdirektorats vurdering var bæredygtigt frem til år 2025, hvilket er en betydeligt længere årrække end mange af de igangværende projekter f.eks. udvidelsen af MR3, som forventes at sande til senest i år 2014, også uden at trafikmængden såfremt Hovedforslag 1 etableres er medregnet.

I VVM-rapporten er der langt op til, at bilparken stiger med ca. 1,4 % årligt ud i al fremtid. Det mener vi, er urealistisk bl.a. pga. trængselsproblemer. Der er derfor en nødvendighed, at vi finder attraktive alternativer.

Vi vil gerne benytte os af lejligheden til venligst at udbede os en kopi af Vejdirektoratets indstilling til Transport- og energiministeren og Folketingets trafikudvalg.

Med venlig hilsen

Annette Kristensen

Bilag 1: Eksisterende støjforhold på Frederikssundsvej

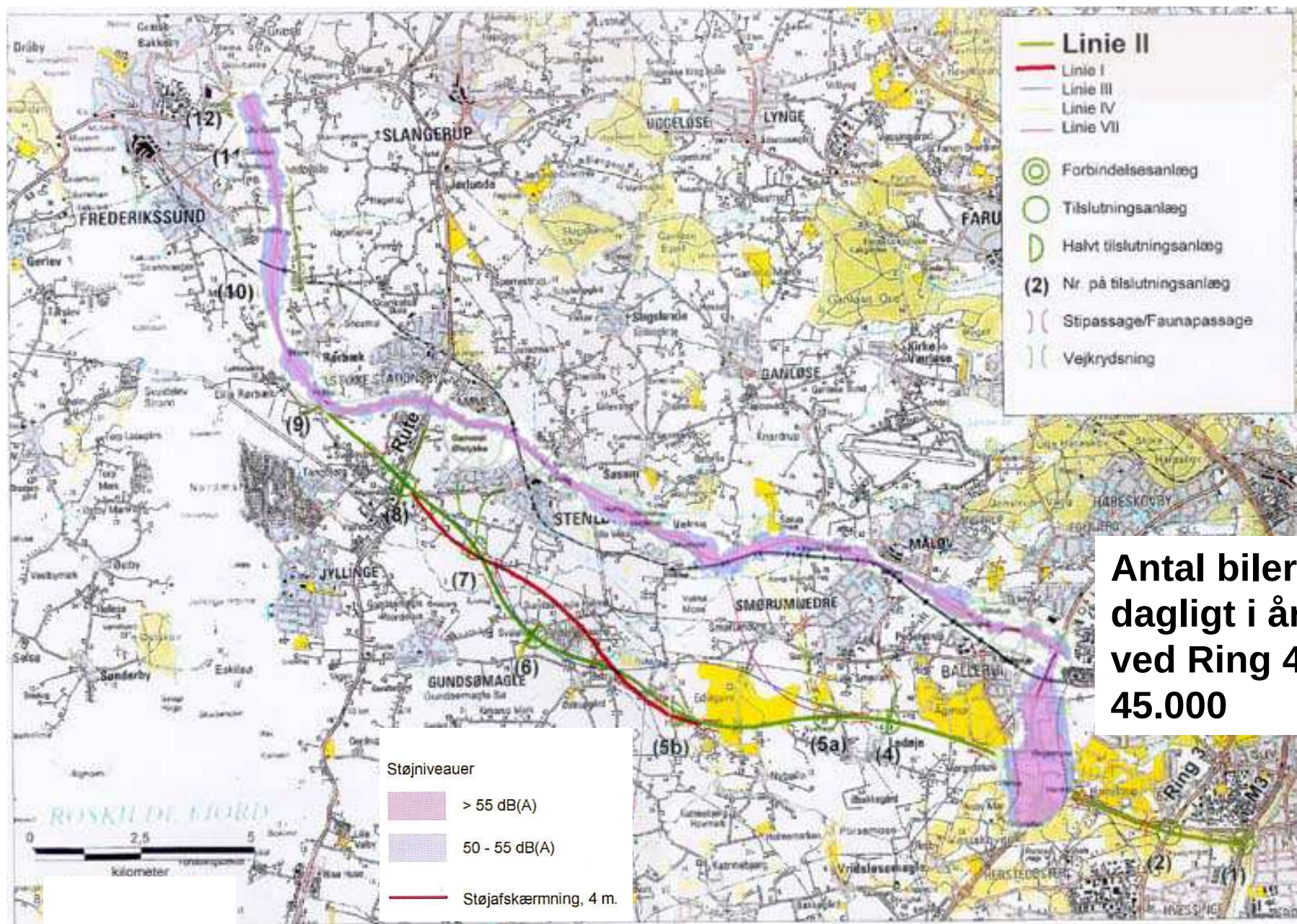
Bilag 2: Støjforhold ved etablering af Hovedforslag 1

Bilag 3: Støjforhold ved etablering af Forslag fra Grøn Trafik

Bilag 4: Vores høringssvar fra år 2002 uden bilag.

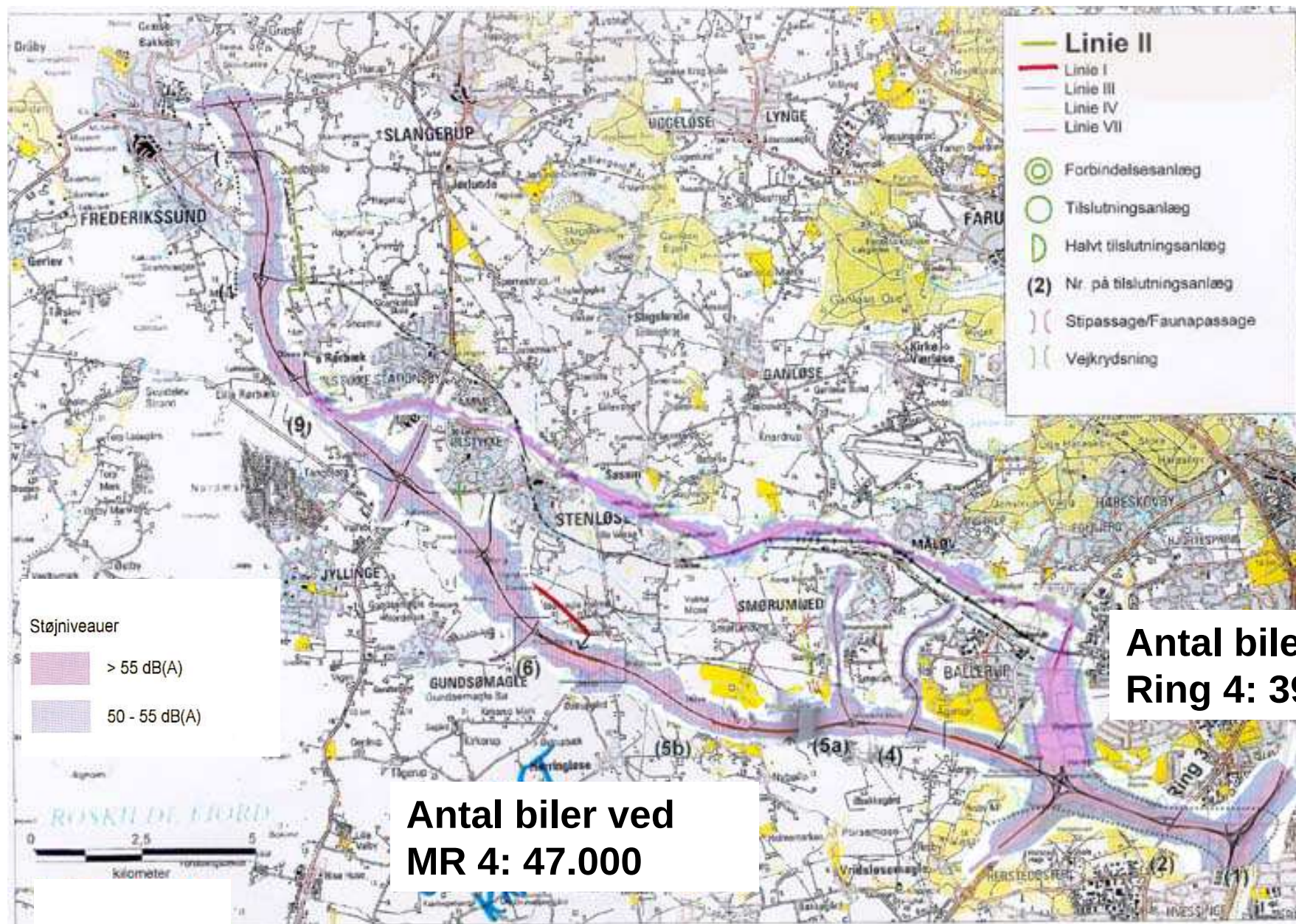
Bilag 1

Eksisterende støjforhold på Frederikssundsvej



Bilag 2

Støjforhold ved etablering af Hovedforslag 1



Bilag 3

Støjforhold ved etablering af Grøn Trafiks forslag

