

Kastaniehøj Grundejerforening v. Annette Kristensen
Lindevang 2
Østrup
3670 Veksø

København
Niels Juels Gade 13
Postboks 9018
1022 København K
Tlf. 7244 3333
Fax 3315 6335
vd@vd.dk
www.vejdirektoratet.dk

SE 60729018
Giro 7 09 40 00
EAN 5798000893450

Vedr. høringssvar i forbindelse med den supplerende VVM for en udbygning af Frederikssundsvej

10. juli 2007
Dok. 06/04424-2
Sagsbehandler
Birgitte Henriksen
Dir. tlf. 7244 3614
bgh@vd.dk

Tak for jeres høringssvar om den supplerende VVM for en udbygning af Frederikssundsvej. Jeg skal indledningsvis beklage, at I først nu får svar på jeres brev, der er et af de ca. 320 høringssvar, som Vejdirektoratet er i gang med at gennemgå og behandle.

Kastaniehøj Grundejerforening indleder i sit høringssvar med 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.

Kastaniehøj Grundejerforening anfører, at ingen i 2002 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. Grundejerforeningen står 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 linjeføringen.

Kastaniehøj Grundejerforening undrer sig endvidere over, hvorfor en udbygning af Frederikssundsvej til motorvej skulle indgå i VVM-undersøgelsen.

Kastaniehøj Grundejerforening er af den opfattelse, at en fremlæggelse af et motorvejsalternativ har 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. Grundejerforeningen er endvidere af den opfattelse, at dette har ført til kommunal finansieret skrækpropaganda i flere kommuner langs linjeføringen.

Vejdirektoratet har følgende bemærkninger i forbindelse med de undersøgte alternativer:

Baggrunden for at gennemføre den supplerende VVM-undersøgelse for en udbygning af Frederikssundsvej, er at regeringen, Dansk Folkeparti, Det Radikale Venstre og Kristendemokraterne den 5. november 2003 indgik en aftale om nye investeringer på trafikområdet.

Aftalen fastslog, at der skal anlægges en første etape af Frederikssundmotorvejen mellem Motorring 3 og Motorring 4 og desuden gennemføres supplerende undersøgelser med udgangspunkt i den eksisterende Frederikssundsvej, således at der efterfølgende kan træffes beslutning om den videre linjeføring fra Motorring 4 mod vest. I kommissoriet for undersøgelsen er anført, at der undersøges såvel et højklasset udbygningsalternativ som en udbygning, der er baseret på forbedringer af fremkommeligheden primært ved udbygning af krydsene på Frederikssundsvej. Det skal bemærkes, at Kastaniehøj Grundejerforening og resten af interessentgruppen jf. også referatet for mødet med Vejdirektoratet 20. marts 2006, er blevet oplyst om løsningsmulighederne i den supplerende VVM-undersøgelse, herunder en løsning med udbygning af Frederikssundsvej til en højklasset vej.

Vejdirektoratet har i forbindelse med den supplerende VVM undersøgelse taget udgangspunkt i en række konkrete forslag til udbygning af kryds og en strækning gennem Ballerup – forslag som blev fremsendt af foreningen Grøn Trafik i forbindelsen med høringen af VVM-undersøgelsen i 2002. Disse konkrete forslag – som i nærværende supplerende VVM-undersøgelse er bearbejdet til en trafikafviklings og trafiksikkerhedsmæssig forsvarlig udformning – er forskellige fra det 0++ forslag, som blev fremlagt i VVM-redegørelsen fra 2002. For at kunne skelne mellem de to forskellige forslag er udbygningsforslaget i VVM-redegørelsen fra 2006 benævnt udbygning af Frederikssundsvej Grøn Trafiks forslag.

Med hensyn til at der fremlægges to udbygningsforslag, fremgår det bl.a. ud fra de mange høringssvar som Vejdirektoratets har modtaget, at det ikke er berettiget, når Kastaniehøj Grundejerforening kritiserer, at fremlæggelsen af motorvejsforslaget er med til at skabe forvirring og uklarhed, og at mange lokale debattører ikke har opfattet, at der er to forskellige nye forslag.

En vifte af tiltag

Kastaniehøj Grundejerforening oplyser, at grundejerforeningen i sit høringsvar i 2002 gjorde opmærksom på, at de trafikale problemer ikke kan løses med et enkelt tiltag såsom en motorvej anlagt som omfartsvej i såkaldt åbent land, da man stadig vil have stort set samme trafikmængde på Frederikssundsvej i Ballerup efter etableringen af en motorvej som i dag. Grundejerforeningen anfører, at den nye opdaterede VVM-undersøgelse viser det samme resultat.

Kastaniehøj Grundejerforening fastholder derfor, at man udover 0++ alternativet skal udbygge de tværgående forbindelser, hvilket indbefatter Tværvej - ikke kun den lille stump som Vejdirektoratet har undersøgt i VVM-undersøgelsen, men en fuld udbygget ringforbindelse som forbinder Helsingørsmotorvejen - Hillerødmotorvejen - Frederikssundsvej og Køge Bugt Motorvejen. Desuden ønsker grundejerforeningen en udbygning af rute 6 i Frederiksborg Amt.

Grundejerforeningen mener, at en tværvejsforbindelse skal være med til at aflaste mængden af trafik gennem Ballerup, Motorring 3 samt siveruterne gennem landsbyerne på tværs af fingeren. Efter grundejerforeningens opfattelse bør ringforbindelsen anlægges som en fornuftig landevej med lange indfletningsbaner, niveaufri skæringer samt tage størst mulig hensyn til natur, landsbyer og anden beboelse langs linjeføringen.

Kastaniehøj Grundejerforening anfører desuden, at det ikke kun er grundejerforeningen der går ind for en tværvejsforbindelse, men at andre af interessentgruppens medlemmer, bl.a. Kulturøkologisk Forening i Albertslund også ønskede en tværvejsforbindelse undersøgt.

Grundejerforeningen anfører endvidere, at 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. Kastaniehøj Grundejerforening er af den opfattelse, at det er tvivlsomt, om de nødvendige udbedringer til at afvikle fremkommelighedsproblemer vil blive etableret og at det samlet set vil være meget dyrt rent samfundsøkonomisk, såfremt begge løsninger skal etableres.

Vejdirektoratet har følgende bemærkninger til grundejerforeningens bemærkninger for så vidt angår trafikale konsekvenser på Frederikssundsvej og etablering af Tværvej:

Det påpeges i høringssvaret, at de trafikale problemer på Frederikssundsvej ikke løses med en ny motorvej, hvis der anlægges en motorvej i Hovedforslag 1.

Ifølge trafikberegningerne vil Hovedforslag 1 især aflaste Frederikssundsvej mellem Ølstykke og Ring 4 med 8.000-16.000 biler pr. hverdagsdøgn. Frederikssundsvej betjener i dag både fjern-, regional- og oplandstrafik. Da denne trafikmængde tilsammen i myldretiderne overstiger kapaciteten, søger en del af trafikken over på lokalvejene. Med anlæg af en motorvej overflyttes størstedelen af fjern- og regionaltrafikken til denne, og der bliver plads på Frederikssundsvej til at flytte oplands- og en del lokaltrafik tilbage hertil. Derfor reduceres trafikken på Frederikssundsvej som følge af anlæg af en motorvej lige vest for Ring 4 'kun' med ca. 25 % i 2015. Vest for Vestbuen er reduktionen i 2015 ca. 37 %.

Der er i høj grad brug for den udvidede kapacitet på Frederikssundsvej, som motorvejen giver anledning til, da det medfører, at der også aflastes en lang række andre veje. Også vejene på tværs af Frederikssundsvej aflastes – specielt Ring 4 – hvilket også er medvirkende til en forøgelse af Frederikssundsvejs kapacitet gennem de begrænsende kryds. Det må derfor vurderes, at der vil opnås en restkapacitet på Frederikssundsvej, som muliggør at der også efter 2015 vil kunne afvikles en vis trafikvækst.

Der er ikke, som det fremføres af Kastaniehøj Grundejerforening, alene undersøgt en stump af Tværvej mellem Frederikssundsvej og Hovedforslag 1. Det kan oplyses, at der i VVM-redegørelsen er også beskrevet trafikale konsekvenser af en udbygning af Frederikssundsvej baseret på forslag fra Grøn Trafik og en styrkelse af den kollektive trafik med bl.a. pendlerbusser – og derudover, at Tværvej anlægges på strækningen mellem Frederikssundsvej og Holbækmotorvejen.

På denne baggrund er gennemført en beregning af de trafikale konsekvenser af ombygningsforslaget suppleret med en Tværvejsforbindelse mellem Frederikssundsvej, øst om Smørumovre og videre til Holbækmotorvejen. Udover tilslutningerne til Frederikssundsvej og Holbækmotorvejen er forudsat tilslutning til Kildedal St., Skebjergvej, Herringløsevej og Ågeholmsvej.

De trafikale konsekvenser af udbygningsforslaget inkl. en Tværvejsforbindelse mellem Frederikssundsvej og Holbækmotorvejen kan resumeres således:

En Tværvejsforbindelse som den beskrevne forventes at få en trafik på 10.-12.000 biler pr. hverdagsdøgn. I forhold til udbygningsalternativet fra Grøn Trafik forventes en trafikaflastning af Frederikssundsvej på maksimalt 3.000 biler øst for Tværvej og en merbelastning på op mod 1.500 biler vest for Tværvej.

Sivetrafikken mellem Ballerup og Smørum bliver mindre, mens trafikken på Råbrovej-Risbyvej syd for Smørumnede stiger som følge af tilslutningen til Tværvej ved Skebjergvej.

De nord- og sydgående veje mellem Motorring 3 og rute 6 aflastes mest på Ring 4, hvor trafikken er 4.000 biler mindre end i ombygningsforslaget fra Grøn Trafik og ca. 2.000 biler end Basis 2015. Rute 6 aflastes med ca. 1.000 biler i forhold til ombygningsforslaget og 1.500 – 2.000 biler pr. hverdagsdøgn i forhold til Basis 2015.

Nord for Frederikssundsvej overflyttes trafik fra Hillerødmotorvejen til Knardrupvej-Lyngevej. Trafikken på denne strækning stiger med ca. 2.200 biler i forhold til ombygningsforslaget og omkring 2.800 i forhold til Basis 2015.

Trafikarbejdet inkl. en Tværvejsforbindelse i ombygningsforslaget stiger med ca. 0,2 % i forhold til Basis 2015 mod ca. 0,1 % i ombygningsforslaget fra Grøn Trafik uden Tværvej. I Hovedforslag 1 stiger trafikarbejdet til sammenligning 0,5 %.

Det skal endvidere bemærkes, at der ikke er peget på anlæg af en tværvejsforbindelse i høringssvaret fra Kulturøkologisk Forening i Albertslund i forbindelse med den supplerende VVM-undersøgelse.

I forbindelse med kommunalreformen er de nuværende vejstrækninger af Tværvej overgået til kommunerne. Der er ikke afsat statslige midler til et Tværvejsprojekt, og der foreligger ikke en beslutning om, hvem der skal undersøge en evt. videreførelse af Tværvej.

Idet der henvises til kommissoriet for den supplerende VVM-undersøgelse for en udbygning af Frederikssundsvej kan oplyses, at VVM-undersøgelsen ikke har omfattet en udbygning af rute 6, der i øvrigt først er blevet en statsvej pr. 1. januar 2007 i forbindelse med kommunalreformens ikrafttræden.

Støj

Kastaniehøj Grundejerforening peger på, at der er i dag ca. 45.000 biler dagligt i Ballerup ved Ring 4.

Grundejerforeningen anfører, at 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. Kastaniehøj Grundejerforening er af den opfattelse, at man i dette tilfælde fortsat stort set vil have samme uacceptable støj fra Frederikssundsvej, men samtidig have et tilsvarende støjniveau fra motorvejen, hvilket vil sige, at man får støj fra begge sider.

Grundejerforeningen fremfører, at strækningerne i det åbne land påvirkes af støj i Hovedforslag 1, 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. Grundejerforeningen peger på, at der i Gundsø er 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. Grundejerforeningen anfører, 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.

Grundejerforeningen fremfører også, at hvis Hovedforslag 1 bliver en realitet nedgraderes Frederikssundsvej til en kommunalvej, og at det hermed er

de berørte kommuner, der skal betale for evt. støjdæmpende foranstaltninger. Det er grundejerforeningens opfattelse at det så er tvivlsomt, om støjforanstaltningerne bliver etableret.

Kastaniehøj Grundejerforening peger på, at der ved en udbygning baseret på forslag fra foreningen Grøn Trafik vil blive etableret støjdæmpende foranstaltninger på og langs Frederikssundsvej i form af støjdæmpende asfalt og 4 m høje støjskærme langs boligkvarterer samt støjvolde ved enkeltbebyggelser.

Grundejerforeningen peger endvidere på, at nedgangen i antallet af støjbelastede boliger er 1.529 ved en udbygning baseret på forslaget fra Grøn Trafik og 876 ved Hovedforslag 1.

Grundejerforeningen oplyser, at nyligt offentliggjorte undersøgelser har vist, at støj kan have meget alvorlige helbredsmæssige konsekvenser og at foreningen mener derfor, at man derfor bør gå efter den løsningsmodel, der giver mindst støjgener, og som samtidig løser de trafikale problemer i fingeren.

Vejdirektoratet har følgende bemærkninger til grundejerforeningens bemærkninger om støj:

Nyere undersøgelser tyder på, at længere tids udsættelse for vejstøj højere end L_{Aeq} 60-65 dB, kan være årsag til helbredseffekter som for eksempel hjertesygdomme. Denne virkning hænger tilsyneladende ikke sammen med, om støjen opleves som generende. Som et led i den nationale Vejstøjstrategi blev de helbredsmæssige effekter af støj forsøgt beregnet og prissat. Det blev med nogen usikkerhed anslået, at forhøjet blodtryk og hjertesygdom som følge af vejstøj hvert år er årsag til 200-500 for tidlige dødsfald i Danmark.

Vejdirektoratet tilstræber derfor, at støjen ikke overstiger 55 dB, hvor nye motorveje skal passere samlede boligområder. For at opfylde denne målsætning er der indarbejdet støjskærme i projektet, hvor den udbyggede vej passerer forbi samlede boligbebyggelser. Der forventes også anvendt en mindre støjende asfaltbelægning for at dæmpe støjen yderligere.

Med hensyn til vejanlæggets placering på dæmning i terrænet og dalbro kan oplyses, at der ved beregningerne af støjudbredelsen fra trafikken også er medtaget oplysninger om vejanlæggets beliggenhed i terrænet.

Samlet set medfører alle de undersøgte forslag en nedgang i antallet af støjbelastede boliger, hvilket er mere detaljeret beskrevet i de sammenfattende rapporter. Den største støjmæssige forbedring opnås med udbygningen baseret på Grøn Trafiks forslag. Af de tre motorvejsløsninger opnås den største

støjmassige forbedring med Hovedforslag 1, der forløber gennem åbent land.

I alle forslagene er støjbeskyttelsen en del af projektet og er anvendt forskellige steder i de enkelte forslag, hvor der har været behov.

I udbygningsforslagene er det forudsat, at der opsættes 4 m høje støjskærme på bystrækningerne, hvor der er samlet boligbebyggelse. I udbygning til motorvej er det planlagt i alt at opsætte ca. 13 km støjskærme og i Grøn Trafiks forslag ca. 14 km.

I Hovedforslag 2 er det planlagt at opsætte i alt ca. 6 km støjskærme på strækningerne gennem Veksø, Stenløse og Ølstykke samt ca. 2 km støjskærme ved kolonihaverne syd for Ballerup. I Hovedforslag 1 er det også planlagt at opsætte ca. 2 km støjskærme ved kolonihaverne syd for Ballerup. Desuden er det planlagt at opsætte ca. 2,5 km støjskærme nord for boligbebyggelserne ved Nybølle og nord for Hove Overdrev samt ca. 2 km støjskærme ved sommerhusbebyggelsen ved Østrup.

I Hovedforslag 1 er der i støjberegningerne ikke forudsat, at der opsættes supplerende støjskærme langs boligbebyggelserne på Frederikssundsvej, og at der anvendes mindre støjende belægning på motorvejen. I forbindelse med detailprojektering vil der være mulighed for at vurdere effekten af at benytte en mindre støjende belægning på motorvejen gennem det åbne land.

Hvad angår helbredseffekter er relevant at vide, hvor mange boliger der er belastet med støjniveauer over 60 dB. Ved en udbygning af Frederikssundsvej til motorvej er det beregnet, at antallet af boliger over 60 dB vil blive reduceret med ca. 500 boliger. I Grøn Trafiks forslag vil antallet af boliger over 60 dB blive reduceret med ca. 850 boliger. Det betyder altså, at risikoen for beboere langs Frederikssundsvej vil udvikle hjertesygdomme pga. vejstøj vil blive reduceret, hvis vejen udbygges med de støjdæmpende indsatser, som er beskrevet i VVM-redegørelsen.

Når der bygges nye boliger, skal Miljøstyrelsens vejledende grænseværdi på 55 dB overholdes. Der skal således ved den kommunale planlægning af det nye boligområde syd for Ølstykke og Stenløse tages højde for, at en fremtidig vej ikke giver støjniveauer over den vejledende grænseværdi.

Linjeføring og ekspropriationer

Kastaniehøj Grundejerforening oplyser, at interessentgruppen i løbet af gennemgangen af udbygningsforslagene på et møde 20. marts 2006 - samt i de 14 dage gruppen efterfølgende fik til indsigelser – kom med flere forslag til ændringer langs linjeføringen, med henblik på at optimere løsningen samt begrænse eksproprieringerne.

Grundejerforeningen peger på, at linjeføringen ved Ring 4 burde skubbes mod øst for at skåne boligerne langs vejen og nær Chokoladekrydset, hvor der var mere plads op mod en tankstation og nogle få virksomheder. Grundejerforeningen anfører, at Vejdirektoratet til dels har indarbejdet ovennævnte forslag i deres motorvejsløsning, men ikke i en udbygning baseret på forslag fra Grøn Trafik.

Desuden har Grundejerforeningen bemærket, at den samlede vejbredde på denne strækning er bredere i en udbygning baseret på forslag fra Grøn Trafik end i en udbygning til motorvej. Begge dele - linjeføringen og den øgede vejbredde - medfører flere ekspropriationer i en udbygning baseret på forslag fra Grøn Trafik i forhold til en udbygning til motorvej.

Med hensyn til krydset ved Måløv Parkvej oplyser grundejerforeningen, at interessentgruppen kun delvis går ind for den løsning, som er fremlagt. På østsiden ved Toyota går grundejerforeningen helt ind for den forbindelsesvej, der vil blive etableret langs S-banen bag Toyota, og det oplyses, at det stemmer overens med det forslag, der blev fremlagt på mødet med interessentgruppen. På nordsiden af Frederikssundsvej er grundejerforeningen af den opfattelse, at der kan findes en bedre løsning, som ikke går ud over nær så mange boliger, og grundejerforeningen henviser til et skitseforslag som grundejerforeningen sammen med Grøn Trafik har sendt til Vejdirektoratet i april måned 2006.

Grundejerforeningen er af den opfattelse, at der kan spares plads i den østlige del af Stenløse ved at finde en anden rute for cykelstien således, at indgrebet i grundene langs vejen ikke bliver nær så stort. Grundejerforeningen er af den opfattelse, at ingen begrundelse er for at opretholde cykelstierne i begge retninger på denne strækning og mener, at cykelstierne derfor med fordel kan forlægges til villakvartererne på samme måde som gennem Ølstykke.

Grundejerforeningen peger også på, at der ved en udbygning baseret på forslag fra Grøn Trafik bør være en underføring af Jørgen Andersens Vej til Måløv station.

Kastaniehøj Grundejerforening oplyser, at den støtter Grøn Trafik ønsker til ændringer og er af den opfattelse, at man herved kan nedbringe antallet af total-eksproprieringer (boliger og erhverv) til ca. 40, heraf knap 30 boliger.

Med hensyn til grundejerforeningens synspunkter om linjeføring og ekspropriationer skal Vejdirektoratet bemærke følgende:

Det ser samlet ud til at være en gennemgående linje i ændringsforslagene fra Grøn Trafik m.fl., at de er fremført med henblik på at spare omfanget af ekspropriationer.

En reduktion af ekspropriationer, som er anført af Kastaniehøj Grundejerforening, må anses for urealistisk. Det er naturligvis anerkendelsesværdigt at tilstræbe en indskrænkning af ekspropriationsomfang. Ændringsforslagene tager imidlertid ikke tilstrækkeligt sigte på opfyldelse af de trafiktekniske og sikkerhedsmæssige aspekter og ser tilsyneladende alt for forenklet på forholdene omkring ekspropriationer/arealerhvervelser til en udbygning.

I forlængelse af de bemærkninger, som ovenfor er knyttet til Grøn Trafik m.fl.s ændringsforslag, skal Vejdirektoratet derfor i det følgende beskrive en række forhold, som gør sig gældende ved ekspropriationer til vejanlæg.

Ved arealerhvervelse må der ikke eksproprieres mere fra de berørte ejendomme end der tjener til anlæggets formål og udførelse. Det gælder også ved vejanlæg. Omfanget af ekspropriationer skal være begrænset til, at der erhverves tilstrækkelige arealer til, at projektet gennemføres, så det opfylder nutidige og rimelige fremtidige krav til trafikafviklingen med hensyn til kapacitet og trafiksikkerhed. Kravene til vejanlægget, som udløser de nødvendige ekspropriationer vil være politisk bestemt og udmøntes gennem en anlægslov for det valgte vejanlæg.

I de nødvendige arealerhvervelser til vejanlægget indgår yderligere en løsning af en række forhold til naboejendomme, dvs. arealer til støjskærme, nødvendige lokalveje og lignende foranstaltninger.

Ekspropriationsforholdene og konsekvenserne for ejendomme er fremlagt i afrapporteringen af den supplerende VVM for en udbygning af Ring 4 og Frederikssundsvej, jfr. VVM-rapport 311/2006, hvor begge udbygningsforslag belyses som skitseprojekter.

Hvis et af de fremlagte udbygningsforslag bliver valgt, vil der i den efterfølgende proces blive gennemført en detailprojektering, hvor der vil ske en optimering af projektets udformning. Heri tages videst mulige hensyn til de berørte ejendomme. I den forbindelse vil der blive ført en dialog med berørte ejendomme ved udformning af projektets detaljer.

Når man opgør omfanget af ekspropriationer er det alt for forenklet alene at foretage optælling af antal ejendomme, der forventes eksproprieret, ud fra tegningsmateriale for skitseprojekterne til udbygningsforslagene. Erfaringerne fra lignende anlægsprojekter viser, at der er andre aspekter, der gør sig gældende for, om en ejendom eksproprieres.

Der vil forekomme ejendomme, som trods optimeringen af projektet har en beliggenhed, så de ikke kan undgå at blive eksproprieret. Mange ejendomme, som ligger nær ved projektets linjeføring, kan man imidlertid ikke på forhånd afgøre, hvorvidt de eksproprieres. Det har betydning, hvilken anvendelse ejendommen har, om det er en beboelses- eller erhvervsejendom. Vejprojektet kan bevirke problemer med den interne logistik på ejendom-

men, altså hvordan adgangsforholdene løses. Det gælder især erhvervsvirk-somheder. Der kan opstå spørgsmålet om nærhed og dominans fra vejan-lægget, trafikstøj, mv. Endelig kan personlige forhold under særlige om-stændigheder have betydning for bedømmelsen af ejendommens ekspropria-tion.

Selvom man måske kan bevare en ejendom intakt efter vejanlægget, kan der opstå så urimelige forhold på ejendommen, at det ikke er forsvarligt at op-retholde den, selvom ejendommen umiddelbart på det foreliggende teg-ningsmateriale ser ud ikke at være så alvorlig berørt, at den eksproprieres.

Vejdirektoratet ønsker med disse betragtninger at pege på, at ekspropriati-onsomfanget ikke alene kan afgøres ud fra en optælling af berørte ejen-domme med grundlag i projekt tegningers udvisende om det fysiske indgreb på en given ejendom. Man kan derfor ikke umiddelbart ved at flytte et pro-jekts linjeføring eller ændre på delelementer i et projekt til den ene side eller anden side påregne at ”spare” ekspropriationer, men risikerer i stedet, at det får konsekvenser for andre ejendomme. Typisk vil problemet således blot flytte til andet sted.

Ud over de permanente ekspropriationer til vejanlægget er det vigtigt, at pege på behovet for midlertidige erhvervelser af arbejdsarealer til brug for anlægsarbejderne. Omfanget er ikke fastlagt i detaljer, da det først sker i forbindelse med detailprojekteringen. Arealbehovet og varigheden af brugen af disse arealer kan have indflydelse på omfanget af ekspropriationer af ejendomme, navnlig på bystrækningerne. Her er udførelsen af anlægsarbej-derne meget bestemmende for behovet for arbejdsarealer.

Det er Ekspropriationskommissionen, der ud fra Vejdirektoratets forelæg-gelse af projektet samt eventuelle indsigelser og forslag fra berørte lodseje-re, træffer endelig bestemmelse om ekspropriationsomfanget på besigtigel-ses- og ekspropriationsforretningerne. Kommissionens beslutninger om eks-propriationerne foretages ud fra en samlet afvejning og skøn over indgrebets omfang og karakter på den enkelte ejendom.

Vejdirektoratet kan derfor ikke på forhånd med sikkerhed afgøre, hvorvidt en ejendom eksproprieres helt eller delvis. Dette er baggrunden for, at Vej-direktoratet opgiver omfanget af ekspropriationer som intervaller, både med hensyn til arealbehov og antal ekspropriationer af ejendomme.

Med hensyn til en flytning af projektet ved Ring 4 vil det være muligt, at flytte linjeføringen længere mod øst, således at ekspropriationsomfanget søges mindsket på den vestlige side, men i stedet øges på den østlige side af Ring 4. Der påpeges nogle forskelle i bredden i de to forslag ved Ring 4. Antallet af kørespor såvel som placeringen er ens i de to forslag, så den samlede bredde af vejanlægget skal også være ens. Hvad angår placeringen af kørebanearealerne i forhold til den nuværende placering, så er der tale om

en optimeringsproces, som vil blive færdiggjort, såfremt forslaget bringes til detailprojektering.

Med hensyn til krydset ved Måløv Parkvej vil der blive optimeret på tilslutningsanlægget nord for Frederikssundsvej i en evt. detailprojekteringsfasen. Det vil imidlertid ikke være muligt at flytte så meget som vist på den kortskitse fra Grøn Trafik som Kastaniehøj Grundejerforening formodentlig henviser til. På skitsen er forbindelsesvejen til Måløv Hovedgade placeret for tæt på Frederikssundsvej, idet der skal være plads til en støjskærm. Rundkørslen kan flyttes lidt tættere på Frederikssundsvej, og højdeforskellen mellem forbindelsesvejen og Frederikssundsvejen overvindes med anlæg af en støttemur, men det kan ikke vides med sikkerhed, hvor meget rundkørslen kan flyttes, før der foretages en detailprojektering. Tilslutningen af ramperne på rundkørselens østside justeres af trafiksikkerhedsmæssige årsager, så de peger mod rundkørselens centrum, så ramperne kan udføres med tilstrækkelig radius. Løsningen bevirker imidlertid at rampeanlægget vil forløbe tættere på boligområdet Skyttestræde og Snarestræde end i forslaget i den supplerende VVM.

Det vil - som ved en udbygning af Frederikssundsvej til motorvej - være muligt at etablere en underføring af Jørgen Andersens Vej til Måløv station. For at tilvejebringe den nødvendige frihøjde vil imidlertid være nødvendigt, at længdeprofilen på Frederikssundsvej ændres. Det skal understreges, at Vejdirektoratet ved bearbejdningen af forslaget til en udbygning har søgt at øge fremkommeligheden primært ved forbedring og udbygning af krydsene. Desuden er de trafikale problemer under udførelsen af sådan en ombygning ganske betydelige og er selvfølgelig medvirkende til den store prisforskel på motorvejsforslaget og dette forslag. Såfremt en udbygning af Frederikssundsvej baseret på forslag fra Grøn Trafik også skal omfatte en ændring af længdeprofilen gennem Måløv skal der derfor tillægges betydelige omkostninger til anlægsarbejderne og foranstaltninger til afvikling af trafikken. Der findes en stiunderføring til stationen lige vest for Jørgen Andersensvej. mens biltrafik fra Måløv nord til stationen henvises til at benytte enten Måløv Parkvej og ny vej langs S-banen eller Jungshøjvej/Frederikssundsvej. Yderligere forbedring af denne forbindelse er ikke vurderet at være nødvendig i dette forslag.

I den østlige del af Stenløse bør der af trafiksikkerhedsmæssige grunde anlægges en midterrabat og yderrabatter på min. 2 m i hver side, som giver en vis sikkerhed mod påkørsel af støjskærmene. Da der i midterrabatten skal være plads til venstresvingsbaner bør bredden af denne være 5 m, således at tværprofilen minimum bliver 25,0 m. Man vil måske kunne spare lidt på ekspropriationerne, hvis cykelstierne flyttes, men Vejdirektoratet har ikke fundet dette hensigtsmæssigt på grund af den omvejskørsel der påføres cyklisterne. Det skal bemærkes, at Dansk Cyklistforbund i deres høringssvar til den supplerende VVM for en udbygning af Frederikssundsvej har talt mod

at flytte cykelstierne således, at det giver anledning til omvejskørsel for cyklisterne.

Det er anført i høringssvaret, at der som følge af foreslåede ændringer vil kunne ske en betydelig reduktion i antallet af ekspropriationer af ejendomme. Vejdirektoratet mener ikke den anførte reduktion er realistisk på grund af de forhold, der er nævnt i bemærkningerne ovenfor og vurderingerne af ændringerne. Det kan naturligvis ikke udelukkes, at der ved projektændringer kan spares ekspropriationer, men omvendt kan en ændring gå ud over andre ejendomme. Det vil netop være tilfældet ved en flytning af projektet mod øst på Ring 4.

Endvidere må man være opmærksom på, at en flytning af projektelementer som f.eks. rundkørslen ved Måløv Parkvej umiddelbart på tegningerne kan se ud til at spare ekspropriationer, men hvis ændringen reelt ikke kan lade sig gøre af trafiktekniske og trafikikkerhedsmæssige grunde, når anlægget skal realiseres, medfører det, at besparelserne alligevel ikke kan indfries.

Talstørrelser for besparelser af ekspropriationer er som tidligere nævnt vanskeligt at angive sikkert, da det hænger sammen med udformningen af det konkrete anlægsprojekt og ejendomsforholdene, mv. Der kan først skabes et mere detaljeret kendskab til ekspropriationsomfanget, når der gennemføres en detailprojektering af det konkrete projektforslag, der måtte blive valgt og tilhørende optimering af projektet. Det endelige omfang kendes ikke før tidspunktet for ekspropriationsforretningerne.

Berørte kildepladser

Kastaniehøj Grundejerforening anfører desuden, at det på borgermøderne blev fremlagt, at en udbygning baseret på forslag fra Grøn Trafik forløber gennem 7 kildepladser over en samlet strækning på 6 km, mens Hovedforslag 1 forløber gennem 7 kildepladser over en samlet strækning på 8,7 km, uden at der blev gjort opmærksom på, at de 7 berørte kildepladser på Frederikssundsvej ikke er nye områder. Grundejerforeningen medgiver dog, at det af VVM-rapporten Miljøvurdering fremgår, at "en udbygning af det eksisterende vejtracé og påvirkningen af grundvand og drikkevand må sammenstilles med de eksisterende forhold".

Grundejerforeningen peger på, at hovedparten af kildepladserne i Frederikssundfingern 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 mangler. Grundejerforeningen oplyser, at boringsprofiler for de boringer, der kommer til at ligge direkte under den høje 8 meter høje dalbro, viser, at de udelukkende består af sten, stenglacielt smeltevandssand og grus, men intet moræneler, hvilket betyder, at de er totalt åbne for nedsvivning.

Grundejerforeningen henviser til Københavns Energis høringssvar fra 2002 hvoraf det fremgår at der bør af hensyn til grundvandet vælges en linjeføring, der går uden om Værebros kildeplads under hensyn til afstandskrav til denne. Grundejerforeningen oplyser, at afstandskravet er efter gældende lov 300 m.

Grundejerforeningen gentager sine bemærkninger fra foreningens høringsvar i år 2002 om risiko for ulykker på dalbroen over Værebros Å i Hovedforslag 1. Grundejerforeningen mener ikke, at de beskrevne foranstaltninger med bl.a. kantopsamling til sikring af grundvandet vil hjælpe, hvis en tankbil forulykker, og kører ud over broen og, at det endvidere vil være vanskeligt at bjærge tankbilen på grund af blødbunden i ådalen.

Grundejerforeningen mener også, at partiklerne fra bilernes udstødning vil sætte sig på bropillerne på dalbroen, som herefter vil blive ført ned gennem de forskellige jordlag med den fugtighed, der dannes på bropillerne, og derved forurene grundvandet.

Kastaniehøj Grundejerforening anfører, at såfremt Frederikssundsvej udbygges baseret på forslag fra Grøn Trafik vil de eksisterende afløbssystemer blive ombygget så de opfylder gældende krav, hvilket vil være en miljøforbedring i forhold til i dag.

Vejdirektoratet skal bemærke følgende til grundvandsforhold:

Vurderingen af projektets konsekvenser i forhold til beskyttelsen af grundvandet og drikkevandsinteresserne langs undersøgelseskorridoren er foretaget på grundlag af Frederiksborg og Københavns amters indsatskortlægning eller, i mangel heraf, på grundlag af geologiske basisdatakort, og efter regionplanens retningslinjer for beskyttelse af drikkevandsområder og områder omkring kildepladser.

Det primære grundvandsmagasin langs undersøgelseskorridoren er knyttet til Danienkalken og stedvis til smeltevandssand i direkte hydraulisk kontakt til kalken.

Baseret på den kumulative lertykkelse over grundvandsmagasinerne i hele hovedstadsområdet er der udarbejdet et temakort i VVM-rapport nr. 311 som viser grundvandsressourcens sårbarhed. I henhold til Miljøstyrelsens definition af beskyttelsesklasser er områder med mindre end 15 meter lerdække klassificeret med betegnelsen 'Ringe beskyttelse'. I disse områder skal det ved en ændret arealanvendelse sikres, at denne nye anvendelse sker med hensyn til grundvandsbeskyttelsen.

I forhold til sårbarhedskortlægningen kan store dele af undersøgelsesområdet klassificeres som områder med ringe beskyttelse af grundvandsressourcen. Dog kan beskyttelsen af grundvandsmagasinet i det åbne land nord for

Grundejerforeningen henviser til Københavns Energis høringssvar fra 2002 hvoraf det fremgår at der bør af hensyn til grundvandet vælges en linjeføring, der går uden om Værebros kildeplads under hensyn til afstandskrav til denne. Grundejerforeningen oplyser, at afstandskravet er efter gældende lov 300 m.

Grundejerforeningen gentager sine bemærkninger fra foreningens høringsvar i år 2002 om risiko for ulykker på dalbroen over Værebros Å i Hovedforslag 1. Grundejerforeningen mener ikke, at de beskrevne foranstaltninger med bl.a. kantopsamling til sikring af grundvandet vil hjælpe, hvis en tankbil forulykker, og kører ud over broen og, at det endvidere vil være vanskeligt at bjærge tankbilen på grund af blødbunden i ådalen.

Grundejerforeningen mener også, at partiklerne fra bilernes udstødning vil sætte sig på bropillerne på dalbroen, som herefter vil blive ført ned gennem de forskellige jordlag med den fugtighed, der dannes på bropillerne, og dermed forurene grundvandet.

Kastaniehøj Grundejerforening anfører, at såfremt Frederikssundsvej udbygges baseret på forslag fra Grøn Trafik vil de eksisterende afløbssystemer blive ombygget så de opfylder gældende krav, hvilket vil være en miljøforbedring i forhold til i dag.

Vejdirektoratet skal bemærke følgende til grundvandsforhold:

Vurderingen af projektets konsekvenser i forhold til beskyttelsen af grundvandet og drikkevandsinteresserne langs undersøgelseskorridoren er foretaget på grundlag af Frederiksborg og Københavns amters indsatskortlægning eller, i mangel heraf, på grundlag af geologiske basisdatakort, og efter regionplanens retningslinjer for beskyttelse af drikkevandsområder og områder omkring kildepladser.

Det primære grundvandsmagasin langs undersøgelseskorridoren er knyttet til Danienkalken og stedvis til smeltevandssand i direkte hydraulisk kontakt til kalken.

Baseret på den kumulative lertykkelse over grundvandsmagasinerne i hele hovedstadsområdet er der udarbejdet et temakort i VVM-rapport nr. 311 som viser grundvandsressourcens sårbarhed. I henhold til Miljøstyrelsens definition af beskyttelsesklasser er områder med mindre end 15 meter lerdække klassificeret med betegnelsen 'Ringe beskyttelse'. I disse områder skal det ved en ændret arealanvendelse sikres, at denne nye anvendelse sker med hensyn til grundvandsbeskyttelsen.

I forhold til sårbarhedskortlægningen kan store dele af undersøgelsesområdet klassificeres som områder med ringe beskyttelse af grundvandsressourcen. Dog kan beskyttelsen af grundvandsmagasinet i det åbne land nord for

Ledøje og Nybølle samt ved Østrup og Gundsømagle betegnes som god (>15 meter lerdække). Af sårbarhedskortet i VVM-rapporten 310 fremgår, at der på strækningen ved Hovedforslag 1 forløb syd for Hove og ved motorvejens krydsning ved Værebros Å er en lerlagstykkelse på 0-5 meter.

I undersøgelsesområdet er registreret en række indvindingsboringer og kildepladser. Omkring drikkevandsboringer og kildepladser for almene vandværker er der udlagt beskyttelseszoner.

For at beskytte grundvandet vil motorvejen, hvor den passerer kildepladszoner eller særligt sårbare områder, blive udformet med tætnet midterrabat og anlægsfasen gennemføres ved særlig agtpågivenhed. Endvidere vil regnvandet via kantopsamling blive ledt fra vejen via brønde og lukkede afløbsledninger. Regnvandet ledes via regnvandsbassiner, hvor vejvandet renses, inden det ledes til vandløbene. Regnvandsbassinerne, der udføres med tæt bund og sider, vil medvirke til at erosionen i vandløbene mindskes og desuden til mindskning af mængden af forurenende stoffer i vandmiljøet.

Hovedforslag 1 krydser selve Værebros Kildeplads, der omfatter en række boringer, der er beliggende langs Værebros Å. På denne delstrækning passerer motorvejen over Værebros Å og kildepladsen på en dalbro, hvor al vejvandet opsamles og ledes til regnvandsbassiner.

En mulig belastning vil være knyttet til et uheld på motorvejen med et efterfølgende spild af miljøfremmede stoffer. Risikoen for et udslip af denne karakter vurderes at være begrænset og tilsvarende vil risikoen for, at et udslip siver ned til grundvandsmagasinet være stærkt begrænset. Hvis der sker spild på vejen, vil afløbet på regnvandsbassiner, der opsamler vand på den pågældende strækning, blive lukket med henblik på at kunne samle forureningen op. Såfremt det måtte vurderes at være behov herfor, kan dalbroen forsynes med ekstra forstærkede autoværn.

Det skal bemærkes, at uheld med tankbiler også kan forekomme på de eksisterende vejstrækninger i Frederikssundfjorden, herunder på eksisterende vejstrækninger som forløber gennem områder, der er udlagt til kildepladszoner. Vejafvandingsystemet består på en stor del af det eksisterende vejnet af grøfter med direkte nedsivning og/eller direkte udledning til de vandløb, som vejene krydser.

For den del af vejvandsforureningen, som kan tilskrives trafikken, er det vurderet, at der samlet set må forventes at ske en reduktion i udledningen af forurenende stoffer for Hovedforslag 1 i forhold til de veje, der aflastes af forslaget. Risikoen for uheld på de eksisterende mindre veje med en stigende trafikmængde forventes at være større end for Hovedforslag 1, ligesom mulighederne for at opsamle eventuelt spild i forbindelse med sådanne uheld vil være bedre efter etablering af en motorvej.

Vejdirektoratet har på det eksisterende motorvejsnet sammen med politimyndighederne og Beredskabsstyrelsen udarbejdet beredskabsplaner, der lægger miljøberedskabet i faste rammer. Sker der uheld med f.eks. tankbiler med miljøfremmede stoffer træder beredskabet i kraft.

Såfremt det besluttes at fremme planerne om en ny motorvej vil der i forbindelse med detailprojekteringen blive gennemført feltundersøgelse af jordbunds- og grundvandsforholdene. Disse undersøgelser vil indgå i grundlaget for at fastlægge bl.a. den endelige placering af motorvejens forløb og foranstaltninger til beskyttelse af grundvandet, herunder placering og udformningen af regnvandsbassiner og udarbejdelse af beredskabsplaner for anlægsfasen og driftsfasen således, at risikoen for forurening af grundvandsressourcen minimeres.

Natur og kulturhistoriske interesser

Kastaniehøj Grundejerforening er af den opfattelse, at VVM-rapporten betoner de ganske små naturindgreb, som vil blive berørt ved en udbygning baseret på forslag fra Grøn Trafik, alt for meget sammenlignet de langt større naturindgreb i Hovedforslag 1 og 2.

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

Grundejerforeningen henviser til sit høringssvar fra 2002, herunder de ødelæggelser, der vil være en konsekvens ved etablering af Hovedforslag 1 og peger på, at hovedparten af naturområderne er klassificeret til højeste naturværdi af Carl Bro, som har stået for de biologiske forundersøgelser.

Grundejerforeningen peger også på, at Hovedforslag 1 og 2 går gennemområder med kulturhistoriske interesser, og at der er fredede fortidsminder og arkæologiske interesser, og mener at nogle af de røde stjernemarkeringer ligger direkte på linjeføringen for Hovedforslag 1.

Med hensyn til grundejerforeningens bemærkninger til VVM-redegørelsens beskrivelse af natur og kulturhistorie kan oplyses følgende:

Med hensyn til hvilke og hvor mange naturområder, der berøres af de forskellige forslag, skal Vejdirektoratet henvise til dels den sammenfattende rapport nr. 309/2006 og 250/2002, dels Miljøvurderingsrapport nr. 311/2006 og 251/2002. Heraf fremgår dels en optælling af hvor mange naturlokaliteter, der berøres af de enkelte forslag dels en klassificering af de pågældende lokaliteter. Det kan oplyses, at de anvendte principper i VVM-rapporten fra 2006 til klassificering af naturlokaliteterne, der berøres af udbygningsforslagene fra 2006 er fra Skov- og Naturstyrelsens inddeling fra 1992, og at

det er de samme principper som blev anvendt ved klassificeringen i 2002 af naturområder, der berøres af Hovedforslag 1 og 2.

Det kan endvidere oplyses, at en række fortidsminder ligger nær motorvejslinjeføringerne, men at det ud fra en samlet afvejning af en række forskellige beskyttelseshensyn er tilstræbt at holde afstand til fortidsminderne. Ved Østrup passerer Hovedforslag 1 forbi en række fortidsminder, der ligger ved udkanten af en grusgrav, men linjeføringen motorvejen går ikke direkte igennem fortidsminderne.

Klima og samfundsøkonomi

Grundejerforeningen anfører, at etablering af en motorvej i henhold til VVM-redegørelsen vil medføre en kraftig forøgelse af biltrafikken i fingeren og dermed en kraftig forøgelse af energiforbrug, drivhusgasser og anden sundhedsskadelig luftforurening. Grundejerforeningen anfører endvidere, at en udbygning baseret på forslaget fra Grøn Trafik medfører en minimal øgning af biltrafikken og dermed en minimal øgning af energiforbrug, CO₂ mv.

De samfundsøkonomiske beregninger i VVM-rapporten er efter Kastaniehøj Grundejerforenings opfattelse misvisende, idet den øgede biltrafik i de øvrige løsninger kommer til at tælle positivt med omtrent en mia. kr. ekstra, og fordi man medregner de øgede afgifter til staten ved øget bilkørsel. Grundejerforeningen anfører, at spildtid under kørsel til og fra arbejde hovedsageligt regnes som tabt arbejdstid, hvor der for hovedparten (pendlerne) efter grundejerforeningens opfattelse snarere er tale om tabt fritid. Grundejerforeningen mener ikke, at disse milliardbeløb på rimelig måde kan regnes som økonomiske fordele ved motorvejsløsningerne.

Grundejerforeningen oplyser, at regeringen har tilbudt, at Danmark påtager sig værtskabet for den næste store klimakonference i år 2009. Grundejerforeningen anfører, at man ved at vælge en løsning af de trafikale problemer i Frederikssundsfingeren med udgangspunkt i en udbygning baseret på Grøn Trafiks forslag, vil det - sammen med den nyligt trufne beslutning ang. Silkeborg/Gudenådal, markere en energipolitisk og klimapolitisk ansvarlighed, som er i tråd med Kyoto-aftalen og den danske klimapolitik

Med hensyn til klima og de samfundsøkonomiske beregninger skal Vejdirektoratet anføre følgende:

Med hensyn til luftforurening skal bemærkes, at der samlet set vil ske stigninger i luftforureningen i alle de fremlagte vejforslag. Som kommunen anfører, sker den mindste stigning samlet set i en udbygning af Frederikssundsvej baseret på forslag fra Grøn Trafik.

I Hovedforslag 1 og Hovedforslag 2 finder stigningerne imidlertid sted på strækninger i det åbne land. Ved begge udbygningsforslag vil der i modsætning hertil ske en stigning i luftforureningen på bystrækningerne. Påvirkning af mennesker som følge af luftforurening vil således være mindst for Hovedforslag 1.

De samfundsøkonomiske beregninger er foretaget i henhold til Transport- og Energiministeriets "Manual for samfundsøkonomisk analyse – anvendt metode og praksis på transportområdet". Manualen beskriver det metodiske grundlag for samfundsøkonomiske analyser på transportområdet. Beregningen er gennemført ved hjælp af Transport- og Energiministeriets fælles beregningsmodel TERESA.

Det er rigtigt, at forøget kørsel som følge af gennemførelsen af et vejprojekt giver anledning til et positivt bidrag i posten "Afgiftskonsekvenser" i den samfundsøkonomiske beregning. En stor del af dette positive bidrag under afgifter indgår også negativt i posten kørselsomkostninger, idet enhedspriserne for kørsel er inklusive afgifter.

For nye og overflyttede trafikanter beregnes trafikantgevinsterne ifølge den økonomiske teori som halvdelen af de tilsvarende ændringer i tid og kørsel for eksisterende biltrafik i samme rejserelationer. Derimod medregnes den fulde merkørsel i afgifterne, hvilket er årsagen til, at de samlede positive afgiftskonsekvenser i Hovedforslag 1 er større end de samlede negative kørselsomkostninger. Den fulde merkørsel medregnes i øvrigt også i eksterne omkostninger. Men for uheld og støj vejer ændret vejtype og placering i forhold til boligområder langt stærkere end trafikarbejdet, og for luftforurening og klimaeffekt er de fastsatte enhedspriser væsentligt lavere end kørselsomkostninger og afgifter pr. km.

Da den gældende samfundsøkonomiske teori medtager afgifter i beregningerne, både som forøgelse af omkostningerne og som gevinst, kan det ikke på nuværende tidspunkt anbefales, at metoden ændres, så afgifter udelades.

Det skal i øvrigt bemærkes, at den samfundsøkonomiske beregning ikke kan stå alene, idet det ikke er muligt at medtage alle effekter. Der er således som det fremgår af VVM-rapporten ikke medtaget effekter, som ikke umiddelbart kan værdisættes så som tab af naturværdier og visuelle indtryk af landskab - disse effekter er derfor beskrevet kvalitativt i VVM-undersøgelsen. Eventuelle værdistigninger på arealer og ejendom som følge af forbedret infrastruktur er heller ikke medregnet.

I forslaget fra Grøn Trafik indgår foruden en udbygning af den eksisterende Frederikssundsvej også en styrkelse af den kollektive trafik, herunder med nye pendlerbusruter og en øget frekvens på S-togene på Frederikssundbanen. Som det fremgår af VVM-redegørelsen har det ikke indenfor VVM-projektets rammer været muligt at fastlægge anlægsomkostninger til de

nødvendige supplerende faciliteter til pendlerbusser og S-tog og de øgede driftsomkostninger, som en sådan styrkelse af den kollektive trafik vil give. Tilsvarende er der heller ikke beregnet trafikantgevinster i den kollektive trafik som følge af disse forbedringer. Disse udgifter og gevinster indgår således heller ikke i den samfundsøkonomiske analyse for en udbygning baseret på Grøn Trafiks forslag.

Alternative trafikformer

Kastaniehøj Grundejerforening oplyser, at der i den senere tid i medierne har været mange gode indslag om 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.

Grundejerforeningen mener, at Danmark i højere grad end i dag burde 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. Grundejerforeningen skriver, at Frederikssundsfingeren vil være et oplagt sted som "eksperimentarium" for disse alternativer.

Kastaniehøj Grundejerforening peger på, at der i forslaget fra Grøn Trafik er indregnet en evt. ny Fjordforbindelse samt den nye by ved St. Rørbæk, der er ved at blive opført. Grundejerforeningen anfører, at det på borgermøderne kom frem, at en udbygning baseret på 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 Motorring 3, som forventes at sande til senest i år 2014, også uden at trafikmængden såfremt Hovedforslag 1 etableres er medregnet.

Grundejerforeningen peger på, at der i VVM-rapporten er der langt op til, at bilparken stiger med ca. 1,4 % årligt ud i al fremtid. Det mener grundejerforeningen er urealistisk bl.a. pga. trængselsproblemer, og at det derfor er nødvendigt, at der findes attraktive alternativer.

Med hensyn til grundejerforeningens bemærkninger om trængsel kan Vejdirektoratet oplyse følgende:

Trafikken på vejnettet i 2015 er beregnet ved hjælp af OTM-trafikmodellen på baggrund af en række opstillede forudsætninger om ændringer i befolkning, arbejdspladser, bilejerskab mv. Disse forudsætninger er de samme, som er benyttet i andre trafikale vurderinger i hovedstadsområdet de seneste år og bygger i så høj grad som muligt på officielle prognoser. F.eks. bygger

befolknings- og arbejdspladsprognoser på udmeldinger fra Hovedstadens Udviklingsråd (HUR). Resultatet af fremskrivningen bliver en samlet stigning i trafikarbejdet i hovedstadsområdet fra 2000 til 2015 på ca. 23 % svarende til ca. 1,4 % pr. år. Den beregnede vækst ville selvfølgelig kunne have været anderledes, hvis der blev benyttet andre forudsætninger, men den er snarere lav end høj, hvis den sammenlignes med hidtidig vækst og med forventninger til fremtidig vækst i andre sammenhænge.

I beregningen af trafikken indgår også hensyn til trængsel, således at væksten bliver mindre på strækninger med stor trængsel og mindre i myldretiderne end udenfor myldretiderne. Ved beregningerne indgår det samlede vejnet i hovedstadsområdet, hvorfor beregningen også medtager trængsel på Motorring 3.

Der er ikke i forbindelse med VVM-undersøgelsen gennemført beregninger af trafikvækst efter 2025, men til sikring af et robust vejanlæg er der beregnet belastningsgrader på projektstrækninger med forudsætning om ca. 1,8 % vækst om året efter 2015. I de samfundsøkonomiske beregninger er der også forudsat en stigning i de trafikale effekter på ca. 1,8 % pr. år fra 2015 til 2025, men ingen vækst efter 2025.

Afslutningsvis skal det bemærkes, at Transport- og Energiministeriet her i maj 2007 udsendte et oplæg, hvor de trafikale udfordringer, der forventes i hovedstadsområdet, beskrives. Det omfatter også en diskussion af, hvordan forskellige virkemidler kan medvirke til at nedbringe trængslen og øge mobiliteten. Det fremgår af oplægget, at regeringen har nedsat en infrastrukturkommission. Kommissionen skal se på de langsigtede udfordringer og komme med oplæg til håndtering af disse udfordringer. Kommissionens arbejde, der forventes afsluttet i efteråret 2007, skal give afsæt til regeringens konkrete investeringsplan, bl.a. for projekter i hovedstadsområdet.

Til sidst udbeder Kastaniehøj Grundejerforening sig en kopi af Vejdirektoratets indstilling til transport- og energiministeren og Folketingets Trafikudvalg.

Vejdirektoratet skal afslutningsvis bemærkes, at direktoratet har noteret grundejerforeningens synspunkter, som vil indgå i det sammenfattende høringsnotat, der udarbejdes, når Vejdirektoratet har behandlet de mange indkomne høringssvar fra borgere, foreninger og kommuner mv. Høringsnotatet vil indgå i grundlaget for Vejdirektoratets indstilling til transport- og energiministeren som baggrund for en nærmere stillingtagen til projektet.

Indstillingen forventes offentliggjort på Vejdirektoratets hjemmeside.

Med venlig hilsen


f/ Birgitte Henriksen
Projektleder