

HUR
Gammel Køge Landevej 3
2500 Valby

Tåstrup, den 30. november 2003

Høringssvar til HUR's forslag til trafikplan 2003

Med henvisning til ovennævnte forslag til trafikplan 2003 skal Kastaniehøj Grundejerforening hermed fremsende vore kommentarer, synspunkter og alternativer.

Regeringen indgik den 5. november 2003 trafikforlig med Dansk Folkeparti, Det radikale Venstre og Kristendemokraterne. I dette forlig blev der taget hensyn til demokratiet, idet der blev lyttet til de omkring 360 høringssvar, der blev afleveret til Vejdirektoratet i december 2002 ang. en højklasset vej i Frederikssundsfingeren, og hvoraf hovedparten var imod en motorvej og i stedet foreslog alternative løsninger. Det samme synspunkt gjorde sig gældende i de knapt 20.000 underskrifter, der blev afleveret ved samme lejlighed.

Resultatet blev som bekendt, at der nu kommer en ny VVM-undersøgelse for de alternative løsninger til en bæredygtig trafikal løsningen i regionen.

Det er derfor beskæmmende at læse, at HUR i deres forslag til en trafikplan så skråsikkert går ind for Frederikssundsmotorvejen, uden at lytte til befolkningens behov og ønsker. I stedet for at tænke i traditionelle baner med mere og mere motorvej som løsning af trængselsproblemerne burde HUR i stedet benytte lejligheden til at tænke utraditionelt og kreativt. Den kommende og nye VVM-redegørelse for alternative bæredygtige løsninger i Frederikssundsfingeren giver netop denne mulighed.

I trafikforliget blev det desværre også besluttet, at 1. etape med udvidelsen mellem Motorring 3 & 4 skal igangsættes allerede nu og stå færdigt i år 2012. Denne investering kan meget nemt vise sig at være spild af penge og kostbar natur, da den nye VVM-redegørelse for de alternative løsninger til Frederikssundsmotorvejen først er færdig i år 2005, og først herefter kan de fremtidige trafikale løsninger i regionen besluttes.

Såfremt de rette parametre kommer ind i den nye VVM-undersøgelse, er vi af den overbevisning, at det vil føre til, at der bliver vedtaget en alternativ bæredygtig trafikal løsning i regionen **uden** en motorvej. Dermed vil den mastodont af en udvidelse med 10-12 spor gennem Vestskoven og

Vestvolden, som de 712 mill. kr. lægger op til, være spildt, da denne strækning derefter ikke skal aftage de 24-25.000 biler dagligt som en Frederikssundsmotorvej ellers ville medføre.

HUR burde i den forbindelse arbejde for, at man i perioden indtil den nye VVM-redegørelsen for alternativerne er færdig, og den endelige fremtidige beslutning for regionen foreligger, anvende tiden til at undersøge alternative muligheder for en skånsom udvidelse mellem Motorring 3 & 4 ud fra de trafiktal, som vejen har i dag, og som kan forventes frem til år 2015 uden tilførsel af biler fra en eventuel kommende Frederikssundsmotorvej. Dette alternativ bør så vidt muligt lægges i samme trace som den eksisterende Jyllingevej.

Baggrund:

Vejdirektoratets VVM-redegørelsen for en højklasset vej i Frederikssundsfingeren viser med al tydelighed, at man ikke med et enkelt tiltag såsom anlæggelse af en motorvej i såkaldt åbent land, kan løse de trafikale problemer, der er i Frederikssundsfingeren i dag.

Dette fremgår også tydeligt af HUR's forslag til trafikplan side 90, hvor der står, at udbygningen af Frederikssundsmotorvejen, vil forbedre mobiliteten i området med **1 minut**. Det kalder I oven i købet for en *markant ændring*.

I dag er der 44.000 biler på Frederikssundsvej i Ballerup. Hvis vi ingenting foretager os, viser Vejdirektoratets rapport, at vi i år 2010 vil have 50.000 biler her, men hvis vi anlægger en højklasset vej, som beskrevet i Vejdirektoratets hovedforslag 1 & 2 og ofrer 2,5 – 4 milliarder kr., vil vi i år 2010 stadig have 37.500 biler på denne strækning, hvilket betyder, at disse forslag ikke løser de problemer, vi har på Frederikssundsvej. Vejdirektoratet foreslår herefter, at Frederikssundsvej bliver nedklassificeret til enten en amts eller kommunal vej, hvorefter det er amtet eller kommunerne, der skal foretage de forbedringer af Frederikssundsvej, som under alle omstændigheder skal foretages.

Som HUR skriver på side 62: "Udgangspunktet i forhold til den individuelle biltrafik er, at det er væsentligt billigere at investere i en bedre udnyttelse af eksisterende veje og andre trafikanlæg end i nye vejanlæg". HUR burde med denne udtalelse, gå stærk ind for de alternative løsninger til en motorvej i regionen, i stedet for det stik modsatte som tilfældet er i rapporten.

En vifte af tiltag

Vi er af den overbevisning, at de trafikale problemer vi har i vores region, ikke kan løses ved blot at udbygge et enkelt område. Det er en stor vifte af forskellige tiltag, der tilsammen skal løse fremkommeligheden i regionen, og som på samme tid tager hensyn til de forskellige former for transport, befolkningen og naturen i regionen, hvilket HUR også lægger delvist op til i dele af deres forslag til trafikplan 2003.

Dette er baggrunden for, at vi udover 0++ Alternativ også mener, at tværvejsproblematikken skal indgå i løsningen.

0++ Alternativ

Denne løsning dækker over en udbygning af Frederikssundsvej med niveaufri skæringer i de mest kritiske vejkryds samt en udbygning af den kollektive trafik.

Da fremkommeligheden generelt er utrolig god på Frederikssundsvej selv i myldretiden, på nær nogle få strækninger, som skyldes nogle uhensigtsmæssige vejkryds, ser vi ingen grund til at opklassificere Frederikssundsvej til en højklasset vej. Dette vil kun bevirke, at projektet bliver væsentligt dyrere samt generer flere biler på strækningen. iflg. Vejdirektoratets prognoser generer en motorvej i sig selv ca. 20% flere biler, hvilket også kan aflæses i hovedforslag 1 & 2 med en forøgelse på ca. 15.000 biler i døgnet blot i kraft af, at der anlægges en motorvej.

Derimod skal de mest kritiske vejkryds udbedres, da de både medfører kødannelser og ulykker. Vi foreslår, at man udbedrer vejkrydsene med niveaufri skæringer, da dette vil bevirke en glidende kørsel samt modvirke ulykker, idet trafikken ikke mødes på tværs. Dermed opnår vi den samme sikkerhed, som Vejdirektoratet siger, der er på en motorvej af netop samme årsager.

De vejkryds der vil være aktuelle er: Ring 4, Hold-An-Vej & Vestbuen i Ballerup samt et eller to vejkryds i Ølstykke & Stenløse. Dette vil ikke kræve de store eksproprieringer, da der allerede er god plads i disse vejkryds.

Kollektiv – offentlig transport som en aflastning

Frederikssundsbanen er lige blevet udvidet med dobbeltspor helt til Frederikssund. Når man foretager så store udvidelser på så lang en strækning, betyder det en naturlig nedgang i passagertallet i den periode arbejdet står på pga. uregelmæssig drift, samt en lang periode bagefter, indtil passagerne igen får tilliden tilbage. Det tager typisk 3 år, før man kan se den fulde effekt af denne form for udbygning.

Hertil er der lige indsat nye og hurtigere tog på halvdelen af afgangene som også vil fremme tilgangen af passagerer. Desuden er de første etaper af Metroen i København og forbindelsen til Frederikssundsbanen via Vanløse station blevet åbnet.

Der er ingen tvivl om, at kombinationen af udvidelsen af Frederikssundsbanen samt Metroen i København vil gøre det mere attraktivt at benytte denne transportform, når man skal til København eller omegn. Og den bliver ikke mindre i fremtiden, da København gør alt for at få bilerne ud af byen bl.a. ved at nedskære antallet af parkeringspladser og forhøje parkeringstaksterne.

For at få større tilgang til S-toget og Metroen bør det suppleres med pendlerbusser i myldretiden mellem de større landsbyer og stationerne f.eks. fra Gundsømagle & Jyllinge i Gundsø Kommune til Stenløse og Veksø stationer og tilsvarende i de andre kommuner. Herudover burde der indsættes pendlerbusser mellem Ballerup & Malmparkens stationer til Lautrupparken. Disse skal helst benytte separate vejbaner.

Desuden bør takstzonerne tages op og nogle steder ændres. En af grundene til, at Kildedal Station ikke er blevet den succes, man havde regnet med, er, at takstzonen ligger mellem Kildedal og Måløv, hvilket betyder, at det koster en ekstra zoneafgift at benytte denne station. Takstzonen bør flyttes over mellem Kildedal og Veksø stationer.

Sivetrafik

Et andet argument, der er blevet brugt meget som begrundelse for en højklasset vej mellem Jyllingevej og Frederikssund, er, at det skal afhjælpe sivetrafikken gennem landsbyerne og på lokalvejene.

Ifølge den sivetrafikrapport som Vejdirektoratet lavede i 1999, viser det sig, at den største del af sivetrafikken er koncentreret omkring Ring 4 krydset i Ballerup med 20-25%. Dette skyldes den dårlige fremkommelighed på Frederikssundsvej pga. de førømtalte 3 uhensigtsmæssige vejkryds, som vi foreslå bliver ombygget med niveaufri skæringer.

I resten af det undersøgte område langs fingeren udgør sivetrafikken kun 9-10%, den resterende trafik er tværgående trafik, som netop benytter disse veje, fordi de skal den vej.

VVM-redegørelsen for en højklasset vej i Frederikssundsfingeren viser da også, at sivetrafikken blot bliver flyttet, så nogle strækninger opnår mindre trafik, mens andre landsbyer og lokalveje får forøget trafikmængde.

Desuden vil vi gerne henlede opmærksomheden på, at den sivetrafikrapport, som Vejdirektoratet lavede i 1999, og VVM-redegørelsen i forbindelse med Frederikssundsfingeren ikke svarer overens med hensyn til antallet af sivetrafik og den forventede reducerede mængde af biler gennem landsbyerne ved etablering af en højklasset vej i området. Vejdirektoratet gør da også i begge rapporter opmærksom på, at de modelberegninger, de har anvendt, har en stor usikkerhed i beregningerne, samt at denne type undersøgelser ikke tidligere har fundet sted hverken her i landet eller i udlandet. Med baggrund i dette sætter vi spørgsmålstegn ved, om de tal, Vejdirektoratet fremkommer med i disse rapporter, er reel sivetrafik, eller om det er tværgående trafik, hvilket vil sige, biler der kører ad disse strækninger, fordi de skal denne vej.

Denne store usikkerhed mener vi, skal komme naturen, miljøet og befolkningen i de berørte områder til gode. Det er ikke rimeligt at gamble med naturen og befolkningens levevilkår som indsats, når prognoserne indebærer så stor en fejlmargen.

Vi mener for øvrigt, at den store mængde af trafik igennem landsbyerne og på lokalvejene skal løses ved etablering af fornuftige omfartsveje omkring landsbyerne.

Udbygning af tværvejsforbindelserne

Verden har forandret sig meget siden 1947, da fingerplanen blev planlagt, og siden 1967, da denne amputerede 6. finger første gang kom på tegnebrættet. Dengang havde man ikke tænkt på de mange arbejdspladser i Lautrupparken i Ballerup eller de store erhvervsområder i Birkerød, Allerød og Hillerød eller på den anden side ved Tåstrup, Albertslund og Brøndby, hvilket har betydet, at trafikken har behov for at køre på tværs af fingrene. Dette bliver yderligere forstærket af, at København gør alt for at få bilerne ud af byen samt af de erhvervsområder, der nu er planlagt i Stenløse og Ølstykke på den nordlige side af Frederikssundsvej, som kommer til at ligge meget langt fra en motorvej i såkaldt åbent land, samt de erhvervsudbygninger langs Frederikssundsvej, som allerede er/eller er ved at blive etableret.

Befolkningen er også siden flyttet længere og længere ud i fingersystemet. Dette skyldes et ønske om at komme væk fra byernes støj og forurening, til et sted hvor de selv og deres børn kan vokse op midt i naturen.

Dette kan også aflæses i de 44.000 biler, der dagligt befinder sig i Ring 4 krydset i dag, idet 1/3 om morgenen drejer mod Lyngby, 1/3 mod Tåstrup og af den sidste 1/3 kører hovedparten til Lautrupparken/Malmparken og resten videre ind mod København. Efter Lautrupparken er der ingen

trængselsproblemer, før man kommer til Husum, hvor man har indsnævret kørebanerne for at dæmpe trafikken.

Dette har yderligere forstærket behovet for en udbygning af de tværgående forbindelser. Her tænker vi specielt på A6, som lige er blevet udbygget på den strækning, der ligger i Roskilde Amt, men på den strækning, der ligger i Frederiksborg Amt, er der derimod ikke sket nogen udbygning i mands minde. Endvidere ønskes en Tværvej eller Motorring 5 undersøgt. Vi mener ikke, at den nødvendigvis behøver at blive anlagt som en motorvej/motortrafikvej, men kan anlægges som en fornuftig landevej med omfartsveje omkring landsbyerne, især hvis man i stedet for trafiklys og rundkørsler, som skaber kødannelser og større risiko for ulykker, lavede *lange indfletningsbaner* og/eller *niveaufri skæringer*. Vejdirektoratets rapport om Tværvej fra 1993 viser ikke den helt store forskel i antallet af biler, der vil benytte denne forbindelse uanset vejtype.

Disse tværvejsudbygninger vil filtrere de biler fra, der i dag er nødt til at køre helt ind til Ring 4 for at kunne køre på tværs af fingerne, og dermed aflaste Ølstykke, Stenløse og Ballerup. Endvidere skal tværvejsforbindelserne gøre det nemmere for erhvervsvirksomhederne med hensyn til at ansætte kvalificeret arbejdskraft på tværs af fingersystemet.

Vi er fuldt ud klar over, at disse to veje er amtsveje og ikke statsveje. Men det bør vel ikke forhindre, at vi får den rigtige løsning. I så tilfælde må de opklassificeres til statsveje.

Erhvervsudvikling

At en højklasset vej skulle danne grobund for øget erhvervsudvikling er en påstand, der ikke findes nogen faglig dokumentation for. I en artikel af Susanne Krawack på Amternes og Kommunernes Forskningsinstituts hjemmeside (www.akf.dk) under overskriften "Giver flere biler en bedre udvikling?" tilbagevises denne påstand da også.

Stenløse & Ølstykke er i fuld gang med at udbygge deres erhvervsområder på den nordlige side af Frederikssundsvej og dermed langt fra en motorvej i såkaldt åbent land. Trafikken til dette område vil derfor naturligt benytte sig af Frederikssundsvej. Det samme gør sig gældende for den erhvervsudbygning, der er i gang langs Frederikssundsvej i Ledøje-Smørum & Ballerup kommuner.

Alle kommunerne langs Frederikssundsfingeren er enige om, at den form for erhvervsudvikling, de ønsker i deres kommuner, er højteknologiske virksomheder indenfor IT & medicinalområdet. Det, som denne form for virksomheder efterspørger, er, at det er muligt at rekruttere fagligt kvalificeret arbejdskraft samt muligheden for at kunne trække på faglige kompetencer fra nærliggende forsknings- og undervisningsinstitutioner. Det er for mange ansatte ligeledes vigtigt, at arbejde i nærheden af en S-togsstation eller gode busforbindelser, som HUR også skriver i deres forslag til en trafikplan for 2003.

Både Stenløse & Ølstykkens erhvervsområder opfylder dette krav. I Gundsø Kommune ligger det største ikke udbyggede erhvervsområde ved Risø, hvilket betyder meget langt fra en motorvej i såkaldt åbent land, men tæt på RUC i Roskilde og med A6 som hovedfærdselsåre.

De eneste virksomheder, hvor det er et krav, som det også fremgår af HURs forslag til trafikplan 2003, at der er nem adgang til en motorvej, er de trafikunge virksomheder såsom transportvirksomheder, slagterier, byggematerialevirksomheder mv. Men det er ikke denne form for virksomheder, kommunerne ønsker langs fingeren. Derfor står vi endnu engang uforstående

overfor, at HUR mener, at Frederikssundsmotorvejen er en absolut nødvendighed for udviklingen i regionen. Frederikssundsfingeren lever på alle måder op til det stationsnærhedsprincip, som udviklingen er i dag, og som vi vægter af lige så høj værdi som HUR.

At en motorvej ikke nødvendigvis fremmer erhvervsudviklingen i et område ses også tydeligt i resten af landet med firmaer som LEGO, B&O og lignende virksomheder, som har vokset sig store og konkurrencedygtige uden at have direkte adgang til en motorvej.

Konkurrencedygtig kollektiv trafik

I trafikplanen fremgår det, at HUR ønsker, at den kollektive trafik, skal fremstå som et reelt alternativ til biltrafikken. Desværre afspejler det sig ikke i den politik, der er ført de senere år, eller som der er udsigt til i de kommende år, med stadigt stigende billetpriser og nedskæringer i de regionale busforbindelser og –afgange (specielt i yderområderne) samtidig med, at befordringsfradraget skattemæssigt stadig ligger på samme niveau.

Med de stigninger i billetpriserne, som er sket i de sidste år, samt de stigninger, der er varslet til næste år, skal den daglige rute mellem hjem og arbejde ikke omfatte mange km, før det bedre kan svare sig at investere i en bil – både tidsmæssigt og prismæssigt – end at tage det offentlige transportsystem.

Såfremt man ønsker at begrænse bilejerskabet og fremme benyttelsen af offentlige transportmidler, er det derfor nødvendigt både at beskære befordringsfradraget og samtidig nedsætte billetpriserne. Sidstnævnte er desværre ikke det, HUR lægger op til i trafikplanen med forslag om indførelse af det elektroniske rejsekort med det formål at øge provenuet på de kollektive rejser med 10%, med differentierede (højere) priser i myldretiden, og befordringsfradraget er slet ikke omtalt.

Bortset fra ønsket om at øge provenuet på de kollektive rejser, virker det elektroniske rejsekort som en god idé, som kan gøre dagligdagen lettere for de kollektive passagerer, såfremt priserne bliver transparente for kunderne.

Som det også tydeligt ses på de kollektive trafiktal i øjeblikket, er det desuden en absolut nødvendighed, at driften er stabil. De store nedskæringer i forventet trafiktal for Metroen taler deres tydelige sprog i denne retning. Tidligere tal har vist, at de passagerer man mister i en ustabil periode, er utrolig svært at få tilbage. Når der udvides f.eks. på Metro-strækninger, er det derfor en forudsætning at systemerne er gennemtestede før de frigives, og andre transportformer på strækningen nedlægges, hvis udvidelsen skal blive en succes.

Vi er helt enige med HUR om nødvendigheden af at etablere en ringbane mellem Lyngby og Glostrup med senere udvidelse samt etableringen af en Metro 4-cityring.

Vi støtter desuden fuldt ud en udbygning af TRIM-systemet, TRAFIKINFO samarbejdet og Park og Parker anlæg.

Miljøforhold

Som HUR beskriver i trafikplanen, har Danmark ifølge bestemmelserne i Kyoto-protokollen forpligtet sig til at reducere CO₂ udslippet i Danmark med 20% i perioden 1988-2005. Desuden beskrives andre miljøgiftige stoffer samt trafikstøj på side 42.

Men selvom trafikplanen lægger op til betydelig udbygning af de eksisterende motorveje, nye motorveje og generelt mere biltrafik, mangler der fuldstændigt stillingtagen til, hvordan de miljømæssige krav kan opfyldes eller reduceres. I rapporten på side 43 er kun opstillet en lang række punkter, som på mange områder er i direkte modstrid til trafikplanen. Der er således ingen reelle forslag til løsninger. Dette er en alvorlig mangel i rapporten.

En Frederikssundsmotorvej i såkaldt åbent land vil, som Vejdirektoratet skriver i deres VVM-redegørelse, udgøre en ny kraftig barriere for mennesker, dyr og planter samt være et visuelt dominerende element. Motorvejen, som på store strækninger er planlagt til at forløbe på dæmninger og højbro, vil være en voldsom støjkilde for det omgivende terræn. Disse områder bliver i dag værdsat meget af indbyggerne pga. det rige fauna og dyreliv, stilheden og det totale mørke i aften og nattetimerne uden generende lyskilder. Motorvejen vil endvidere blive anlagt direkte over nogle af københavnernes vigtigste kildevandsreservoirer som vel at mærke er helt åbne for nedsivning, da der ikke er noget morænelerlag til beskyttelse. Dette har vi redegjort for i vores høringssvar til Vejdirektoratet samt på møde med Trafikministeriets embedsmænd, Vejkontoret i september måned.

Såfremt HUR måtte ønske det, fremsender vi gerne yderligere materiale på ovennævnte, ligesom vi gerne deltager i et møde, hvor vi kan gennemgå vores materiale om geologien langs strækningen.

Københavns Energi har da også i deres høringssvar til Vejdirektoratet som omhandler to sider, **to** gange skrevet, at en linieføring over Værebros Kildeplads er **uacceptabel** pga. den store forureningsfare.

Andre alternativer og tiltag

Uover allerede nævnte alternativer og tiltag mener vi, at HUR også bør overveje følgende:

1. Som det fremgår af side 20 og 21 har Roadpricing og bompenge en stor virkning i andre storbyer. Dette bør derfor overvejes i Københavnsområdet. Såfremt dette gøres i kombination med:
 - 1.1 Nedskæring af befordringsfradraget for biler (men med bibeholdelse af befordringsfradraget for offentlige transportmidler).
 - 1.2 Sænkning af billetpriserne i den kollektive trafik
 - 1.3 Udbygning af Park & Parker anlæg.

Kan det få følgende positive virkninger:

- 1.4 Nedskæring af antallet af familier der anskaffer bil nr. 2.
- 1.5 Overførsel af flere bilister til de offentlige transportmidler / eller kombinere bil og offentlige transportmidler.

(I flere storbyer i udlandet som Tyskland og Holland har man gjort transporten med bybus gratis, hvilket drastisk har flyttet bilisterne over i de offentlige transportmidler. Vi mener ikke, at man behøver at gå til denne yderlighed, vi påpeger bare, at billetprisen kontra økonomien med bilkørsel, har en stor virkning på befolkningens valg af transportmiddel).

2. Etablering af pendlercykelstier.
3. Etablering af parkeringsområder i yderzonerne med henblik på samkørsel.

Konklusion

På grundlag af Folketingets trafikforlig mener vi, at HUR bør genoverveje dele af deres forslag til trafikplan 2003, så de ud fra demokratiske synspunkter, prøver at finde nye og visionære muligheder for en bæredygtig trafikal løsning i Frederikssundsfingeren, i stedet for at fremføre med den traditionelle løsning som mere motorvej som løsning af fremkommelighedsproblemerne med ødelæggelse af natur og livsværdier både for vores og de næste generationer til følge.

Den nye VVM-redegørelse for alternativer i Frederikssundsfingeren giver os alle muligheder for at finde nye og kreative trafikale løsninger, som også tilgodeser det samfund, som vi er på vej imod med flere og flere hjemmearbejdspladser og fleksible arbejdstider, som gør, at trængselsproblemerne, som vi kender i dag i myldretiden, ikke vil være nær så udprægede for de næste generationer.

Vi er helt enige med HUR i, at fingerplanen med de grønne kiler skal bevares, derfor vil vi også opfordre HUR til at hjælpe med at finde nye og visionære trafikale løsninger, for at forhindre denne amputerede 6. finger i Frederikssundsregionen – Det vil de næste generationer takke os for.

Vi vil endvidere benytte lejligheden til at bede om at få tilsendt den endelige trafikplan, som vi håber, vil have nye og fremadrettede løsninger indlagt.

Med venlig hilsen

Annette Kristensen