

Betænkning afgivet af Trafikudvalget den 3. december 2009

Betænkning

over

Forslag til lov om anlæg af Frederikssundmotorvejen mellem Motorring 4 og Frederikssund

[af transportministeren (Lars Barfoed)]

1. Udvalgsarbejdet

Lovforslaget blev fremsat den 7. oktober 2009 og var til 1. behandling den 20. oktober 2009. Lovforslaget blev efter 1. behandling henvist til behandling i Trafikudvalget.

Møder

Udvalget har behandlet lovforslaget i 3 møder.

Høring

Et udkast til lovforslaget har inden fremsættelsen været sendt i høring, og transportministeren sendte den 20. august 2009 dette udkast til udvalget, jf. folketingsåret 2008-09, TRU alm. del – bilag 593. Den 12. oktober 2009 sendte transportministeren de indkomne høringssvar og et notat herom til udvalget.

Skriftlige henvendelser

Udvalget har i forbindelse med udvalgsarbejdet modtaget skriftlige henvendelser fra:

André Bakke, Smørum,
Egedal Kommune,
Ledøje-Smørum Menighedsråd og
Morten K. Johansen m.fl., Smørum.

Transportministeren har over for udvalget kommenteret de skriftlige henvendelser til udvalget.

Deputationer

Endvidere har Egedal Kommune mundtligt over for udvalget redegjort for sin holdning til lovforslaget.

Spørgsmål

Udvalget har stillet 55 spørgsmål til transportministeren og 1 spørgsmål til miljøministeren til skriftlig besvarelse. 54 af spørgsmålene er besvaret, mens 2 spørgsmål forventes besvaret inden 2. behandling. 2 af udvalgets spørgsmål til transportministeren og dennes svar herpå er optrykt som bilag 2 til betænkningen.

2. Indstillinger og politiske bemærkninger

Et *flertal* i udvalget (udvalget med undtagelse af EL) indstiller lovforslaget til *vedtagelse uændret*.

Venstres, Socialdemokratiets, Dansk Folkepartis og Det Konservative Folkepartis medlemmer i udvalget finder, at den med lovforslaget foreslåede løsning er den bedste ud fra en samlet vurdering af hensynet til miljø, klima og økonomi. Disse partier finder endvidere, at en eventuel anlæggelse af Ring 5 skal ske ud fra en samlet VVM-vurdering af hele dette projekt, og ikke – hverken helt eller delvis – i forbindelse med anlæg af andre veje som f.eks. Frederikssundmotorvejen.

Det er vigtigt, at store infrastrukturprojekter gennem landskabet indpasses i forhold til både naturen og den befolkning, der bor i umiddelbar nærhed heraf. Motorveje kan være støjende, og derfor skal der gøres en ekstra indsats for at reducere støjgener, hvor vejen passerer tæt på bymæssige bygninger og på steder i landskabet, hvorfra trafikstøjen vil kunne brede sig vidt omkring. Det kan f.eks. være ved passage af bakketoppe og ved passage af dale, hvor støjen kan nå langt omkring til gene for mange mennesker.

Vejdirektoratet opfordres til i detailprojekteringen for motorvejen at indtænke særlige foranstaltninger for støjreduktion; specielt på strækninger, hvor motorvejen kommer tæt på bymæssige bygninger, og strækninger, hvorfra man kan forvente, at trafikstøjen vil kunne brede sig vidt omkring. Det kan være støjreduktion i form af støjvolde, beplantning, anvendelse af støjssvagt asfalt, nedgravning af vejen under terræn osv.

Transportministeren har som svar på udvalgets spørgsmål 2 oplyst, at der er et betydeligt jordoverskud på strækningen mellem Motorring 4 og Tværvej, hvorfor det er muligt at etablere en støjvold nord for Ledøje.

Ministerens svar på spørgsmål 3 desuden oplyst følgende: »Vejdirektoratet oplyser, at Værebros Ådal er en lav og bred ådal på ca. 1.700 m. Frederikssundmotorvejen ligger i påfyldning, og dalbroen udgør ca. 500 m«.

Socialistisk Folkeparti og Det Radikale Venstres medlemmer i udvalget bemærker dog, at de gerne havde set en anden linjeføring af Tværvej omkring Smørum, således at vejen føres vest om Smørumovre i den oprindelige transportkorridor, idet det vil være en bedre løsning af hensyn til miljø, klima og økonomi. Desuden er det helt centralt for SF og RV, at EU's regler for planlægning og for naturbeskyttelse følges hundrede procent. Helt konkret betyder det bl.a., at Natura 2000-områderne ikke skal påvirkes negativt, hverken direkte eller indirekte. Det har transportministeren tidligere lovet, for så vidt angår vejprojektet som helhed. Men SF og RV mener også, at det indirekte er en del af loven. Helt konkret handler det om Tværvej, hvor selve Tværvej er VVM-vurderet, men den er ikke blevet miljøvurderet som en del af Ring 5, i og med at Ring 5 ikke er blevet miljøvurderet som et samlet projekt. SF og RV vil i den forbindelse gerne sikre sig, at der ikke benyttes en slags omvendt salamtaktik, hvor man kan anlægge Ring 5 stykke for stykke uden at få en samlet miljøvurdering af projektet. Danmarks Naturfredningsforening har klaget over Ring 5-projektet, netop fordi de med klagen ønsker at sikre værdifuld natur med skove, fortidsminder, habitatområder og fredede områder. Men foreningen ønsker også at undgå en gentagelse af problemerne omkring etableringen af Silkeborgmotorvejen, som forløbet omkring Ring 5 allerede trækker tydelige paralleller til. Silkeborgmotorvejen blev etableret i etaper – med de mindst problematiske strækninger planlagt, finansieret og etableret først, og uden en forudgående samlet helhedsvurdering af projektet og dets mulige linjeføring. Til sidst manglede den – for natur og miljø – mest problematiske etape. Samlet set kostede denne uhensigtsmæssige planprocedure samfundet enorme ressourcetab.

Et *mindretal* i udvalget (EL) indstiller lovforslaget til *forkastelse* ved 3. behandling.

Enhedslistens medlem af udvalget finder, at anlæg af en motorvej til Frederikssund ikke vil bidrage til at løse de nuværende trængselsproblemer i Frederikssundfjorden. Hertil kommer, at en mo-

torvej vil forøge vejtrafikkens udslip af en række klimaskadelige stoffer, og den vil gøre det endnu sværere at opfylde kravene til nedskæring i CO₂ udslippet, som Danmark har forpligtiget sig til. Enhedslisten har derfor fremsat beslutningsforslag nr. B 36, hvor der foreslås en række alternative investeringer i Frederikssundfingern, der gennem en udbygning af den nuværende Frederikssundsvej tilvejebringer et alternativ til den planlagte motorvej til Frederikssund, og som vil styrke den kollektive trafik mellem Frederikssund og hovedstadsområdet. Hermed modvirkes de relativt omfattende skader på store naturområder, som anlæg af en Frederikssundmotorvej vil forårsage.

Enhedslistens forslag omfatter en række ombygninger af den eksisterende vejinfrastruktur, der vil reducere antallet af stoplys på strækningen fra Frederikssund til Ring 4. Konkret indgår der i Enhedslistens forslag ombygninger af Chokoladekrydset og andre lyskryds i Ballerup, ved Krogholmvej i Stenløse, på strækningen fra Rute 6 i Ølstykke til Frederikssund og forberedende anlæg til en Ydre Ringvej (B5). Disse ombygninger af den eksisterende infrastruktur vil ikke alene give en mere glidende trafik med færre stop, færre kødannelser, færre uheld og mindre forurening. Det vil også reducere den samlede køretid.

Enhedslisten mener imidlertid også, at det er helt afgørende, at S-togs-trafikken mellem Frederikssund og hovedstaden udbygges. I Enhedslistens beslutningsforslag indgår der således en række tiltag omkring større spor- og perronkapacitet, overhalingsspor, nye stationer, vendespor og S-togsbetjening af de fjernest beliggende stationer med hurtige, gennemkørende tog.

Samtidig med at vejnettet forbedres, og der sker en markant udbygning af S-togs-trafikken, bør der også sættes på at gøre busstrafikken mere attraktiv. For hvis ikke de rejsende kan komme til/fra S-toget, eller kun kan gøre det med besvær, fordi busstrafikken enten er reduceret eller dårligt koordineret, vil mange fortsat tage bilen. Løsningen på det er et finmasket net af smidige og hurtige pendlerbusser, der kører både mellem hjem og station og station og arbejdsplads. Det er her vigtigt med hyppige afgang, få stoppesteder på ruten, kort rejsetid og gode ventefaciliteter ved såvel busstoppestedet som på stationen. Kan den kollektive trafik klare det, kan den også konkurrere med bilerne. Et sådant tiltag med pendlerbusser indgår derfor også i Enhedslistens beslutningsforslag nr. B 36.

I forhold til den ensidige fokusering på asfalt og den deraf afledte forøgede udledning af klimaskadelige stoffer og skader på naturen, som lovforslaget er udtryk for, er Enhedslistens beslutningsforslag i langt højere grad udtryk for en samtænkning mellem forskellige transportformer, der vil løse trængselsproblemerne, uden at naturværdier ødelægges, og uden at transportsektorens udslip af klimaskadelige stoffer forøges.

Enhedslisten er imod dette lovforslag og håber, at Folketingets øvrige partier vil komme til fornuft og være med til at gennemføre de alternative investeringer, der foreslås i beslutningsforslag nr. B 36, frem for at der rulles mere asfalt ud i naturen.

Enhedslisten anmoder om, at lovforslaget henvises til fornyet udvalgsbehandling mellem 2. og 3. behandling med henblik på afholdelse af et samråd med transportministeren om lovforslaget inden den endelige afstemning ved 3. behandling.

Liberal Alliance, Inuit Ataqatigiit, Siumut, Tjóðveldisflokkurinn og Sambandsflokkurinn var på tidspunktet for betænkningens afgivelse ikke repræsenteret med medlemmer i udvalget og havde dermed ikke adgang til at komme med indstillinger eller politiske udtalelser i betænkningen.

En oversigt over Folketingets sammensætning er optrykt i betænkningen.

Jens Vibjerg (V) Flemming Damgaard Larsen (V) fmd. Kristian Pihl Lorentzen (V)
Hans Christian Schmidt (V) Karsten Nonbo (V) Kim Christiansen (DF) Pia Adelsteen (DF)
Henriette Kjær (KF) Helge Adam Møller (KF) Magnus Heunicke (S) Jens Christian Lund (S)
Poul Andersen (S) Klaus Hækkerup (S) Pia Olsen Dyhr (SF) Jesper Petersen (SF)
Johs. Poulsen (RV) Per Clausen (EL)

Liberal Alliance, Inuit Ataqatigiit, Siumut, Tjóðveldisflokkurinn og Sambandsflokkurinn havde ikke medlemmer i udvalget.

Folketingets sammensætning

Venstre, Danmarks Liberale Parti (V)	47	Liberal Alliance (LA)	3
Socialdemokratiet (S)	45	Inuit Ataqatigiit (IA)	1
Dansk Folkeparti (DF)	25	Siumut (SIU)	1
Socialistisk Folkeparti (SF)	23	Tjóðveldisflokkurinn (TF)	1
Det Konservative Folkeparti (KF)	18	Sambandsflokkurinn (SP)	1
Det Radikale Venstre (RV)	9	Uden for folketingsgrupperne	1
Enhedslisten (EL)	4	(UFG)	

Oversigt over bilag vedrørende L 2

Bilagsnr.	Titel
1	Tidsplan for udvalgets behandling af lovforslaget
2	Hørings svar og høringsnotat, fra transportministeren
3	Kopi af TRU alm. del – svar på spm. 1539 (2008-09)
4	Kopi af TRU alm. del – svar på spm. 1462 (2008-09)
5	Henvendelse af 9/10-09 fra Ledøje-Smørum Menighedsråd
6	Henvendelse af 27/10-09 fra André Bakke, Smørum
7	Henvendelse af 13/11 2009 fra Egedal Kommune
8	1. udkast til betænkning
9	Henvendelse af 24/11-09 fra Morten K. Johansen m.fl., Smørum
10	Nyt tidspunkt for afgivelse af betænkning over lovforslaget
11	2. udkast til betænkning
12	Henvendelse af 30/11-09 fra André Bakke, Smørum

Oversigt over spørgsmål og svar vedrørende L 2

Spm.nr.	Titel
1	Spm. om kommentar til henvendelse af 9/10-09 fra Ledøje-Smørum Menighedsråd, til transportministeren, og ministerens svar herpå
2	Spm. om, hvorvidt det er muligt at nedgrave en strækning af motorvejen ca. 1 m under terræn, hvor vejen passerer nord om Ledøje, til transportministeren, og ministerens svar herpå
3	Spm. om, hvorvidt det er muligt at påmontere ca. 3 m høje glasskærme på hver side af den ca. 500 m lange dalbro sydvest for Stenløse, til transportministeren, og ministerens svar herpå
4	Spm. om, hvorfor hverken en eventuel fast forbindelse under/over Roskilde Fjord eller en eventuel Ydre Ringvej (B5) er omtalt i lovforslaget, til transportministeren, og ministerens svar herpå
5	Spm. om Landsplanredegørelsens udsagn om, at »nogle projekter må fravælges, selvom de kan have en positiv effekt for mobiliteten, da omkostningerne for naturen er for store«, til transportministeren, og ministerens svar herpå
6	Spm. om, hvorfor det haster så meget med at anlægge en motorvej til Frederikssund, at der ikke er tid til at afvente den varslede analyse af bane- og vejkapaciteten i hovedstadsområdet, til transportministeren, og ministerens svar herpå
7	Spm. om status for planlægningen af en Ydre Ringvej (B5), til transportministeren, og ministerens svar herpå
8	Spm. om status for planlægningen af en eventuel fast forbindelse over/under Roskilde Fjord, til transportministeren, og ministerens svar herpå
9	Spm. om årsagen til, at der er valgt en hastighed på 130 km/t i stedet

-
- for 110 km/t, til transportministeren, og ministerens svar herpå
- 10 Spm. om, hvor stort et skønnet CO₂-udslip der vil opstå ved hastigheder på henholdsvis 110 km/t og 130 km/t, til transportministeren, og ministerens svar herpå
- 11 Spm. om, hvorfor udgifterne til busstoppesteder skal afholdes af Movia, til transportministeren, og ministerens svar herpå
- 12 Spm. om, hvorvidt de tilladelser og dispensationer, der af ministeren anses for at være nødvendige for vejanlæggets gennemførelse, gives pr. automatik, til transportministeren, og ministerens svar herpå
- 13 Spm. om, hvorvidt tilladelser og dispensationer gives pr. automatik, til transportministeren, og ministerens svar herpå
- 14 Spm., om en fast forbindelse under/over Roskilde Fjord samt anlæg af en Ydre Ringvej (B5) vil stimulere til mere trafik på Frederikssundmotorvejen, til transportministeren, og ministerens svar herpå
- 15 Spm., om det er hensigtsmæssigt, at forundersøgelser, planlægning m.v. af kommende vejprojekter varetages af Vejdirektoratet, til transportministeren, og ministerens svar herpå
- 16 Spm. om, hvilke typer virksomheder der primært er lokaliseret i Frederikssundsfingeren nu, til transportministeren, og ministerens svar herpå
- 17 Spm. om, hvilke andre kommuner foruden Frederikssund der vil opleve en positiv erhvervsudvikling som følge af Frederikssundmotorvejen, til transportministeren, og ministerens svar herpå
- 18 Spm. om planlægningen af Ydre Ringvej (B5), til transportministeren, og ministerens svar herpå
- 19 Spm. om, hvornår køproblemerne på Frederikssundmotorvejen ved tilslutningen til Motorring 3 vil være på samme niveau, som de er på den nuværende Frederikssundsvej ved Ballerup, til transportministeren, og ministerens svar herpå
- 20 Spm. om, hvorfor VVM-rapporten for Frederikssundmotorvejen ser bort fra forhold, der kan bevirke et fald i de prognosticerede trafikmængder i regionen, til transportministeren, og ministerens svar herpå
- 21 Spm. om kommentar til rapporten fra Institut for Miljøvurdering 2007: »Tab af natur ved motorvej til Frederikssund«, til transportministeren, og ministerens svar herpå
- 22 Spm. om initiativ til at ændre beregningsforskrifterne, til transportministeren, og ministerens svar herpå
- 23 Spm. om prisreduktion, der er sket i bemærkningerne til lovforslaget, til transportministeren, og ministerens svar herpå
- 24 Spm. om prisen på dalbroen over Værebros Ådal, til transportministeren, og ministerens svar herpå
- 25 Spm. om sammenhængen mellem fremsættelse af et lovforslag om en motorvej til Frederikssund, mens der samtidig nedlægges busruter i Frederikssundsområdet, til transportministeren, og ministerens svar herpå

-
- 26 Spm. om, at planloven og »Fingerplan 2007« udtrykkeligt gør opmærksom på, at de udpegede grønne kiler skal friholdes til natur, landbrug og rekreativt brug, til transportministeren, og ministerens svar herpå
- 27 Spm. om afstand og tidsforbrug for en pendlerbilist, til transportministeren, og ministerens svar herpå
- 28 Spm. om, hvorvidt virksomheder, der ønsker at lokalisere sig i umiddelbar nærhed af Frederikssundmotorvejen, vil kunne få tilladelse hertil, til transportministeren, og ministerens svar herpå
- 29 Spm. om, hvordan det er muligt at anlægge en motorvej gennem områder, der er beskyttet af naturbeskyttelseslovens § 3, til transportministeren, og ministerens svar herpå
- 30 Spm. om, i hvilket omfang og med hvilken begrundelse der kan dispenseres fra bestemmelserne i naturbeskyttelseslovens § 3, til transportministeren, og ministerens svar herpå
- 31 Spm. om de infrastrukturanlæg, der vil følge i kølvandet på motorvejen, til transportministeren, og ministerens svar herpå
- 32 Spm. om, hvorvidt anlæg af Frederikssundmotorvejen vil give anledning til byspredning ud i det åbne land, til transportministeren, og ministerens svar herpå
- 33 Spm. om, hvorfor en række miljøbelastninger, herunder klimapåvirkninger, der vil opstå i forbindelse med anlæg af motorvejen, ikke er værdisat, til transportministeren, og ministerens svar herpå
- 34 Spm. om en acceptabel planlægningsmetode, til transportministeren, og ministerens svar herpå
- 35 Spm. om, at muligheden for at skifte fra bil til kollektiv trafik systematisk bagatelliseres af Vejdirektoratet, til transportministeren, og ministerens svar herpå
- 36 Spm., om borgerinddragelsen har været tilfredsstillende, til transportministeren, og ministerens svar herpå
- 37 Spm. om, hvor meget det vil koste at støjsikre motorvejen i hele dens længde, til transportministeren, og ministerens svar herpå
- 38 Spm. om, hvorvidt der til beplantning af skråninger og øvrige vejarealer vil blive valgt vækster, der i særlig grad er velegnede til at opsuge emissioner fra vejtrafikken, til transportministeren, og ministerens svar herpå
- 39 Spm. om at iværksætte et klimaprojekt, der kompenserer fuldt ud for den merbelastning, som trafikken på Frederikssundmotorvejen forårsager, til transportministeren, og ministerens svar herpå
- 40 Spm. om antallet af ulykker i de sidste ti år med lastbiler, der transporterer farligt gods på motorveje, der passerer områder med drikkevandsinteresser, til transportministeren, og ministerens svar herpå
- 41 Spm. om Vejdirektoratets prognosearbejde vedrørende den kollektive trafik, til transportministeren, og ministerens svar herpå
- 42 Spm. om, i hvilket omfang der kan fæstes lid til Vejdirektoratets udsagn om den sivetrafik, der forekommer på de sekundære veje i Fre-

- derikssundsfingeren, til transportministeren, og ministerens svar herpå
- 43 Spm. om kommentar til henvendelse af 27/10-09 fra André Bakke, Smørum, til transportministeren, og ministerens svar herpå
- 44 Spm. om et skøn over, hvor mange biler der vil benytte Tværvej, hvis Ring 5 etableres i den udlagte transportkorridor, til transportministeren, og ministerens svar herpå
- 45 Spm. om, hvor meget CO₂ der vil blive udledt i forbindelse med byggeriet af Tværvej, til transportministeren, og ministerens svar herpå
- 46 Spm. om kommentar til henvendelse af 13/11-09 fra Egedal Kommune, til transportministeren, og ministerens svar herpå
- 47 Spm. om de tilladelser og dispensationer, der af ministeren anses for at være nødvendige for Frederikssundmotorvejens gennemførelse, til miljøministeren, og ministerens svar herpå
- 48 Spm. om, hvorfor Movia skal deltage i finansieringen af stoppestederne, til transportministeren, og ministerens svar herpå
- 49 Spm. om en forøgelse af trafikken på mellem 1.000 og 5.000 biler ved Frederikssundmotorvejen, til transportministeren, og ministerens svar herpå
- 50 Spm. om, hvilke af de alternative forslag, som bl.a. blev fremsat af Grøn Trafik i Bycirklen, der er blevet realiseret i forbindelse med planlægningen af motorvej til Frederikssund, til transportministeren, og ministerens svar herpå
- 51 Spm. om, hvorvidt de forslag, som Grøn Trafik i Bycirklen har fremsat om udbygning af et pendlerbusnet og en styrkelse af S-togsdriften, er blevet eller vil blive realiseret, til transportministeren, og ministerens svar herpå
- 52 Spm. om, at den højest tilladte hastighed bliver 130 km/t, til transportministeren, og ministerens svar herpå
- 53 Spm. om den manglende koordination mellem anlæg af en Frederikssundsmotorvej, en planlagt forbindelse under/over Roskilde Fjord, en ydre ringvej og en eventuel kommende jernbane vest om København, til transportministeren, og ministerens svar herpå
- 54 Spm. om kommentar til henvendelsen af 24/11-09 fra Morten K. Johansen m.fl., Smørum, til transportministeren, og ministerens svar herpå
- 55 Spm. om uddybning af ministerens svar på L 2 – spm. 15, til transportministeren
- 56 Spm. om kommentar til henvendelsen af 30/11-09 fra André Bakke, Smørum, til transportministeren

Oversigt over samrådsspørgsmål vedrørende L 2

Samrådspm.nr.

Titel

- A Samrådspm. om ministerens redegørelse for sin holdning til de synspunkter omkring Tværvej og Ring 5, som SF og RV fremfører i deres betækningsbidrag i udkastet til betænkning over L 2, til transportmi-

nisteren

2 af udvalgets spørgsmål til transportministeren og dennes svar herpå

Spørgsmål 2 og 3 og transportministerens svar herpå er optrykt efter ønske af V, S, DF og KF.

Spørgsmål 2:

»Ministeren bedes redegøre for, hvorvidt det er muligt at nedgrave en strækning af motorvejen ca. 1 meter under terræn, hvor vejen passerer nord om Ledøje, og anvende den opgravede mængde af jord som støjvold på den sydlige side, dvs. som støjvold mellem motorvejen og Ledøje.«

Svar:

Frederikssundmotorvejens tracé er i VVM-redegørelsens skitseprojekt bestemt ud fra en række forhold, bl.a. placeringen af tilslutningsanlæg og skærende veje samt hensyn til trafiksikkerhed, miljø, æstetik og jordbalance.

Vejdirektoratet har oplyst, at motorvejen nord for Ledøje ligger i delvis afgravning, delvis påfyldning. Ud fra støjberegninger for strækningen nord for Ledøje forventes ikke, at trafikstøj fra motorvejen vil overskride den vejledende grænseværdi for støj ved boligområder.

Ud fra de undersøgelser, der vil ske i forbindelse med detailprojekteringen (fx jordbundsundersøgelser), vil der blive foretaget en optimering af projektet. Herved vil motorvejens placering i terrænet formentlig kunne justeres.

Samlet set er der et betydeligt jordoverskud på strækningen mellem Motorring 4 og Tværvej, der bl.a. kan anvendes til støjvolde, hvor der er hensigtsmæssigt. I Vejdirektoratet er man opmærksom på, at det kunne være relevant med etablering af en støjvold nord for Ledøje i den forbindelse. Det vil formentlig ikke være nødvendigt at grave motorvejen yderligere ned for at skaffe jord til en sådan.

Spørgsmål 3:

»Ministeren bedes redegøre for, hvorvidt det er muligt at påmontere ca. 3 meter høje glasskærme på hver side af den ca. 500 meter lange dalbro sydvest for Stenløse, hvor motorvejen krydser Værebros Ådal, så støjen fra trafikken ikke breder sig gennem ådalen og langt omkring. Glasskærme kendes fra motorveje i udlandet og sikrer, at bilisterne kan »kigge ud« og nyde ådalen, mens støjen holdes tilbage.«

Svar:

Vejdirektoratet oplyser, at Værebros Ådal er en lav og bred ådal på ca. 1.700 m. Frederikssundmotorvejen ligger i påfyldning, og dalbroen udgør ca. 500 m.

Det vil være muligt at udstyre dalbroen over Værebros Å med en transparent støjskærm på samme måde som dalbroen over Funder Ådal ved Silkeborg. En sådan støjskærm er ikke indregnet i anlægsoverslaget for Frederikssundmotorvejen. Det samlede anlægsbudget til en sådan skærm er anslået til 30 mio. kr. (prisindeks 170,7).