

Transportministeriet
trm@trm.dk

Høringssvar vedrørende forslag til lov om anlæg af Frederikssundsmotorvejen mellem Motorring 4 og Frederikssund

Danmarks Naturfredningsforening ser Frederikssundsmotorvejen som et helt unødvendigt overgreb på naturområder og rekreative landskaber som i en menneskealder bevidst har været friholdt for infrastrukturanlæg og byudvikling.

Frederikssundsmotorvejen har været planlagt siden 1960'erne, hvilket bemærkningerne grundigt redegør for. Tænk hvis vi nu, 40-50 år efter, gav os til at gennemføre alle de andre projekter, som vi i 1960'erne troede var gode samfundsløsninger? F.eks. de omfattende inddæmninger af stort set hele Limfjorden, Vadehavet, Øresund, Smålandshavet og det Sydfynske Øhav, som skulle sikre nationens overlevelse. Det er således ikke alle gamle idéer, der stadig holder. Der var nok gode grunde til at planlægningen af Frederikssundsmotorvejen stod stille i 21 år mellem anlægsstoppet i 1978 og påbegyndelsen af ny VVM-undersøgelse i 1999; motorvejen er simpelthen ikke et vigtigt samfundsprojekt.

Tvæervej er et ugennemtænkt startskud til Motorring 5

Frederikssundsmotorvejen er katastrofal nok i sig selv, men derudover er Tvæervejsdelen af projektet starten på den næste store infrastrukturmæssige katastrofe i Danmark, nemlig Motorring 5. Det fremgår f.eks. af ministersvar til Folketinget (http://www.folketinget.dk/Samling/20031/spor_sv/S4762.htm) at Motorring 5 planlægningsmæssigt er identisk med Tvæervej.

Hvis kæmpeprojektet Motorring 5 sniges ind ad bagvejen i små stykker, uden en grundig forudgående proces for at finde den bedste samlede linieføring for hele strækningen, kan det meget nemt ende med en ny Silkeborg-sag. Pludselig er der bygget veje som fastlåser linjeføringen på begge sider af værdifulde naturområder, så det bliver uundgåeligt at gennemskære unikke, fredede naturområder som Farum Naturpark ved Buresø og Bastrup Sø samt, afhængig af linjeføring, nationalparken Kongernes Nordsjælland eller St. Dyrehave.

En ansvarlig planlægning ville være at tage et samlet greb om hele Motorring 5 inden anlægelsen af Tvæervej godkendes af Folketinget. Danmarks Naturfredningsforening opfordrer derfor kraftigt Folketinget til at udelade den 3,8 km lange motortrafikvej, kaldet Tvæervej, af lovforslaget om Frederikssundsmotorvejen. Tvæervej mellem Kildedal Station og Frederikssundsmotorvejen ved Ledøje er indeholdt i lovforslaget for at få den etapevise gennemførelse af motorvejen til at fungere, men Tvæervej er samtidig startskuddet til en Motorring 5 rundt om København, som ikke er konsekvensvurderet.

I bemærkningerne til lovforslaget holdes det skjult, at Tvæervej bliver en del af Motorring 5, men dette aspekt fremgår dog indirekte af formuleringen om, at tilslutningsanlægget for en evt. senere videreførelse af en Tvæervejsforbindelse mod syd er udtaget af projektoverslaget

(afsnit 10.1). Tværvej vil fastlåse tracéet for en eventuelt kommende Motorring 5, hvilket på nuværende tidspunkt er ugennem tænkt.

Samfundet vinder på, at der tages et samlet greb om både Frederikssundsmotorvejen og Motorring 5, så løsningen bliver fremtidssikret. En af løsningsmodellerne, der i givet fald ville skulle udredes for en linjeføring af Motorring 5, ville nemlig være at forlægge den så langt vestpå for at undgå indgreb i unikke naturområder, at den vestlige del af Frederikssundsmotorvejen blev en del af motorringvejen.

Frederikssundsmotorvejen bryder med Fingerplanen og fører til trafikvækst

Der skal ikke herske tvivl om, at Danmarks Naturfredningsforening, som Danmarks største grønne organisation med 140.000 medlemmer, er voldsomt modstander af en 27 km lang helt ny motorvej gennem det åbne landskab fra Københavns vestegn til Frederikssund. Motorvejen anlægges ikke i "Frederikssundsfingeren" som påstået, men mellem "fingrene", dvs. netop i det område som ifølge Fingerplanen skal friholdes til natur, landbrug og rekreativt brug.

Det hævdes i bemærkningerne til lovforslaget (afsnit 12), at det færdige anlæg samlet set vil forbedre trafik- og miljøforholdene for borgerne i området. Det vil vi gerne betvivle. Det er muligt, at støjniveauet ved nogle boliger langs den nuværende Frederikssundsvej falder, men borgerne vil påvirkes negativt af, at vigtige rekreative- og nærnaturområder forvandles til et støjhelvede når motorvejen skæres igennem. Som det fremgår, er barrierevirkning, tab af naturværdier og støj i naturområder samt arealindgreb ved anlægsprojekter ikke værdisat i den samfundsmæssige analyse (afsnit 10.2). Dette tab kan nemt overstige gevinsten ved nogle minutters tidsbesparelse i myldretidstrafikken. Tidsgevinsten vil i øvrigt forsvinde i længere køer på Motorring 3 og på det øvrige vejnet i Københavnsområdet. Motorring 3 er ifølge Vejdirektoratets beregninger fyldt op allerede i 2013, på trods af udvidelsen som for nylig er afsluttet og uden at trafikken som kommer fra Frederikssundsmotorvejen er indregnet.

En ny motorvej vil ifølge alle erfaringer og al forskning (samt Vejdirektoratets egne vurderinger) skabe mere trafik med alt hvad deraf følger af klimapåvirkning, luftforurening, sundhedsproblemer og øget trængsel i København. I stedet for at bakke op om den gangværende udvikling med øget brug af kollektiv trafik kombineret med gang og cykel til pendlingsrejser, resulterer dette projekt i, at flere mennesker vil køre i bil til arbejde. Det er dermed i direkte modstrid med regeringens mål om miljø og sundhed. Lovforslaget resulterer i mindst 73 mio. flere kørte kilometer (afsnit 8.2) og et fald i brugen af kollektiv trafik. Det er der ikke meget "Grøn Transportpolitik" i.

Under alle omstændigheder får motorvejen først den tiltænkte funktion, når den er færdigbygget. Det er derfor beklageligt at fremlægge et lovforslag for hele strækningen, når kun en kortere strækning nærmest København er finansieret. Funktionen er desuden overvurderet eftersom der ikke findes en eneste undersøgelse som dokumenterer øget regional erhvervsudvikling pga. motorvej. Behovet er også overvurderet, eftersom Vejdirektoratets egne tal viser, at trafikken i området faktisk er faldet de seneste år, i direkte modstrid med forudsigelserne for projektet.

En ny motorvej gennem det åbne land er et meget voldsomt indgreb i landskabet. I bemærkningerne (afsnit 7) fremgår det, at adskillige naturområder ødelægges, både fredede områder, kerneområder for natur og vigtige spredningskorridorer gennemskæres af motorvejen. Danmark behøver mere sammenhængende natur, ikke yderligere fortrængning og opsplitning. Bemærkningerne (afsnit 8.3) skønner motorvejens indgreb i det kommende fredede område Værebros Ådal. Den beskrevne "nord-syd-gående sidedal" som motorvejen skulle gemmes i, eksisterer ikke.

Konkrete forbedringsforslag

Motorvejsbroen over Vejle Å er alt for kort. Dette vises ikke tydeligt i bemærkningerne, hvor broen bare er omtalt som "kort" mens de andre broer er nærmere specificerede (afsnit 4.7). Vejle Å udgør en vigtig tværgående grøn korridor for både dyr og mennesker og en ordentlig

landskabsbro her er det eneste anstændige. I det hele taget er projektets faunapassager utilstrækkelige. Blot tre steder på den 27 km lange motorvej vil rådyr relativt uhindret kunne passere den voldsomme barriere som en motorvej udgør, nemlig ved broerne over vandløbene. Dette er slet ikke tilstrækkeligt i et område, hvor flere meget vigtige grønne korridorer som skal forbinde områdets tilbageværende naturområder skæres over. Det fremgår desuden ikke, hvor mange paddeunderføringer der indgår i forslaget. Foreningen forudsætter, at anbefalingerne i VVM-redegørelsen følges.

Det bør specificeres, at skov som skal erstatte projektets indgreb i fredsskovsområder, placeres så det gavner samme dyr og borgere som den tabte skov. Det er desuden vigtigt at skov- og andre naturarealer ikke bruges som anlægspladser.

Bassinerne til vejvand bør som udgangspunkt udformes og vedligeholdes så de kan udgøre tilfredsstillende levesteder for padder.

Der savnes en redegørelse for vejbyggeriets samlede klimapåvirkning, dvs. inklusive energiforbruget til at fremskaffe og producere de nødvendige materialer (f.eks. 11.000 tons stål og 440.000 tons asfalt, se afsnit 8.6) samt anlægge selve vejen.

Det er positivt, at de forventede miljømæssige konsekvenser skal evalueres 3-5 år efter åbningen (afsnit 8). Evalueringen bør omfatte dyrelivet i vandhullerne, omfanget af indgreb i naturområderne, placeringen af erstatningsskov, trafikdrab på dyr samt dyrs anvendelse af faunapassager.

Det fremgår at Frederikssundsmotorvejen kurvemæssigt er dimensioneret til en hastighed på 130 km/h (afsnit 4.1). Det undrer, eftersom hele VVM-processen er sket ud fra en dimensionering til 110 km/h. Den større kurveradius betyder større indgreb i visse områder og den højere mulige hastighed giver mere støj og udledning af CO₂ mm. Af hensyn til styrkelsen af den kollektive trafik er det desuden umiddelbart mærkeligt, at busstoppesteder langs motorvejen skal betales af trafikselskabet Movia, når alle andre naturlige dele af motorvejen indgår i projektet. Det er også beklageligt at det oplagt fornuftige "Parkér og Rejs"-anlæg ved den kommende Store Rørbæk S-togsstation ikke indgår i projektet.

Med venlig hilsen

Nora Skjernaa Hansen
Natur- og planmedarbejder