

Vejdirektoratet
Niels Juels Gade 13
Postboks 1569
1020 København K
Planlægningsafdelingen

Tåstrup, den 30. december 2002

Høringssvar til VVM-redegørelsen om ny højklasset vej i Frederikssundsfingeren

Med henvisning til ovennævnte VVM-redegørelse skal Kastaniehøj Grundejerforening hermed fremsende vore kommentarer, synspunkter og alternativer.

Baggrund

Med finanslovsforliget i 1999 besluttede Folketinget at iværksætte en VVM-redegørelse af en højklasset vej (motorvej, motortrafikvej, en kombination heraf eller en udbygning af den nuværende vej) i Frederikssundsfingeren mellem Motorring 3 og Rute 53/207 (Frederikssund-Slangerup).

Imidlertid viser det sig, at redegørelsen kun tilgodeser en højklasset vej og i meget lille grad tager hensyn til en udbygning af den nuværende Frederikssundsvej, desuden udtaler Vejdirektoratet selv, at de er blevet **bedt** om at undersøge en højklasset vej.

Nogle af de alternativer, der blev foreslået i høringsfasen i år 2000 såsom 0++ Alternativ, som dækker over en udbygning af Frederikssundsvej med over- underføringer i de mest kritiske vejkryds samt en udbygning af den kollektive trafik, er overhovedet ikke blevet undersøgt, fordi som Vejdirektoratets planlægningschef Michael Schrøder siger: "Det er vi ikke blevet **bedt** om". I et brev fra Vejdirektoratets vicedirektør Per Clausen, dateret 22. marts 2000 står der imidlertid: "De peger på, at der kun er behov for 2-3 over- og underkørsler på Frederikssundsvej, og at en fjernelse af trafiklysene vil kunne løse problemerne på Frederikssundsvej. Hertil skal bemærkes, at etablering af niveaufrie skæringer med over- underkørsler samt fjernelse af lysreguleringer på dele af Frederikssundsvej vil blive vurderet i undersøgelsen"

På trods af dette svar, er denne løsningsmodel overhovedet ikke blevet undersøgt. Det mest vidtgående alternativ (side 213-225) bibeholder samtlige 18 lyskryds og tilføjer 2 rundkørsler på strækningen. Det er dog værd at bemærke, at der trods alt foreslås store ændringer såsom et ekstra ligespor i alle 4 retninger i Ring 4 krydset, desuden et ekstra højrespor, et niveaufrit venstresving både i Ring 4 og Hold-an-vej. 2 niveaufri skæringer i henholdsvis Stenløse og Ølstykke, samt en lang række andre tiltag på strækningen, og alt dette inkl. omkostningerne til de ekspropriationer, der skal foretages, har en samlet pris på ca. kr. **200 millioner**. På trods af det i denne sammenhæng

beskedne beløb, vil dette alternativ alligevel skabe større fremkommelighed i basisåret 2010 - endda med de flere biler der forventes at køre på vejen til den tid.

Baggrunden for ønsket om en motorvej er bl.a. de store trafikpropper, der nogle gange opstår i myldretiden på Frederikssundsvej. Dette skyldes hovedsageligt, at trafikken mødes i ét meget stort vejkryds ved Ring 4 i Ballerup også kendt som Chokoladekrydset. Dette betyder, at trafikken på kritiske tidspunkter om morgenen breder sig helt tilbage til Måløv. Efter Lautrupparken er der ingen trafikpropper, før man kommer til omkring Husum, hvor der er foretaget diverse indsnævring af vejbanerne for at dæmpe trafikken. Hertil kommer, at nogle af kommunerne hævder, at en højklaset vej er forudsætningen for øget erhvervsudvikling, samt at de ønsker at reducere sivetrafikken gennem landsbyerne og på lokalvejene.

Kommentarer og argumentation imod Hovedforslag 1 & 2

I dag er der 44.000 biler pr. døgn 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 højklaset vej, som beskrevet i 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 kommunalvej, hvorefter det er amterne og/eller kommunerne, der skal foretage de forbedringer af Frederikssundsvej, som under alle omstændigheder skal foretages.

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.

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

0++ Alternativ

Som sagt dækker denne løsning over en udbygning af Frederikssundsvej med over- underføringer 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 de ovennævnte strækninger, som skyldes nogle uhensigtsmæssige vejkryds, ser vi ingen grund til at opklassificere Frederikssundsvej til en højklaset 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 de 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.

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 kommer der nye og hurtigere tog senest i år 2005, som også vil fremme tilgangen af passagerer. Desuden er de første etaper af Metroen i København lige blevet åbnet.

Dette bevirker, at tidspunktet for etablering af en evt. motorvej mellem Jyllingevej & Frederikssund er utroligt dårligt valgt, da det ikke giver os nogen mulighed for at se virkningen af disse milliardinvesteringer.

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.

I VVM-redegørelsen er modelberegningsgrundlaget forkert og dermed også den beregnede forbedrede rejsetid, idet det forudsættes, at parkeringssøgetiderne i København er uændrede i forhold til 1992. Parkeringsafgiften er kun forudsat at følge den almindelige prisudvikling siden 1996, og hele problematikken ang. parkeringsrestriktionerne i brokvarterne er slet ikke medregnet. (Sammenfattende rapport s. 37). Desuden er målsætningen for Københavns Kommune om at reducere trafikmængden med 20-30% inden år 2010 for at overholde støj- og luftkvaliteteten i København ikke medregnet.

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.

Vi sætter desuden spørgsmålstegn ved den lille reduktion af påstigninger på S-togene, som der er beregnet i VVM-redegørelsen som følge af etableringen af en motorvej (Sammenfattende rapport s.67), da DSB S-tog a/s slet ikke er blevet hørt i denne sag og derfor hverken kan be- eller afkræfte antallet.

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.

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

VVM-redegørelsen 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 tilgode. Det er ikke rimeligt at gamble med naturen og befolkningens levevilkår som indsats, når prognoserne indebærer så stor en fejlmargen.

Vi mener forøvrigt, 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 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. Og 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 de to hovedforslag 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.

Dette har yderligere forstærket behovet for en udbygning af de tværgående forbindelser. Her tænker vi specielt på A6, som nu er ved at blive 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 under- overkørsler. 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 vidensvirksomheder indenfor IT & medicinalområdet. Det, som denne form for virksomheder efterspørger, er, at det er muligt at rekruttere faglig 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.

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, at der er nem adgang til en motorvej, er de trafiktunge virksomheder såsom transportvirksomheder, slagterier, byggematerialevirksomheder mv. Men det er ikke denne form for virksomheder, kommunerne ønsker langs fingeren.

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. Eller som for eksempel Frederiksværk Stålvalseværk, som godt nok har økonomiske problemer i øjeblikket, men det skyldes ikke en manglende motorvej. Det har heller ikke fremmet erhvervsudviklingen på Lolland-Falster, at de har fået en motorvej.

Geologi

Generelt må man sige, at det er lidt rystende, at hele kapitlet ang. geologien for hele motorvejsstrækningen kun fylder lidt over én A4 side.

Det burde selvsagt være et meget vigtigt område, når der skal tages stilling til et projekt i denne størrelsesorden. Hvordan er det ellers muligt, overhovedet at beregne hvad det vil koste? Der er store vådområder på strækningen, som er næsten bundløse, og som kan vise sig lige så/eller mere besværlige at pilotere, end da man anlage Fiskebækbroen ved Hillerød-motorvejen. Hvilket betyder, at hovedforslag 1 nemt kan blive dyrere at anlægge end hovedforslag 2.

Hovedforslag 1 passerer direkte over 8 kildepladszoner heriblandt nogle af de store kildepladser hvor Københavns Vand indvinder drikkevand til københavnere. I VVM-redegørelsen står der, at jordbundens glaciale aflejringer i langt overvejende grad består af moræner, der enkelte steder er overlejret af stenglacialt smeltevandssand og –grus. (Miljøvurdering s. 54)

Dette er direkte forkert. Størstedelen af disse områder består udelukkende af sten, stenglacialt smeltevandssand og –grus men **ingen** moræner, hvilke betyder, at de er totalt åbne for nedsivning. Som bilag 1 er vedlagt et geologisk basisdatakort, der viser udsnit af de kort, vi har fra Geologisk Institut.

Der står dog et enkelt sted i den sammenfattende rapport på side 107, ”Grundvandet er angivet som sårbart i områder, hvor der er mindre end 10 meter beskyttende moræner over grundvandsmagasinet. Mere end halvdelen af motorvejsstrækningen ligger inden for de sårbare områder”. Dette må siges at være en sandhed med modifikationer, idet der ikke er angivet hvor stor en strækning, eller hvor store områder, der overhovedet **ingen** moræner har.

Det første udsnit på kortet (bilag 1, s. 1) viser området i Værebros Ådal, direkte under den 8 m høje dalbro, det andet (bilag 1, s. 2) viser et område i Ledøje-Smørum, hvor motorvejen passerer henover. Fælles for dem begge er, at der på størstedelen af borerne ikke findes nogen moræner. Forskellen er, at borerne i Ledøje-Smørum ligger tæt på overfladen, og dermed vil nedsivningen ske hurtigere end ved borerne i Værebros Ådal, som alle ligger betydeligt længere nede.

I VVM-redegørelsen står der: ”Hvor motorvejen krydser kildepladszoner vil midterrabatten blive belagt med alternativt tætnet og overfladevand herfra ført til afløbssystemet for at hindre nedsivning til grundvandet”(Sammenfattende rapport, side 107). Men hvad sker der, hvis en tankbil kører ud over broen i en ulykke? Hvem tør tage det ansvar? Kildepladszonerne i dette område hænger mere eller mindre sammen, så det vil i givet fald ikke kun være nogle enkelte borer, der bliver forurenede, men store dele af vores kildevandsreservoir.

På side 75 i Miljøvurderingen står der: ”Af retningslinierne for Roskilde Amt og Københavns Amt fremgår, at der inden for kildepladszoner ikke gives tilladelse til nye grundvandstruende aktiviteter eller anlæg”. Alligevel planlægger man en motorvej på 25-30 km, hvor stort set hele vejstrækningen ligger direkte over områder, der er tillagt særlige drikkevandsinteresser med undtagelse af et mindre delområde ved den nordlige ende af Søndervang, et mindre område ved Ballerup og ved Vestvolden.

Det virker desuden lidt paradoksalt at man i et stort projekt mellem Staten, Københavns Energi og kommunerne for nyligt er gået i samarbejde om et omfattende og dyrt skovrejsningsprojekt til beskyttelse af vores kildepladser, og samtidig planlægger en motorvej i det selv samme område med risiko for en ny stor forureningskilde.

I Gundsø Kommune har man således lige indviet den anden etape på 40 hektar af Gulddysseskoven i oktober 2002. Dette område skal yderligere udbygges til 220 hektar. Dette er kun ét led i de 8 skovområder på i alt 2.600 hektar skov mellem Slangerup og Ringsted.

I VVM-redegørelsen står der på side 80 i Miljøvurderingen, at i skovrejsningsområder bør muligheden for skovrejsning på de tilstødende arealer indgå i planlægningen, men hvad hjælper det at plante skov til beskyttelse af grundvandet, når man samtidig anlægger en stor mulig forureningskilde lige i midten af området.

Trafiksikkerhed

Et andet argument, som er blevet brugt i debatten, er at en motorvej er mere trafiksikker. Dette kan der sættes spørgsmålstegn ved ud fra de nye tal som Vejdirektoratet offentliggjorde i august 2002. Tallene her viser, at antallet af ulykker og personskader på det danske vejnet generelt er faldet siden 1986/87, mens der er sket en markant stigning på motorvejsnettet. Her er antallet af personskadeulykker steget med 78%, antallet af tilskadekomne med 88%, og antallet af dræbte med hele 100%. Denne voldsomme stigning i antal og alvorlighed af ulykker på motorveje kan ikke kun forklares med øget "trafikarbejde" (dvs. flere kørte km på motorvejene), for antal ulykker per kørt km er også steget. En anden årsag er, at bilernes hastighed er steget i takt med, at hastighedsgrænsen er blevet hævet fra 100 til 110 km/t.

Vi har i dette efterår oplevet Danmarks største trafikulykke på motorvejen ved Vejle. Det er ikke en tilfældighed, at ulykken skete ved Vejle, da de naturlige forhold i terrænet gør, at der i dette område dannes mere tåge og dermed dårlig sigtbarhed samt fedtede og glatte vejbaner, hvilket også gør sig gældende ved f.eks. Fiskebækbroen på Hillerød-motorvejen i vinterhalvåret.

Det er præcist de samme forhold, der er i Værebros Ådal. Generelt er temperaturen et par grader lavere i dalen end i det omkringliggende terræn, og mosekonen er en meget ivrig brygger i dette område. Dette betyder, at der vil være øget risiko for ulykker på denne strækning, hvor motorvejen er planlagt anlagt på en 8 m høj dalbro samt på den resterende strækning gennem Gundsø Kommune, som er planlagt anlagt på en dæmning.

Natur- og kulturmiljøværdier

Uanset hvilken motorvejslinjeføring, der vælges, vil væsentlige grønne områder blive negativt berørt. De grønne områder langs traceet fra Jyllingevej til Frederikssund kan opdeles i ca. 27 enkelte naturlokaliteter. Ved de biologiske forundersøgelser udført af Carl Bro er disse klassificeret efter en skala fra 1 (de mest værdifulde) til 4 (dem med kun helt banale naturværdier). Antallet af lokaliteter i hver klasse er, som følger:

Klasse 1: 10
Klasse 2: 8
Klasse 3: 7
Klasse 4: 2

Det er altså en meget stor del af alle de berørte naturlokaliteter, der har den allerhøjeste naturværdi. Alle motorvejslinjeføringer berører Vestsøen og reducerer søens rekreative værdi. To steder går vejen tæt forbi fugletårne, nemlig ved Harrestrup Mose og ved Østrup (Gundsømagle Sø).

To steder i Ledøje-Smørum Kommune går vejen tæt forbi eller igennem spejderhytter, nemlig ved Råbro øst for Grønsø, og i den vestligste ende af Hove Bredmose.

Mange steder vil motorvejen forstyrre smukke, kuperede landskaber, og sende støj ud over de tilgrænsende naturområder - såsom ved Grønsø, i terrænet mellem Veksø og Smørumovre (Hovedforslag 2), dalen mellem Edelgave og Hove, Hove Overdrev, Hove Bredmose, naturområderne ved Østrup, Avnsø nord for Kastaniehøj sommerhusområde, Gundsømagle Holme, Knudsbjerg, Falkær, områderne i Værebros Ådal omkring Stenløse Bro, Åmosen, og bakkerne ved Øltang-Lille Kildebæk. I Værebros Ådal vil en 8 m høj bro sende støj langt ud igennem dalen - ligesom en 11 m høj dæmning øst for Veksø vil have samme effekt.

I VVM-redegørelsen står der, at: "For at undgå at motorvejen skal belaste sammenhængende boligbebyggelser med støjniveauer over 55 dBA opsættes støjafskærmning i nødvendigt omfang" (Sammenfattende rapport, side 13). I VVM-redegørelsen for Motorring 3, sammenfattende rapport side 15, står der: "I hovedforslaget støjafskærms derfor så godt det indenfor realistiske økonomiske rammer er muligt". Disse to afsnit må der siges at være stor elastik i. Hvor stor en sikkerhed har beboerne, også dem i havekolonierne og sommerhusene langs motorvejsstrækningen for, at de får den fornødne støjafskærmning, såfremt motorvejen bliver en realitet?

Uanset, at Vejdirektoratet har forsøgt at finde linjeføringer, der går uden om de mest værdifulde naturlokaliteter, kan det ikke undgås at vigtige lokaliteter bliver ramt. Flere steder (Hove Bredmose, Gundsømagle Holme) rammes lokaliteter med pungmejser. Ved Åmosen sker der så stor uro, at forekomsten af mosehornuglen og løgfrøen er i fare, både på grund af forstyrrelser (støj og færdsel), og på grund af uundgåelige vandstandssænkninger under anlægsarbejdet. Ved Østrup påvirkes de våde enge ved Hove Å. Knudsbjerg har en forekomst af adskillige sjældne arter af overdrevsplanter, der ikke er fundet andre steder i området. De bliver helt ødelagt.

Området omkring Åmosen i Værebros Ådal har ændret karakter inden for de sidste 10 år. Før denne tid var området mere tørt, end det er i dag. Dette skyldes, at tørven i området har sat sig, og dermed er overfladen blevet betydelig mere våd. Dette har betydet, at området nu er mere velegnet til naturområde end det udprægede landbrugsområde, det var for ca. 10 år siden. Området udvikler sig mere og mere til det moseområde, det var for 50 år siden med store bestande af vadefugle. Dette skyldes både, at tørven sætter sig mere og mere, samt at der de sidste år er etableret flere og flere genopretningsprojekter i området til bevarelse af bla. løgfrøen.

Bestanden af løgfrøer er gået meget tilbage i Danmark de senere år. Dog findes der stadig mindre bestande mellem Hillerød og Roskilde, hvoraf bestanden i Værebros Ådal er den vigtigste. Roskilde Amt og lodsejerne i Åmosen ved Værebros Ådal står for genopretningsprojekterne i området med oprettelse af egnede vandhuller, overvanding af enge ved afbrydelse af dræn mv. Mange af disse områder er underlagt naturbeskyttelseslovens §3 som fersk eng og indenfor åbeskyttelseslinien jf. naturbeskyttelsesloven §16.

Genopretningsprojekterne er igangsat for at fremme bestandene af bla. løgfrø, spidssnudet frø, stor vandsalamander og vadefugle i området. Mange af disse arter er beskyttet af EU-habitatdirektivets bilag IV, hvilket betyder, at der ikke må gives dispensationer, der kan indebære, at yngle- og opholdsområder for arterne beskadiges eller forringes, jf. bekendtgørelse nr. 637 af 25.juni 2001 om beskyttede naturtyper.

Hvis en motorvej skal anlægges gennem dette vådområde, betyder det, at grundvandstanden skal sænkes helt ned til den dybde, der skal arbejdes i. Da undergrunden i dette område hovedsageligt består af sten, stenglacialt smeltevandssand, tørv og flydesand. Dette vil medføre, at store områder der støder op til anlægsarbejdet, vil blive udtøret. Hvilket vil have katastrofale følger for de genopretningsprojekter, der er igangsat, da det vil betyde at ynglebestanden i 3-5 ynglesæsoner vil gå tabt, og dermed vil bestandene risikere at uddø.

Genopretningsprojekterne er etableret i disse områder, da eksperterne skønner, at netop disse områder vil være de bedst egnede.

Vi har desuden haft en stork på fast besøg i området i de seneste 4 somre. Mange af de steder, hvor den går og fanger frøer, er lige netop dér, hvor en eller flere linjeføringer går: Ved Østrup, ved Avnsø, og vest for Stenløse Bro.

På side 78-79 i Sammenfattende rapport vises en oversigt over de kulturhistoriske interesser i det berørte område. Kendetegnet for alle linieføringerne er, at de er spækket med stjerner i rødt og sort, der markerer henholdsvis fredede fortidsminder og arkæologiske interesser. Nogle af de røde stjernemarkeringer ligger oven i købet direkte på linieføringen for Hovedforslag 1.

Støj og forurening

Som før omtalt er befolkningen flyttet længere og længere ud i fingersystemet, som følge af, at de ønsker at de selv og deres børn lever og vokser op i naturen, langt fra byens støj og forurening. Gundsø Kommune kalder sig da også "Den grønne kommune i Hovedstadsområdet". Dette er for øvrigt også de parametre som ejendomsmæglerne i området slår på, og som er hovedårsagen til de solgte boliger.

Det åbne land som de to hovedforslag foreslås anlagt i, er kendetegnet ved en total stilhed bortset fra naturens egne vidunderlige lyde, en unik natur og et uigennemtrængeligt mørke i aften og nattetimerne. Dette vil blive totalt spoleret med en højklasset vej gennem landskabet, specielt i Gundsø Kommune hvor hele motorvejsstrækningen vil blive anlagt delvis på en dæmning og på en 8 m høj dalbro gennem Værebros Ådal, med deraf forøget støj i det omgivende terræn.

Ifølge Vejdirektoratets prognoser vil en motorvej i sig selv forøge antallet af biler på strækningen med ca. 20%, hvilket også direkte kan aflæses af hovedforslag 1 & 2 med en stigning på ca. 15.000 biler blot i kraft af, at der anlægges en motorvej.

Danmark har ifølge bestemmelserne i Kyoto-protokollen forpligtet sig til at reducere CO₂ udslippet i Danmark med 21% i forhold til udslippet i år 1990. Hvilket vil sige fra 69 mio. ton til 54,6 mio. ton i år 2008-2010. Dette hænger meget dårligt sammen med at etablere en ny motorvej, som i sig selv genererer ca. 20% flere biler på strækningen, især da vi i forvejen har en stor manko for at opfylde denne forpligtelse.

På trods af at tre ud af fire biler på de danske veje nu har katalysatorer, og på trods af at bilerne kører stadig længere pr. liter brændstof, steg CO₂ udslippet med 16% i år 2000 i forhold til år 1990. Stigningen skyldes en stigning i antallet af biler med 17%. Privatbilisterne tegner sig for 58% af forureningen, mens lastbiler og busser står for 41%.

Borgermøder & underskriftsindsamlinger

At interessen og modstanden er stor mod en højklasset vej mellem Jyllingevej og Frederikssund ses tydeligt på antallet af fremmødte på de borgermøder, der er afholdt. Udover de 7 borgermøder Vejdirektoratet har afholdt, har Kastaniehøj Grundejerforening arrangeret følgende to møder:

Debatmøde i Gundsømagle den 6. juni 2002, Fremmødte: 250-300 personer
Paneldeltagere: Frederikssunds borgmester Knud B. Christoffersen, Ledøje-Smørum's borgmester Jens Jørgen Nygaard, formanden for Grøn Trafik i Bycirklen Marianne Thorsen og formanden for Kastaniehøj Grundejerforening Annette Kristensen.

Orienterings- og debatmøde i Veksø den 3. september 2002, Fremmødte: ca. 120 personer
Til mødet var indbudt max. 2 personer fra hver af grundejerforeningerne i Stenløse og Ølstykke samt byrådsmedlemmerne fra de to kommuner.
Paneldeltagere: Kåre Fog fra Grøn Trafik i Bycirklen, Anette Enemark rådgiver inden for trafikproblematik (afbud), Arne Lund fra NOAH Trafik og Annette Kristensen formand for Kastaniehøj grundejerforening.

Vi støttede desuden aktivt et debatomøde i Ballerup den 20. august 2002 der var arrangeret af Danmarks Naturfredningsforening i Ballerup og Grøn Trafik i Bycirklen, Fremmødte ca. 200 personer.

Paneldeltagere: Folketingsmedlem Mette Frederiksen (A), Ledøje-Smørum's borgmester Jens Jørgen Nygaard, formanden for teknik- og miljø i Ballerup Søren Christiansen, formanden for Grøn Trafik i Bycirklen Marianne Thorsen og formanden for Danmarks Naturfredningsforening i Ballerup Jørgen Lodal.

I Gundsø Kommune er der desuden afholdt et ekstra borgermøde den 25. november 2002 på opfordring fra flere byrådsmedlemmer. Her var der ca. 250 fremmødte.

Paneldeltagere: Repræsentanter fra byrådets partigrupper.

Langt størstedelen af de fremmødte på ovennævnte møder var modstandere af en højklasset vej mellem Jyllingevej og Frederikssund.

Underskriftsindsamlinger

Kastaniehøj Grundejerforening startede en underskriftsindsamling i sommeren 2002 imod motorvejen og for 0++ Alternativ. Vi har på nuværende tidspunkt 10.617 underskrifter imod motorvejen og 7.803 for 0++ Alternativ. Underskriftsindsamlingen er foretaget i samarbejde med frivillige hjælpere i hele den berørte strækning bl.a. golfklubben i Smørum, Grøn Trafik i Bycirklen og Konservativ i Ledøje-Smørum samt private indsamlere. Underskrifterne bliver efter aftale afleveret til trafikminister Flemming Hansen den 6. januar 2003. En kopi af det første hold på henholdsvis 10.181 stemmer imod motorvej og 7.420 for 0++ Alternativ blev afleveret til Vejdirektoratet den 20. december 2002. Til orientering indeholdt nogle af underskriftsindsamlingerne ikke muligheden for at stemme for 0++ Alternativ men kun imod motorvej.

Kulturøkologisk Forening i Albertslund har startet en lignende underskriftsindsamling i oktober i år. Denne underskriftsindsamling er begrænset til borgere i Albertslund. De har på nuværende tidspunkt 3.643 underskrifter. Disse bliver afleveret sammen med vores til trafikministeren den 6. januar 2003. Endvidere har Den Grønne Guide i Glostrup indsamlet ca. 2.350 underskrifter imod motorvejen.

Grundejerforeningen Nørregaard i Glostrup startede en lignende underskriftsindsamling i december måned i år. Antallet af underskrifter kendes ikke, da de har opfordret deres 440 medlemmer til at sende underskrifterne direkte til Vejdirektoratet.

Desuden har Bruno Nielsen (A) byrådsmedlem i Ølstykke startet en underskriftsindsamling i november måned i år for etablering af hovedforslag 1. Antallet af underskrifter her er oplyst til ca. 300 stk.

Økonomi

Hovedforslag 1 er prisfastsat til ca. 2,5 milliarder kroner, men da geologien ikke er undersøgt til bunds, og da denne linieføring går gennem store vådområder, hvor nogle områder er næsten bundløse, og andre har forekomster af flydesand, kan dette **kun** være en løs vurdering, som kan vise sig, at være en total fejlregning.

Endvidere er store udgifter såsom tilkørselsveje til og fra motorvejen ikke indregnet i projektet, da dette er et kommunalt anliggende. I begge hovedforslag drejer det sig om store anlæg, - specielt ved hovedforslag 1.

Da Vejdirektoratet desuden har arbejdet med ældre kort over strækningen, er flere beboelser, der vil blive berørt af de to hovedforslag ikke medregnet, - både med hensyn til de opgjorte støjramte boliger, der i givet fald falder ind under dem, der skal have støjdæmpende foranstaltninger, eller dem, som skal ekproprieres som følge af en evt. etablering af en højklasset vej. Af andre bemærkelsesværdige fejl på strækningen kan nævnes, at Hove Vandværk, boring og kildezone, ikke er indtegnet (eller forkert indtegnet), selvom en evt. kommende motorvej vil passere direkte gennem/henover dette. Desuden er tre vandboringer til vandfællesskabet mellem Ølstykke og Frederikssund, FREDØL, heller ikke indtegnet, hvilket igen vil sige, at disse omkostninger ikke er indregnet i prisen i VVM-redegørelsen.

Vi har ikke gennemgået hele strækningen minutløst for fejl og mangler, men med så store fejltagelser må vi sætte spørgsmålstegn ved, om resten af strækningen er rigtigt opgjort.

Ved etableringen af hovedforslag 1 & 2 foreslås at Frederikssundsvej efterfølgende bliver nedklassificeret til en amts- eller kommunalvej. Udgifterne til denne nedklassificering er ikke medregnet i VVM-redegørelsen. Da trafikmængden efter en evt. etablering af en motorvej stort set er uændret på Frederikssundsvej, kan disse udbedringer, som under alle omstændigheder skal foretages for at øge fremkommeligheden antage et betragteligt beløb. Hertil kommer den løbende vedligeholdelse, som heller ikke fremgår af VVM-redegørelsen.

Konklusion

VVM-redegørelsen viser med al tydelighed, at de trafikale problemer vi har i vores region, ikke kan løses med et enkelt tiltag. Hele projektet startede som sagt med, de kødannelser der nogle gange opstår på Frederikssundsvej i myldretiden samt det store antal biler, der hver dag belaster de mindre landsbyer og lokalvejene.

VVM-redegørelsen viser, at hvis vi ofrer mellem 2,5 til 4 milliarder kroner (eller mere afhængigt af de geologiske og andre undersøgelser, der efterfølgende skal foretages) på en ny højklasset vej mellem Jyllingevej og Frederikssund, har vi bagefter stort set den samme trafikmængde på Frederikssundsvej, og også stort set det samme antal biler gennem vores landsbyer og på lokalvejene.

Udgangspunktet for hele projektet er derfor forkert defineret. I stedet for at definere opgaven til kun at skulle omhandle en højklasset vej i området, skulle opgaven have været defineret som; ”Find den bedste løsning for regionen, som både tager hensyn til de forskellige transportformer, - offentlige og private, befolkningen og naturen på tværs af stats-, amts- og kommune både med hensyn til veje og budgetter, - med inddragelse af de ansvarlige personer og instanser for bl.a. den offentlige trafik og eksperterne for de natur- og de kulturelle værdier der er i området”.

Dette ville have bevirket, at man havde foretaget en ordentlig analyse af de problemstillinger, der er i regionen, og dermed ville have inddraget de rigtige sparringspartnere til at formulere den rigtige problemformulering og efterfølgende analyse af virkningerne både for befolkningen og naturen, hvilket i langt højere grad ville have resulteret i et bæredygtigt projekt.

Med baggrund i dette skal vi hermed henstille at en vifte af tiltag i form af 0++ Alternativ samt en undersøgelse af de tværgående vejforbindelser bliver taget op og undersøgt på lige fod med hovedforslag 1 & 2.

Lad os starte med at løse det største problem i vores region, der hvor det er, nemlig på Frederikssundsvej. Denne forbedring skal under alle omstændigheder foretages. VVM-redegørelsen viser, at antallet af biler på Frederikssundsvej i år 2010 vil være steget til ca. 50.000 biler omkring Ballerup.

Uanset om en evt. ny motorvej bliver besluttet allerede i foråret 2003 (som for øvrigt kun vil reducere antallet af biler på Frederikssundsvej ved Ballerup til 37.500 biler, efter den er anlagt), vil det tage ca. 10 år før en evt. ny motorvej er anlagt. Dette betyder, at forbedringerne af Frederikssundsvej **skal** foretages i den mellemliggende periode, uanset hvad der bliver besluttet.

Lad os derfor starte der hvor problemet er størst, og se hvilken trafikale gevinst det giver. Det vil også give os mulighed for at se virkningen af den milliardinvestering, vi lige har foretaget i form af dobbeltspor til Frederikssund og den delvise åbning af Metroen i København. Desuden vil det give os en årrække til at analysere og finde de helt rigtige løsninger for de resterende trafikale problemer i regionen, som både tager hensyn til naturen og befolkningen i området.

Vi vil endvidere benytte os af lejligheden til venligst at udbede os en kopi af Vejdirektoratets indstilling til Trafikministeren og Folketingets trafikudvalg.

Med venlig hilsen

Annette Kristensen

Bilag: Kopi af Geologisk Basisdatakort , 1513 i NV Ballerup