

Trafikministeriet
Frederiksholms Kanal 27F
1220 København K
Trafikminister Flemming Hansen

Tåstrup, den 30. november 2002.

VVM-redegørelse om Frederikssundsfingeren: Anmodning om at få 0++ Alternativ samt en løsning af den tværgående trafik undersøgt og vurderet på lige fod med hovedforslag 1 & 2.

Vejdirektoratet er blevet bedt om at udfærdige en VVM-redegørelse for en **højklasset vej** mellem Jyllingevej og Frederikssund. Da en højklasset vej kun kan være en motorvej eller en motortrafik vej, som er de to mest stive vejsystemer, man kan anlægge, idet det stiller meget store krav til kurvernes radier, ramperne størrelse mv., har vi hele tiden ment, at opgaven har været for snæver defineret, idet Frederikssundsvej iflg. Vejdirektoratet er for smal til denne type vej, og de derfor har været nødt til at finde planerne frem fra 1967, og anlægge vejen i samme trace som dengang. Men verden har forandret sig meget siden 1967, også i denne region.

Baggrunden for denne VVM-redegørelse er de store trafikpropper, der opstår i myldretiden morgen og aften 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 indsnævringer af vejbanerne for at dæmpe trafikken.

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 hovedforslag 1 & 2 og ofre 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.

I høringsfasen for næsten 3 år siden stillede vi og andre forslag til, at det der i dag bliver kaldt 0++ Alternativ løsningen blev undersøgt på lige fod med en højklasset vej. Denne løsning dækker over en udbygning af Frederikssundsvej samt eventuelle forbedringer af den kollektive trafik. I løsningen foreslås bl.a. niveaudelte vejkryds med over- underføringer i de mest kritiske vejkryds, som i dag forårsager både kødannelser og ulykker, når bilerne mødes i de store vejkryds. Løsningen foreslås anvendt ved Ring 4, Hold-an-vej, Vestbuen og evt. i Stenløse og Ølstykke.

I brev fra Vejdirektoratets vicedirektør Per Clausen, dateret 22. marts 2000 står der; ”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 lysreguleringen på dele af Frederikssundsvej vil blive vurderet i undersøgelsen” (bilag 1). 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 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 eksproprieringer der skal foretages, har en samlet pris på ca. kr. **200 millioner**. På trods af dette 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.

Vejdirektoratets anlægschef Michael Schrøder har på alle borgermøderne sagt, at grunden til at dette løsningsforslag ikke er undersøgt er, fordi de ikke er blevet **bedt** om det, men at de da gerne vil kigge på det, hvis de bliver **bedt** om det. Den samme udtagelse, er han citeret for i diverse aviser. Det bevirker, at vi sidder tilbage med en følelse af, at der er eller har været en skjult dagsorden for hele dette projekt. Hvilket bliver underbygget af, at Michael Schrøder fremkommer med skrækbilleder af en Lyngby-motorvej gennem Ballerup, og for hvert borgermøde fremkommer med et større og større fiktivt tal for den fremtidige trafik gennem Ballerup i år 2010. Trafiktal som ikke kan underbygges af VVM-rapporten, og som dermed kun har til formål at fastholde et skræmmebillede.

Som før omtalt har verden forandret sig meget siden 1947 da fingerplanen blev planlagt, og i 1967, da denne 6. finger første gang kom på tegnebrættet. Dengang havde man ikke Lautrupparken i Ballerup eller de store erhvervsområder i Birkerød, Allerød og Hillerød eller til 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 anden side af Frederikssundsvej, ligger meget langt fra de to hovedforslag.

Befolkningen er også siden flyttet længere og længere ud i fingersystemet. Dette skyldes både 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, men også for manges vedkommende for overhoved at have råd til at købe eget hus.

Dette kan også aflæses i de 44.000 biler der 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 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 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 landsbyer, især hvis man i stedet for trafiklys og rundkørsler, som skaber kødannelser og 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.

Baggrunden for udbygning af disse tværveje er, at vi ikke mener, at de trafikale problemer vi har i vores region, kan løses ved blot ved at foretage en forbedring af et enkelt område. Det er en stor vifte af forskellige tiltag og forbedringer der tilsammen skal løse den trafikale situation.

Derfor mener vi også, at der i undersøgelsen skal indgå pendlerbusser i myldretiden mellem nogle af de vigtigste landsbyer til stationerne f.eks. Gundsømagle og Jyllinge. Ligeledes mellem Ballerup & Malmparken stationer til Lautrupparken.

Vi har desuden i VVM-redegørelsen fundet en del fejl og mangler som er af meget vital betydning. Som et af de vigtigste kan vi nævne:

- Hovedforslag 1 passerer direkte over 8 kildepladszoner heriblandt nogle af de store kildepladser hvor Københavns Vand indvinder drikkevand til Københavnerne. 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 2 er vedlagt et geologisk basisdatakort, der viser et lille udsnit af de kort, vi har fra Geologisk Institut. Vejdirektoratet kunne lige så let som os have fået det samme materiale, hvis de havde haft kontakt med Københavns Energi under udfærdigelsen af VVM-redegørelsen.

Udsnittet på kortet viser området i Værebros Ådal, direkte under den 8 m høje dalbro, men vi har tilsvarende kort over andre områder, hvor motorvejen er planlagt at blive anlagt direkte henover, og hvor borerne er lige så ubeskyttede.

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 forurenet men store dele af vores kildevandsreservoir.

Et andet argument som Vejdirektoratet har brugt på borgermøderne er, at en motorvej er mere trafik-sikker. Det er i direkte modstrid med 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 ”trafkarbejde” (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. I VVM-redegørelsen er hastigheden på de to hovedforslag sat til 120 km/t.

Vi har lige 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.

På baggrund af dette, samt en lang række andre argumenter og paradoksale ting, vi har fundet i VVM-redegørelsen, skal vi hermed henstille til, at 0++ Alternativ inkl. en undersøgelse af de tværgående forbindelser tages op, og bliver behandlet på lige fod med Hovedforslag 1 & 2.

Da fremkommeligheden generelt er utrolig god på Frederikssundsvej selv i myldretiden morgen og aften, på nær de ovennævnte stækninger som skyldes nogle uheldige vejkryds, ser vi ingen grund til at opklassificere Frederikssundsvej til en højklasset vej. Dette vil kun bevirke, at projektet bliver væsentligt dyrere samt generere 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, men en forøgelse af ca. 15.000 biler i døgnnet blot i kraft af, at der anlægges en motorvej.

Med venlig hilsen

Annette Kristensen