



BALLERUP

Vi satser på mennesker



Transportministeriet
Departementet
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K



Kommunalbestyrelsen

Rådhuset
Hold-an Vej 7
2750 Ballerup
Tlf: 4477 2000
www.ballerup.dk

Dato: 10. september 2009

Tlf. dir.: 4477 2267

Fax. dir.: 4477 2717

E-mail: mtadm@balk.dk

Kontakt: Tina Wexøe Ertbjerg

Sagsnr: 2009-28956

Dok.nr: 2009-104337

Høringsvar - Lovforslag om anlæg af Frederikssundmotorvejen.

Transportministeriets j.nr. 400-13

Ballerup Kommune har 20. august 2009 modtaget brev fra Transportministeriet vedrørende høring af forslag til lov om anlæg af Frederikssundmotorvejen mellem Motorring 4 og Frederikssund

Ballerup Kommune ser med stor tilfredshed på lovforslagets endelige fremlægning. Vi ser frem til et tæt og konstruktivt samarbejde om den fortsatte detaljering af projektet.

Vi er meget tilfredse med, at der med etableringen af Tværvej startes på den nødvendige 5. ringvejsforbindelse i det storkøbenhavnske område. Vi er indforståede med, at Kildedalsvej/Tværvej opklassificeres til 2-sporet motortrafikvej og Frederikssundsvej nedklassificeres til kommunevej, som forudsat i lovforslaget. Vi forudsætter, at den nuværende rundkørsel på Kildedalsvej bevares, således at Kildedal station og det fremtidige erhvervsområde syd-vest for stationen fortsat vejbetjenes fra Kildedalsvej.

Vi støtter varmt, at Smørum Parkvej forlænges og forbindes med Ledøjetofte, således at det bliver et tilslutningsanlæg med østvendte ramper, som hidtil forudsat. Ballerup Kommune vil opfordre til, at der fra statslig side lægges det fornødne pres på Egedal Kommune for at etablere den ønskede forlængelse af Smørum Parkvej, herunder at give Egedal Kommune mulighed for en gunstig finansiering af dette vejanlæg.

Vi er ligeledes meget tilfredse med, at motorvejen udformes med en bred beplantet midterrabat gennem Vestskoven, og at vejforløbet syd om Ballerup etableres med de helt nødvendige støjvolde mod bebyggelserne nord for vejanlægget. Vi deltager således gerne i en konstruktiv dialog om indbygning af projektets store overskydende jordmængder, om nødvendigt også langs den eksisterende motorvejsstrækning syd om Harrestrup.

Ekspeditionstid: Man.-ons. 10.00-15.00, tors. 10.00-18.00, fre. 10.00-13.00

Telefontid: Man.-ons. 9.00-15.00, tors. 9.00-18.00, fre. 9.00-13.00



I forhold til Ballerup Kommunens hørings svar på VVM-redegørelsen om en ny højklasset vej i Frederikssundsfingeren dateret 17. december 2002, er det dog beklageligt, at den i Vejdirektoratets rapport nr. 250 anførte stiforbindelse mellem kommunens tusinder af kolonihaver og Vestskoven udelades af lovforslaget. Med Fingerplan 2007 videreføres de kileforlængelser og den 4. grønne ring, der skal sikre, at Fingerbyens voksende befolkning fortsat har let adgang til natur og rekreative fritidsanlæg. Vi finder, at et motorvejsanlæg uden denne stiforbindelse i alvorlig grad vil afskære en meget stor bybefolkning fra de rekreative og sundhedsfremmende muligheder, der allerede er indtænkt i den vestlige del af Vestskoven og dennes fortsatte udbygning mod vest.

Det er derfor vort håb, at en fortsat dialog vil gøre det muligt, i det mindste at etablere en kombineret menneske- og faunapassage ved underføringen af Risby å / Råmose å (benævnt Nymølle å).

Kommunen skal i fortsættelse heraf udtrykke stor tilfredshed med den måde dette motorvejsprojekt tilgodeser de hensyn, der naturligt må rettes mod faunaens spredningsveje i det berørte landskabsområde. Vi hilser det velkomment, at der etableres vandløbsunderføringer med banketter, at der etableres faunarør for hver 250 m og paddeunderføringer/paddehegn i fornødent omfang. Vi ser frem til et samarbejde om en detaljering heraf, idet kommunen har detaljeret kendskab til paddebestanden i området.

Vi vil ikke undlade at gøre opmærksom på at netop områdets store paddebestand og store grundvandsinteresser i visse områder burde tilgodeses ved etablering af egentlige lukkede olieudskillere i stedet for de skitserede afløbsbygværk med olieudskillerfunktion.

Vi vil slutteligt opfordre til, at Ballerup Kommune og Trafikministeriet får etableret et tæt samarbejde i detailprojekteringsfasen, hvor vi kan bidrage med vores store lokalkendskab og foreliggende registreringer.

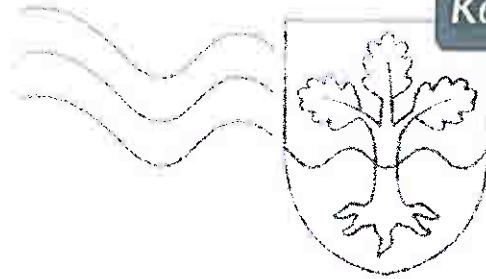
Med venlig hilsen



Ove E Dalsgaard
Borgmester



Søren Krøjgaard
Direktør



Transportministeriet
Departementet
Frederiksholms Kanal 27F
1220 København K.

Deres J. nr. 400-13

Høringssvar vedr. anlæg af Frederikssundmotorvej

Den 09.09.2009

Ved brev af 20. august 2009 har Transportministeriet fremsendt udkast til forslag til lov om anlæg af Frederikssundmotorvejen mellem Motorring 4 og Frederikssund.

Sagsnummer:
09/12772
Dokumentnummer:
2

Transportministeriet har anmodet om eventuelle bemærkninger til lovforslaget senest den 11. september 2009, hvilket beklageligvis giver en meget kort tid til politisk behandling.

Sagsbehandler:
Erik Fristrøm
Mail:
erik.fristrom@egekom.dk
Direkte tlf:
7259 7320

Ifølge aftalen af 29. januar 2009 mellem partierne om en grøn transportpolitik fremsættes der anlægslov for hele strækningen mellem Motorring 4 og Frederikssund i 2009.

Der afsættes i første omgang midler til gennemførelse af etappen, der omfatter anlæg af en 4-sporet motorvej mellem Motorring 4 og Tværvej, samt anlæg af Tværvej mellem Kildedalvej og Frederikssundmotorvejen, så der opnås forbindelse fra motorvejen ved Ledøje-Smørum til Frederikssundsvej. Forligspartierne er, ifølge det oplyste, enige om, at drøfte finansieringen af de resterende etaper af Frederikssundmotorvejen i 2011.

På vegne af Egedal Kommunalbestyrelse fremsendes hermed følgende bemærkninger som høringssvar til forslaget om anlægslov for hele strækningen.

- Tilkørslen fra Smørum Parkvej over golfbanen udgår og tilslutningsanlægget umiddelbart nord for Ledøje slettes. En forbindelsesvej og et tilslutningsanlæg i dette område anses for unødvendig og vil virke belastende på boligområder og landsbymiljøer.
- Tværvej mellem Smørumnedre og Smørumovre flyttes, så den går vest om Smørumovre i overensstemmelse med den i Fingerplan 2007 udlagte transportkorridor. Desuden konflikter linjeføringen med Egedal Kommunes udviklingsplaner.
- Forbindelsesvejen mellem Krogholmvej og motorvejen udgår og tilslutningsanlægget umiddelbart nord for Værebros Å slettes. En forbindelsesvej og et tilslutningsanlæg i dette område skønnes for tæt på boligområder og vil virke belastende på by- og landmiljøet.

Egedal Kommune
Rådhusvej 2
3660 Stenløse

Tlf: 7259 6000
Mail: kommune@egekom.dk
www.egedalkommune.dk


Åbningstider
Mandag-onsdag: 9-15
Torsdag: 9-18
Fredag: 9-12

Ændringerne er indtegnet på medsendte bilag i form af Kort A og Kort B.

For så vidt angår Tværvej ønsker Egedal Kommunalbestyrelse oplyst, med hvilken begrundelse den i Fingerplan 2007 udlagte transportkorridor er fra- valgt og vejen i stedet placeret i området mellem de to bysamfund i hen- holdsvis Smørumnedre og Smørumovre. Netop Fingerplan 2007 har været basis for kommuneplanlægningen i Egedal Kommune.

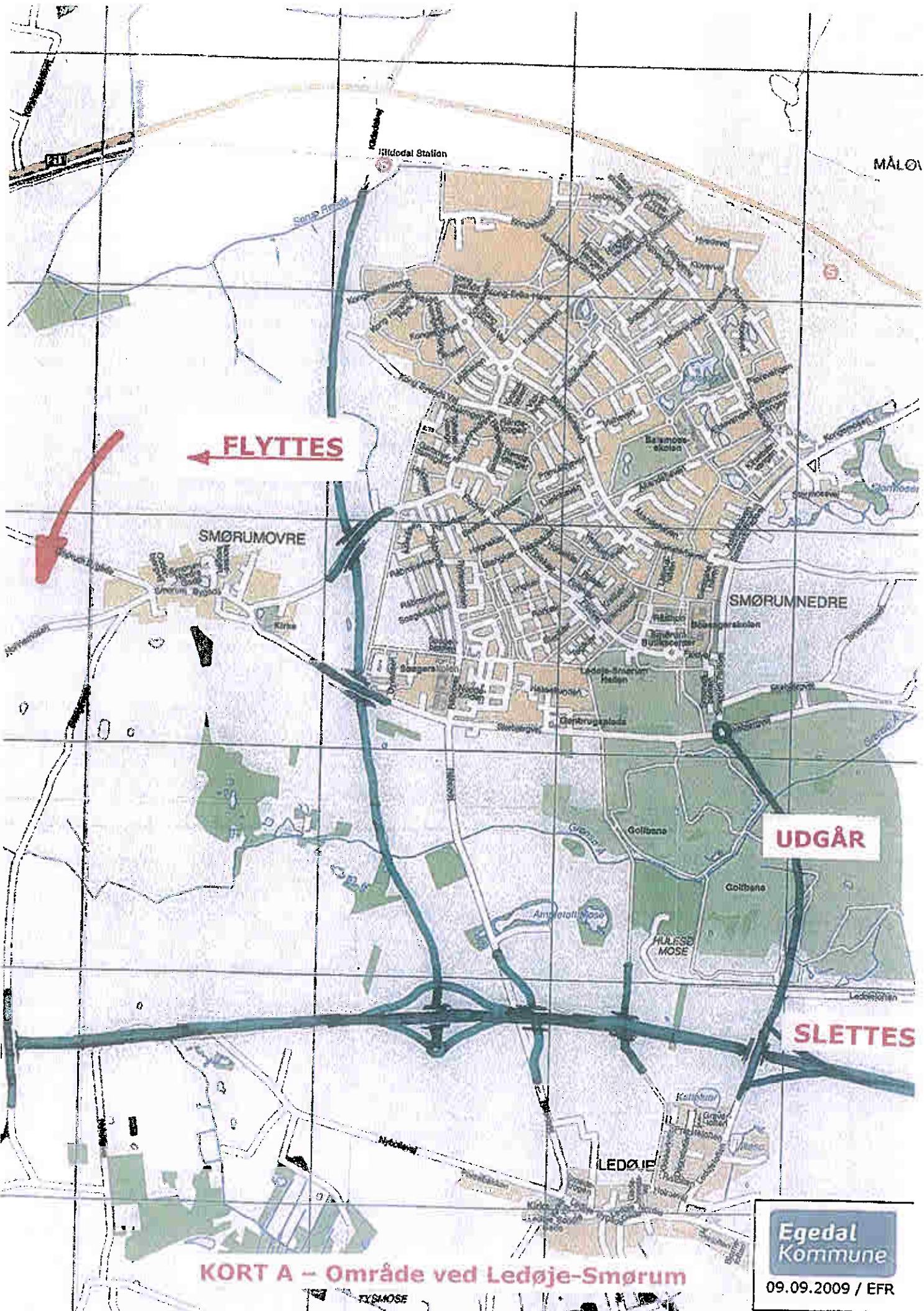
Egedal Kommune deltager gerne i en drøftelse med en detaljeret gennem- gang af de fremsendte bemærkningen og begrundelserne herfor.

Med venlig hilsen



Søren Kjærgaard Jensen
Borgmester
Egedal Kommune

Bilag: Kort A for området ved Ledøje-Smørum
 Kort B of området ved Stenløse Syd



MÅLØV

FLYTTES

SMØRUMØVRE

SMØRUMNEDRE

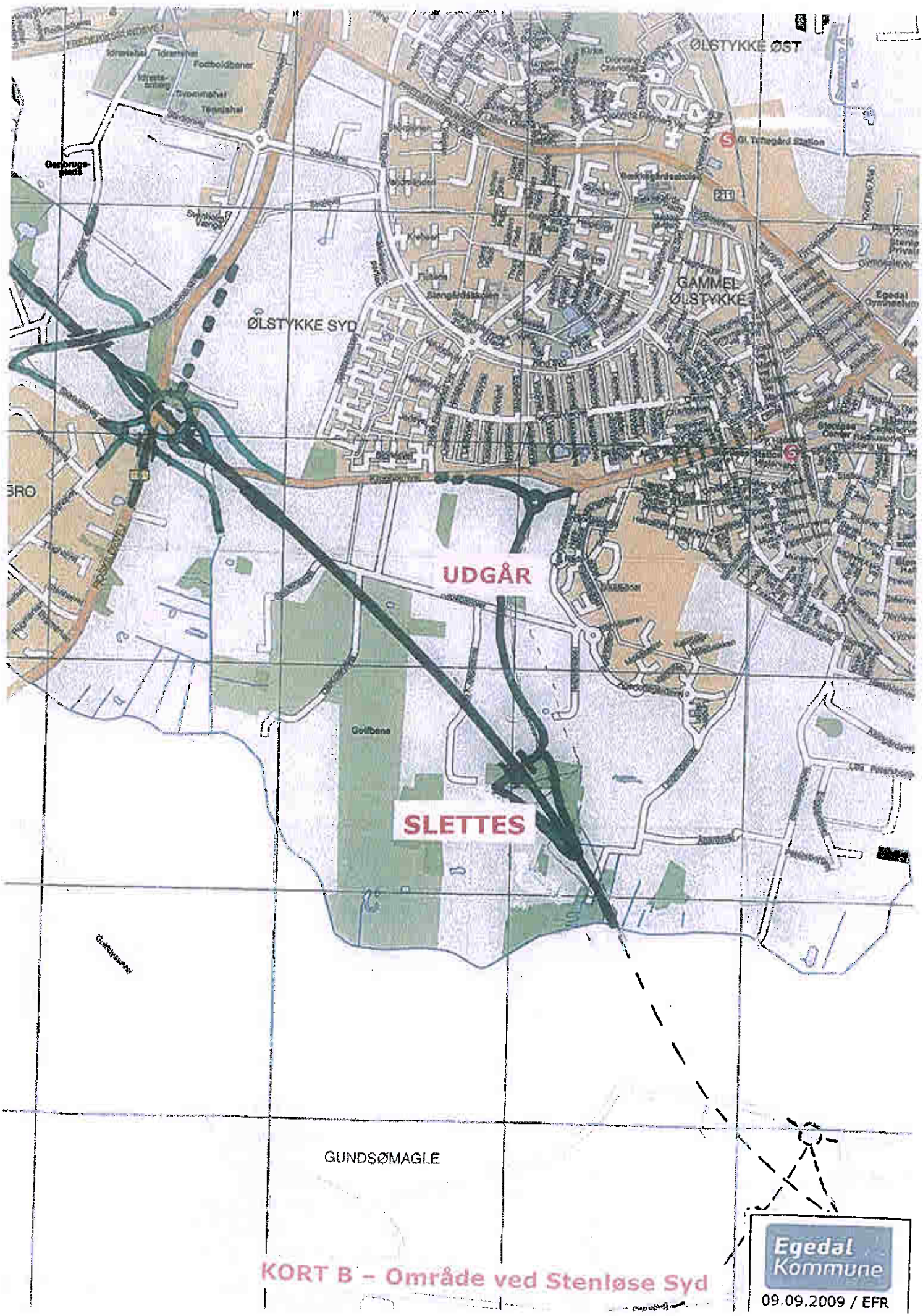
UDGÅR

SLETTES

LEDØJE

KORT A – Område ved Ledøje-Smørum

**Egedal
Kommune**
09.09.2009 / EFR



KORT B - Område ved Stenløse Syd

**Egedal
Kommune**
09.09.2009 / EFR



ROSKILDE
KOMMUNE

Transportministeriet
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Byrådet
Roskilde Kommune
Køgevej 80
Postboks 100
4000 Roskilde

Tlf.: 46 31 30 00

kommunen@roskilde.dk
sikkerpost@roskilde.dk
www.roskilde.dk

Høringssvar vedr. Lov om anlæg af Frederikssundmotorvejen

11. september 2009

Med brev af 20. august 2009 har Transportministeriet fremsendt forslag til lov om anlæg af Frederikssundmotorvejen mellem Motorring 4 og Frederikssund i høring. Nærværende høringssvar har været behandlet i Byrådet den 7. oktober 2009.

Sagsnr. 50762
Brevid. 798799
Afsnit:

Ref. CT

Dir. tlf. 46 31 37 02
claustr@roskilde.dk

Byrådet i Roskilde Kommune er af den opfattelse, at en motorvej gennem Roskilde Kommunes nordøstlige del vil belaste de mange naturværdier, der er i denne del af kommunen. Endvidere er der grundvandsinteresser, der vil blive berørt, og endelig vil motorvejen gennemskære et eksisterende sommerhusområde ved Østrup Holme med nødvendig totalekspropriation af op til 11 sommerhuse. Disse ulemper vil ikke kunne opvejes af de fordele, som en motorvej gennem kommunen vil have for de mange små bysamfund, der i dag oplever megen sivetrafik, et problem som vil tiltage med den stigende trafik.

Såfremt ministeriet alligevel på baggrund af de indkomne høringssvar vælger at fremlægge lovforslaget, som det foreligger nu, for Folketinget til endelig vedtagelse, er det væsentligt for byrådet, at nedenstående bemærkninger indgår i det videre udvalgsarbejde, og at forslaget tilrettes i overensstemmelse med vores ønsker, som de fremgår af nedenstående.

Anlægsloven omfatter hele strækningen mellem Motorring 4 (MR4) og Frederikssund, men der afsættes ifølge trafikforliget af 29. januar 2009 kun midler til at gennemføre den del af motorvejen, der forløber fra MR4 til Tværvej, anlæg af denne frem til Kildedalsvej, så der er forbindelse mellem Frederikssundmotorvejen og Frederikssundsvej.

Byrådet ser positivt frem til gennemførelsen af denne etape, idet den efter byrådets opfattelse vil løse mange af de trafikale problemer, der er i Frederikssundfingeren. Byrådet har forstået, at forligspartierne bag trafikforliget er enige om drøfte finansieringen af den resterende etape fra Tværvej til Frederikssund i 2011.

Abningstider
Mandag-torsdag 10-15
Fredag 10-14

Telefontider
Mandag-onsdag 08-15
Torsdag 10-17
Fredag 08-14



Byrådet forbeholder sig sin stilling til gennemførelsen af den resterende etape, idet det blandt andet afhænger af lovens endelige udformning og dermed Folketingets forståelse for de interesser, som kommunen ønsker at varetage af hensyn til natur og de af vores borgere, der direkte eller indirekte vil blive berørt af motorvejen.

Side2/3

Byrådet kan tilslutte sig etableringen af et østvendt tilslutningsanlæg lige vest for sommerhusområdet. Herved minimeres sivetrafik i området. Men det har den konsekvens, at trafikken gennem Gundsømagle øges med placeringen af dette tilslutningsanlæg, idet det vurderes, at en del af trafikken fra Jyllinge mod København vil søge mod dette tilslutningsanlæg.

Det er byrådets ønske, at der gennemføres tiltag i vejstrukturen omkring den nye motorvej, hvorefter hovedparten af trafikken fra Jyllinge mod København vil søge mod det nye store tilslutningsanlæg på A6 ved Værebros. Byrådet ønsker derfor, at der i de samlede anlægsudgifter til motorvejen afsættes de fornødne midler til en trafiksanering af Hovedgaden og Guiddyssevej i Gundsømagle med henblik på at begrænse den forventede øgede trafik.

Byrådet ønsker endvidere, at der derudover afsættes midler til etablering af en ny rundkørsel på A6, hvor Møllevej og Guiddyssevej tilsluttes. Samtidig nedlægges eksisterende tilslutning af Møllevej til A6. Begge disse anlægsprojekter skal nævnes specifikt i loven.

Byrådet er ligeledes enig i den ændring af vejstrukturen, som er vist i lovforslaget, hvorefter der bygges en ny forbindelsesvej mellem Holmevej og Østrupvej.

Som nævnt ovenfor berøres et sommerhusområde af motorvejen, idet den valgte linjeføring gennemskærer området sydvestlige del. Lovteksten ændres, så der i den efterfølgende detailprojektering skabes mulighed for, at motorvejen lægges udenom sommerhusområdet, og antallet af totalekspropriationer dermed minimeres, samt at Værebros Ådal skånes mest muligt. Som en konsekvens af dette ønske skal der muligvis i loven gives mulighed for, at en mindre delstrækning projekteres til en vejledende hastighed på 110 km/t i stedet for de i lovforslaget angivne 130 km/t. Byrådet anser løsningen af problemet omkring gennemskæringen af sommerhusområdet som det vigtigste.

Byrådet konstaterer med tilfredshed, at lovforslaget indeholder bestemmelser om støjdæmpende asfalt på hele strækningen, og at der i nødvendigt omfang opstilles støjskærme langs det nævnte sommerhusområde. I det videre arbejde bør overvejes etablering af støjvolde på øvrige strækninger igennem kommunen.

Sluttelig skal byrådet bemærke, at Frederikssundsvej først skal nedklassificeres til en kommunevej på de i lovforslaget nævnte strækninger, når den samlede motorvejsstrækning mellem MR4 og Frederikssund er gennemført. Derved har Vejdirektoratet vejmyndigheden over hele strækningen og kan derved bestemme suverænt over de trafiktekniske tiltag, der måtte være nødvendige efter



gennemførelsen af den i lovforslaget angivne deletape med henblik på at optimere trafikafviklingen mest muligt i hele Frederikssundfingeren.

Side3/3

Byrådet ser frem til at videreføre det gode samarbejde, som kommunen har haft med Vejdirektoratet i forbindelse med Holbækmotorvejens udbygning. Derfor ønsker byrådet anlægsloven udformet på en måde, der muliggør, at kommunens ønsker om at minimere de gener, en ny motorvej vil medføre for vores borgere, tilgodeses mest muligt. Samtidig ønsker byrådet, at loven udformes med henblik på at tilgodese natur- og vandindvindingsinteresserne i området.

Venlig hilsen

Poul Lindor Nielsen
Borgmester

Henrik Kolind
Kommunaldirektør

Transportministeriet
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Region Sjællands høringssvar til forslag til lov om anlæg af Frederikssundmotorvejen mellem Motorring 4 og Frederikssund.

Dato: 10. september 2009

Sagsnummer: 1-15-1-87-0018-09

Region Sjælland har modtaget udkast til forslag om lov om anlæg af Frederikssundmotorvejen mellem Motorring 4 og Frederikssund.

Vækstforumsekretariatet

Alléen 15

4180 Sorø

Tlf.: 70 15 50 00

ReneLo@regionsjaelland.dk 

www.regionsjaelland.dk

Baggrunden for lovforslaget er aftalen af 29. januar 2009 mellem regeringen, Socialdemokratiet, Dansk Folkeparti, Det Radikale Venstre og Liberal Alliance om en grøn transportpolitik.

Region Sjælland og kommunerne udarbejdede sammen et trafikudspil til brug for Infrastrukturkommissionen arbejde "Sjælland på vej mod 2030" som bl.a. fokuserede på mobiliteten på Sjælland. I den forbindelse blev der peget på de store trængselsproblemer på hovedtransportkorridorerne mod Hovedstaden. Problemerne skal ses i lyset af, at regionens borgere er de mest pendlende i Danmark. Visionen er maksimalt en times transporttid mellem regionen og hovedstaden.

I den forbindelse tilkendegav Region Sjælland sin positive holdning til kommissionens anbefaling om at der hurtigst muligt træffes beslutning om at udbygge Frederikssundmotorvejen.

Med venlig hilsen

Per Bennetsen
koncerndirektør



**Region
Hovedstaden**

**KONCERN REGIONAL
UDVIKLING**

Stabsdirektøren

Kongens Vænge 2
3400 Hillerød

Telefon +45 48 20 50 00
Fax +45 48 20 56 61
Web www.regionh.dk

Transportministeriet
Frederiksholm Kanal 27 F
1220 København K

Sendt som e-mail til: vej@trm.dk

joost.nielsen@regionh.dk

EAN-nr: 5798001686327

Dato: 11. september 2009

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

Transportministeriet har sendt udkast til forslag til lov om anlæg af Frederikssundsmotorvejen mellem Motorring 4 og Frederikssund i høring til Region Hovedstaden.

Regionsrådet forventes at behandle sagen på regionsrådsmøde den 22. september 2009.

Administrationen har indstillet, at det meddeles Transportministeriet, at regionsrådet finder at forslaget er i god overensstemmelse med regionsrådets visioner for udviklingen af den trafikale infrastruktur i regionen i den regionale udviklingsplan.

Ovennævnte meddeles hermed med forbehold for regionsrådets godkendelse.

Med venlig hilsen


Joost Nielsen
Stabsdirektør

Forretningsudvalget den 15. september 2009, sag nr. 9

SAG NR. 6

**HØRING VEDRØRENDE FORSLAG TIL LOV OM ANLÆG AF FREDE-
RIKSSUNDSMOTORVEJEN MELLEM MOTORRING 4 OG FREDE-
RIKSSUND**

ADMINISTRATIONENS INDSTILLING

at det meddeles Transportministeriet, at regionsrådet finder at forslaget er i god overensstemmelse med regionsrådets visioner for udviklingen af den trafikale infrastruktur i regionen i den regionale udviklingsplan.

RESUME

Transportministeriet anmoder Region Hovedstaden om eventuelle bemærkninger til lovforslaget senest den 11. september 2009.

Lovforslaget er et led i udmøntningen af aftale af 29. januar 2009 mellem regeringen, Socialdemokratiet, Dansk Folkeparti, Socialistisk Folkeparti, Det Radikale Venstre og Liberal Alliance om en grøn transportpolitik.

Ifølge aftalen fremsættes der anlægslov for hele strækningen mellem Motorring 4 og Frederikssund i 2009.

På grund af den korte tidsfrist har administrationen indsendt et foreløbigt hørings-svar med forbehold for regionsrådets beslutning.

SAGSFREMSTILLING

Vedtagelsen af en anlægslov for Frederikssundsmotorvejen helt til Frederikssund er det sidste vigtige trin i et 50 års planlægningsforløb for en højklasset vejforbindelse i Frederikssundsfingeren.

Allerede i 1963 udsendte Vejdirektoratet en rapport om det fremtidige vejsystem i Nordsjælland, der bl.a. beskrev en motorvej syd om Ballerup til Frederikssund. Og i 1967 vedtog Folketinget projekteringslov for motorvejen.

I 1978 blev den vestlige del af Frederikssundsmotorvejens 1. etape fra Ring 3 til Motorring 4 åbnet for trafik, mens anlæg af den østlige del fra Motorring 3 til Ring 3 blev sat i bero på grund af et statsligt byggestop.

Efter gennemførelse af VVM-redegørelser i 2006 vedtog Folketinget anlægslov for 1. etape af Frederikssundsmotorvejen fra Motorring 3 til Motorring 4. Disse anlægsarbejder er igangsat, og det nye motorvejskryds Rødovre mellem Motorring 3 og den nye 1. etape forventes afsluttet i 2011 og resten af etapen i 2013.

På baggrund af en samlet vurdering af de gennemførte undersøgelser og høringer og den politiske aftale af 29. januar 2009 foreslås, at transportministeren bemyndiges til at anlægge en motorvej mellem Motorring 4 og Frederikssund samt en motortrafikvej, Tværvej, mellem Kildedalsvej ved Kildedal Station og motorvejen ved Ledøje.

Frederikssundsmotorvejen mellem Motorring 4 og Frederikssund bliver 27,0 km lang og er beliggende i kommunerne Albertslund (1,7 km), Ballerup (1,0 km), Egedal (14,2 km), Roskilde (3,1 km) og Frederikssund (7,0 km).

Tværvej mellem Frederikssundsmotorvejen og Kildedal Station bliver 3,8 km lang og er beliggende i kommunerne Egedal (3,7 km) og Ballerup (0,1 km).

Med anlæg af Frederikssundsmotorvejen vil der være højklasset vejforbindelse i alle hovedstadsområdetets 5 byfingre.

Etableringen af motorvejen til Frederikssund vil være i god overensstemmelse med regionsrådets visioner for udviklingen af den trafikale infrastruktur i regionen, sådan som det fremgår af den regionale udviklingsplan.

ØKONOMISKE KONSEKVENSER

En tiltrædelse af indstillingen indebærer ikke i sig selv økonomiske konsekvenser.

SAGEN AFGØRES AF

Regionsrådet.

FORRETNINGSUDVALGETS BESLUTNING

Anbefales.

Ø (1) kan ikke medvirke.

REGIONSRADETS BESLUTNING

Regionsrådsformanden satte forretningsudvalgets indstilling under afstemning.

For stemte: A (12), B (5), C (6), F (3), O (3), V (7), Y (1), i alt 37.

Imod stemte: Ø (2).

Undlod: 0.

I alt: 39.

Forretningsudvalgets indstilling herefter tiltrådt.

Peter Kay Mortensen (A) deltog ikke i afstemningen.

Flemming Pless (A), Abbas Razvi (B) og Bente Møller (Ø) deltog ikke i sagens behandling.

Bilagsfortegnelse:

1. Oversigtskort med linjeføringen af Frederikssundmotorvejen (FU)
2. Forslag til Lov om anlæg af Frederikssundmotorvejen mellem Motorring 4 og Frederikssund (materialet er på 29 sider og kan rekvireres i råds- og udvalgssekretariatet)

Sagsnr: 09007991

Transportministeriet
Frederiksholms Kanal 27F
1220 København K
Att.: Sine Westergaard Lex



Sagsnummer
102692-587417
THECA

Sagsbehandler CLA
Direkte 36 13 16 83
Fax 36 13 20 93
CLA@moviatrafik.dk

CVR nr: 29 89 65 69
EAN nr: 5798000016798

7. september 2009

Høringssvar vedr. forslag til lov om anlæg af Frederikssundmotorvejen

Trafikselskabet Movia er blevet gjort bekendt med, at udkast til lov om anlæg af Frederikssundmotorvejen mellem Motorring 4 og Frederikssund er sendt i høring, og har bemærket at Movia ikke er opført på høringslisten til trods for, at lovbemærkningerne omfatter forudsætninger, som inddrager Movia specifikt og den kollektive busstrafik i almindelighed. Movia skal derfor afgive følgende bemærkninger til lovforslaget.

I lovbemærkningernes beskrivelse af anlægget, nærmere betegnet afsnit 4.5 om sideanlæg, er det anført, at behovet for busstoppesteder vil blive drøftet med trafikselskabet Movia, og at eventuelle busstoppesteder forudsættes betalt af Movia.

Movia skal hertil bemærke, at det ikke indgår i trafikselskabernes opgaveportefølje at etablere stoppesteder langs vejene og ej heller læskure m.v. Trafikselskabernes opgaver er beskrevet i § 5 i Lov om trafikselskaber. Af samme grund afsættes der ikke midler i Movias budgetter til etablering af stoppesteder.

I forbindelse med kommunalreformen pr. 1. januar 2007 indgik Hovedstadens Udviklingsråd delingsaftaler med staten, regionerne og kommunerne samt trafikselskabet på Sjælland. Ifølge delingsaftalerne overgik HURs andel af opgaverne med opførelse og renovering af trafikterminaler og øvrige trafikrelaterede anlægsarbejder til kommunerne.

Med hensyn til vurdering af behovet for busstoppesteder deltager Movia naturligvis gerne og foreslår, at sådanne vurderinger foretages tidligst muligt i processen for at sikre bedst mulig placering og udformning til gavn for kunderne og bussernes fremkommelighed. Det kan muligvis være relevant at etablere busstoppesteder ved samkørselspladser og P&R-anlæg, og den dermed forbundne udgift vil typisk blive mindre, hvis de tænkes ind i den etableringen af anlæggene.

Tilsvarende er det relevant at inddrage krydsende buslinjers fremkommelighed tidligt i planlægningen, da trafikoplejninger – især ved rampeanlæggene og deres signalanlæg – kan påvirke rejsetiden negativt. De negative konsekvenser kan ofte mindskes eller fjernes helt ved at etablere passende busprioriteringstiltag.

Movia skal endvidere pege på, at eventuelle nødvendige omlægninger af eksisterende buslinjer i anlægsperioden erfaringsmæssigt vil have økonomiske konsekvenser for Movia i form af ekstra udgifter og passagerfracald. Disse økonomiske konsekvenser vil blive overvæltet på de berørte kommuner og regioner.

Movia skal endelig bemærke, at motorvejen i sig selv vil stille privatbilismen markedsmæssigt stærkere i forhold til den kollektive trafik, og det vil naturligt give sig udslag i færre passagerer i den kollektive trafik. For busdriften vil det på samme måde som ved omlægninger aflejres hos de involverede kommuner. Der henvises til lovbemærkningerne om et skønsmæssigt passagerfracald i den kollektive trafik på 0,1 pct. Movia forholder sig i den forbindelse ikke til skønnets størrelse.

Venlig hilsen



Dorthe Nøhr Pedersen

Fra: John Roy Vesterholm [jrv@dtl.eu]
Sendt: 11. september 2009 14:01
Til: Mail TRM Center for Veje og Broer - FSC
Cc: TRM Sine Westergaard Lex; Anders Jessen (ITD)
Emne: Bemærkninger høring forslag til lov om anlæg af Frederikssundmotorvejen mellem Motorring 4 og Frederikssund (j.nr. 400-13)
Til Transportministeriet

International Transport Danmark (ITD) og Dansk Transport og Logistik (DTL) er meget tilfredse med og positive overfor, at der nu bliver fremsat lovforslag om anlæg af Frederikssundmotorvejen mellem Motorring 4 og Frederikssund.

Der er et påtrængende behov for at få opgraderet vejforbindelsen og få afhjulpet trængselsproblemerne mellem København og Frederikssund.

Ingen rasteadler

Det fremgår af lovforslagets bemærkninger pkt. 4.5 Sideanlæg, at der ikke etableres rasteadler eller anlæg på motorvejen. Motorvejsstrækningen mellem Motorring 4, hvor der heller ingen er nogen rasteadler eller planer om samme, og Frederikssund er 27 km. Generelt er der stor mangel på rasteadler i hovedstads- og det Nordsjællandske område.

Konkret om rasteadler på den kommende Frederikssundmotorvej fremgår af rapporten "Rasteadler langs motorvej" fra Vejdirektoratet fra marts 2009 (s.25), at "den kommende Frederikssundmotorvej anbefales ligeledes at blive forsynet med et bemanded sideanlæg, placeret relativt tæt på København, og indrettet så det kan betjene trafikken i begge retninger samt trafikken på tvæervejen. Herudover bør en planlagt P&R (parkér og rejs) plads tæt ved Frederikssund (St. Rørrbæk) indrettes, så den kan fungere som sideanlæg."

Som bekendt har vejgodstransporterhvervet behov for rasteadler og sideanlæg, der kan benyttes af chaufførerne til lovpligtige pauser og hvil af hensyn til trafikikkerheden og overholdelse af køre- og hviletidsbestemmelserne.

Det fremgår da også af Transportministeriets egen rapport "Vejgodsstrategi: Transport, logistik, og udvikling", marts 2008, at:

"Konsekvensen af den manglende kapacitet på sideanlæggene er, at nogle trafikanter parkerer uden for det afmærkede areal, hvilket kan føre til trafikfarlige situationer. Endvidere kan det være en konsekvens, at nogle trafikanter, herunder erhvervschauffører, der ønsker at gøre rast og har behov for hvil, men ikke har muligheden for det, og derfor kan være nødsaget til at køre videre. Den manglende kapacitet udgør således et problem i forhold til overholdelse af reglerne for køre- hviletid."

Desuden fremgår det af aftalen "En grøn transportpolitik" indgået 29. januar 2009 mellem regeringen (Venstre og De Konservative) Socialdemokratiet, Dansk Folkeparti, Socialistisk Folkeparti, Det Radikale Venstre og Liberal Alliance på s. 20 i afsnittet "Bedre Rasteadler", at "det har betydning for både godstransporten og for de almindelige bilister, at chaufførerne har gode muligheder for at spise og hvile sig på de længere ture – af hensyn til både arbejdsmiljøet og sikkerheden på vejene. Ved at skabe yderligere parkeringsfaciliteter på rasteadlerne opnås bedre fremkommelighed og øget trafikikkerhed til gavn for både lastbilchauffører og almindelige bilister.

Parterne er enige om, at indsatsen på området skal styrkes."

ITD og DTL er derfor noget overrasket og forundret over, at man ingen planer om etablering af rasteadler på den kommende Frederikssundmotorvej.

ITD og DTL skal på det kraftigste henstille til, at der etableres rasteadler på strækningen, herunder til modulvogntog, og at transportministeren bemyndiges hertil.

Med venlig hilsen/Best regards

John Roy Vesterholm

Chefjurist, cand. jur./Head of legal affairs

Dansk Transport og Logistik/Danish Transport and Logistics Association

Grønningen 17, postboks 2250

DK-1019 København K.

Tlf. +45 70 15 95 00

Tlf. direkte +45 40 63 64 33

www.dtl.eu





Transportministeriet
trm@trm.dk

Høringsvar 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.

Tværvæg er et ugenomtænkt startskud til Motorring 5

Frederikssundsmotorvejen er katastrofal nok i sig selv, men derudover er Tværvæjsdelen 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 Tværvæg.

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 linieføringen 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 linieføring, nationalparken Kongernes Nordsjælland eller St. Dyrehave.

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

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

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

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 rekreations- 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 opsplnitning. Bemærkningerne (afsnit 8.3) skønmaler 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 fredsskvsområder, 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. 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

Transportministeriet
Att.: Sine Westergaard Lex
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Sendt pr. e-mail til: vej@trm.dk

11. september 2009

Dansk Erhvervs høringssvar til lovforslag om anlæg af Frederikssundsmotorvejen mellem Motorring 4 og Frederikssund

Der henvises til Transportministeriets høring af 20. august 2009 vedr. ovennævnte lovforslag.

Dansk Erhverv er erhvervsorganisation og arbejdsgiverforening for fremtidens erhverv og repræsenterer 20.000 virksomheder og 100 brancheorganisationer inden for handel, rådgivning, oplevelse, transport og service.

Dansk Erhverv noterer med tilfredshed, at den længste og resterende del af motorvejen mellem Motorring 4 og Frederikssund – Frederikssundsmotorvejen – kan blive en realitet med vedtagelsen af det fremsendte lovforslag.

Samtidig finder Dansk Erhverv det positivt, at der bliver etableret en motortrafikvej – Tværvejen – mellem den nuværende Frederikssundsvej og den nye motorvej. Med Tværvejen vil det være naturligt at arbejde videre med at undersøge muligheden for etablering af en ny Motorring 5.

Det fremgår af lovforslagets § 1, nr. 4, samt de almindelige bemærkninger til lovforslaget (p. 7), at Transportministeren bemyndiges til at nedklassificere Frederikssundsvej til en kommunevej i takt med etableringen af Frederikssundsmotorvejen. Derudover fremgår det, at Frederikssundsvej

MNY
mny@danskerhverv.dk

Side 1/3

-

Deres ref.: 400-13
Vores ref.: 67-0026

-

nedklassificeres på strækningen mellem Ring 4 og Kildedalsvej, når etape to af Frederikssunds-motorvejen er åbnet.

Dansk Erhverv skal i den forbindelse fremhæve, at det er vigtigt at sikre uændret fremkommelighed og tilgængelighed på den del af Frederikssundsvej, der nedklassificeres ved åbningen af etape 2, idet det må forventes, at en betydelig del af trafikanterne fortsat vil benytte Frederikssundsvej.

Anvendelsen af Frederikssundsvej vil i særdeleshed være relevant for de trafikanter, der kommer nord og til dels også øst for Frederikssundsvej, og som skal til byer placeret op ad eller i nærheden af denne vej.

Dansk Erhverv ser således gerne, at lovforslagets bemyndigelse af Transportministeren hertil tager højde herfor.

Endelig finder Dansk Erhverv det beklageligt, at der i lovforslaget ikke er taget højde for anlæg af rastepladser eller rasteanlæg på motorvejen.

Det fremgår af aftalen "En grøn transportpolitik" der blev indgået den 29. januar 2009 mellem regeringen (Venstre og De Konservative) Socialdemokratiet, Dansk Folkeparti, Socialistisk Folkeparti, Det Radikale Venstre og Liberal Alliance, p. 20 under afsnittet "*Bedre Rastepladser*", at "*det har betydning for både godstransporten og for de almindelige bilister, at chaufførerne har gode muligheder for at spise og hvile sig på de længere ture – af hensyn til både arbejdsmiljøet og sikkerheden på vejene. Ved at skabe yderligere parkeringsfaciliteter på rastepladserne opnås bedre fremkommelighed og øget trafiksikkerhed til gavn for både lastbilschauffører og almindelige bilister.*

Parterne er enige om, at indsatsen på området skal styrkes."

Af Vejgodsstrategien fra Transportministeriet fra 2008, p. 39, fremgår det, at der er behov for at øge kapaciteten på mange rastepladser og sideanlæg.

En analyse fra Vejdirektoratet fra 2009 dokumenterer, at landets rastepladser mangler kapacitet til lastbiler, ligesom der er mangel på rastepladser. Særligt i hovedstads- og Nordsjællandsområdet er behovet stort, idet der her er mangel på rastepladser.

Derudover fremgår det af Vejdirektoratets rapport "*Rastepladser langs motorveje*", at "*langs det indre motorvejsnet omkring København og på E20 over Amager, er der også behov for service-tilbud på udvalgte steder*".

Af samme rapport fremgår det af p. 9, at "*På længere sigt er visionen, at der maksimalt er ca. 30 km mellem pausemuligheder for trafikanterne og ca. 70 km mellem sideanlæg med tankanlæg.*"

Endelig fremgår det af rapporten, p. 25, at *"Den kommende Frederikssundsmotorvej anbefales ligeledes at blive forsynet med et bemandet sideanlæg, placeret relativt tæt på København, og indrettet så det kan betjene trafikken i begge retninger samt trafik på Tværvejen. Herudover bør en planlagt P&R (parkér og rejs) plads tæt ved Frederikssund (St. Rørbæk) indrettes, så den kan fungere som sideanlæg."*

Når lovforslaget ikke tager højde for etablering af rastepladser langs den nye Frederikssundsmotorvej, er det med andre ord direkte i strid med Vejdirektoratets anbefalinger.

Dansk Erhverv skal på den baggrund anbefale, at der i lovforslaget tages højde for, at der som minimum etableres ét bemandet sideanlæg, der kan betjene begge kørselsretninger, som anbefalet af Vejdirektoratet.

Med venlig hilsen



Maria Nymann

Jurist

mny@danskerhverv.dk

Transportministeriet
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K
Att.: Sine Westergaard Lex

Den 10. september 2009

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

De underskrivende foreninger takker for muligheden for at komme med kommentarer til forslaget for anlægslov. Desværre er det brev, hvori vi inviteres til at komme med kommentarer, ikke modtaget af foreningen Grøn Trafik i Bycirklen. Men denne forening er dog blevet orienteret om brevet via de øvrige. Nedenstående høringssvar er en fælles udtalelse fra Kulturøkologisk Forening i Albertslund, DN-Netværket Værebro Ådal, Ledøje Bylaug, Kastaniehøj grundejerforening og Grøn Trafik i Bycirklen.

Et flertal i Folketinget har indgået et forlig, hvori indgår at motorvejen anlægges. Vi vil gerne understrege, at vi stadig anser denne beslutning for meget forkert. Det nedenstående høringssvar hvor vi kommenterer det konkrete forslag, kan derfor ikke på nogen måde tages til indtægt for, at foreningerne støtter det planlagte vejprojekt. Vi har tidligere anvist andre og mere bæredygtige løsninger.

Det tidligere argument for at anlægge motorvejen har været de trafikale problemer, der er i Frederikssundsfingeren. Vejdirektoratets (VD) trafikale for trængsel i Danmark der blev offentliggjort i januar 2009 viste imidlertid, som vi tidligere har påpeget, at den eneste "finger" i hovedstaden som ikke har daglige nævneværdige trafikale problemer, er Frederikssundsfingeren, i modsætning til de fire andre fingre hvor der er etableret motorvej. Bortset fra ved de tre problematiske lyskryds i Ballerup og ved Fjordforbindelsen, hvor der naturligvis skal foretages forbedringer, som vi også har fremlagt ved mange tidligere lejligheder, senest ved brev sendt til Transportministeren og Trafikudvalget den 17. august 2009.

En af de bærende forudsætninger for beslutninger om nye motorveje er, at trafikmængden vil være støt stigende uden grænser i de kommende mange år. Men denne afgørende forudsætning har vist sig at hvile på et spinkelt grundlag. Trafiktallene for de seneste to år har generelt været faldende med ca. 6 % siden 2007. Vejdirektoratets modeller for trafikmængdens udvikling bygger på en konstant høj økonomisk vækst i samfundet og har vist sig værdiløse i den eksisterende globale situation. Kan nye motorveje forsvares, når trafikmængden falder?

I den seneste fase har man fra politisk hold lagt vægt på især to argumenter for vejprojektet. Det er, at motorvejen vil betyde tidsbesparelser for trafikanterne, og at den vil fremme erhvervsudviklingen. Vi tvivler stærkt på at disse argumenter holder. Vi tror at

tidsbesparelsen på motorvejen bliver ophævet af nye tidsforsinkelser ved Motorring III, og vi finder det svært at tro på Vejdirektoratets tal om, hvor lidt trafikmængden på Motorring III forventes at stige.

Desuden tror vi ikke, at motorvejen vil øge den samlede erhvervsudvikling i landet, den vil måske fremme erhvervsudviklingen i Frederikssund Kommune, meget tænkeligt på bekostning af andre kommuner, og kun for de former for erhverv, der er afhængige af varekørsel. Den internationale litteratur er langt fra enig i, at motorveje skaber erhvervsvækst. Heller ikke den rapport fra Aalborg Universitetscenter, som Trafikudvalget har henvist til over for os, giver belæg for, at motorveje øger erhvervsudviklingen, men kun at motorveje, i visse tilfælde, flytter erhvervsudviklingen hen til vejen (hvilket er et ekstra argument for ikke at anlægge motorveje i de mest bevaringsværdige landskaber).

Andre undersøgelser viser, at såfremt de byer hvortil motorvejen anlægges ikke i forvejen har en meget veludviklet erhvervsudvikling, vil det ikke skabe mere erhvervsudvikling men udelukkende mere pendlertrafik, da mange er villige til at flytte længere væk, såfremt de via motorvej kan komme "nemmere" til og fra arbejdspladsen.

Det skal helst ikke misforstås. Vi har intet imod erhvervsudvikling i Frederikssundsfingeren, så længe den overholder intentionerne i Fingerplanen mht. til stationsnærhed, hvilket vil sige omkring Lautrupparken, Malmparken, ved Kildedal, den nye planlagte by ved St. Rørbæk osv. Det vil også være helt i overensstemmelse med det kommunerne i Frederikssundsfingeren ønsker, idet de gennem årene har udtrykt ønske om, at tiltrække højteknologiske virksomheder såsom IT, medicinalvirksomheder, udvikling af miljørigtige produkter ol. som ikke har behov for stor varekørsel, men derimod lægger vægt på, at der er nem adgang til virksomheden tæt på S-stationer og anden kollektiv transport samt i nærhed uddannelsesinstitutioner såsom RUC i Roskilde.

Såfremt denne form for virksomheder kan etableres stationsnært, vil det have dobbelt effekt. Dels vil beboerne – både de allerede etablerede og de kommende i de nye planlagte områder, have mulighed for at arbejde i nærområdet, hvilket vil sige, at pendlertrafikken sænkes og dels vil ansatte uden for nærområdet kunne komme nemt til og fra arbejdspladsen med den kollektive trafik, - og såfremt de måtte ønske at tage bilen, er der absolut ingen trafikale problemer mod Frederikssund på den eksisterende Frederikssundsvej i myldretiden om morgenen og heller ikke i modsat retning om eftermiddagen.

Mere generelt beklager vi, at Folketinget fortsat fører en politik, hvor problemer med stigende trængsel på vejene forsøges løst ved at skabe mere plads til bilerne. En sådan politik er skruet uden ende, for alle erfaringer viser at nye motorveje blot skaber mere trafik, som giver behov for endnu mere motorvej osv. Derved forstærkes en uheldig udvikling, som er lodret imod Danmarks forpligtelser m.h.t. CO₂-udslip, og folketingets generelle udmeldinger ang. en fremtidig "grøn transportpolitik".

Lovforslaget går videre end forudsætningerne

Det nu foreliggende lovforslag afviger på et væsentligt punkt fra de forudsætninger, der lå til grund da trafikforliget blev indgået.

Man har hævet hastighedsgrænsen til 130 km/t i stedet for de 110 km/t, der hele vejen igennem har været forudsætningen for analyserne af vejens virkninger. Det er bemærkelsesværdigt, da man ikke har en 130 km/t grænse noget andet sted på motorvejene ud fra København. Den høje hastighedsgrænse, hvis den vedtages, vil få en række konsekvenser, ikke mindst øget uheldsrisiko ved broen over Værebros Å, samt at traceets

kurver bliver rettet mere ud, sådan at lokaliteter der var forudsat at gå fri af vejens påvirkninger, alligevel bliver ramt.

Desuden stiger støjniveauet i det omkringliggende terræn med øget hastighed, hvilket er af stor betydning, da en stor del af motorvejen ligger i åbent land, hvor støjen uhindret bredes over store afstande, specielt når vejen anlægges højt på henholdsvis dæmning og dalbroer, hvilket er en realitet for en stor del af vejen.

Ønsket justering af motorvejens linjeføring på strækningen Hove – Stenløse

Vi vedlægger en kortskitse af, hvordan vi ønsker linjeføringen ændret på en ca. 6 km lang strækning fra Hove til Stenløse. På kortskitsen er med rødt indtegnet det verserende tracé for motorvejen, og med blå et forslag til lidt ændret linjeføring. Den indtegnede blå linjeføring overholder kravet om at ingen kurveradius må være mindre end 3 km, dvs. det passer til en hastighedsbegrænsning på 110 km/t. Derimod kan forslaget ikke lade sig gøre med fladere kurveradius passende til 130 km/t, hvilket vi da også ønsker at undgå. Klotoiderne (overgangene mellem modsatkrummede kurver) er ikke nøje udregnet, da vi ikke har teknisk kunnen til at gøre dette. De er skitseret på øjemål.

Vi håber at Vejdirektoratet kan tegne vores forslag op med korrekte mål, og eventuelt producere et par versioner at vælge imellem. Forslagene må meget gerne indeholde en linjeføring der ligger længere ud i markområdet forbi Kastaniehøj, så parcellerne bliver yderligere skånet.

Selv om de viste justeringer på papiret kan se beskedne ud, så vil de have stor betydning for et antal berørte mennesker og for bestemte naturområder. Hvis disse hensyn til mennesker og natur på nogen måde kan tages, så bør de tages. Disse hensyn må veje tungere end hensynet til den ganske minimale tidsbesparelse der kan opnås ved at kurveradius øges til 4 km, og hastigheden øges til 130 km/t. Hvis man over 6 km kan køre 130 km/t i stedet for 110 km/t, er tidsbesparelsen kun 30 sekunder. I øvrigt mener vi ikke, at det er forsvarligt at lade trafikken køre med 130 km/t hen over broen over Værebros Å, så i forvejen vil hastigheden skulle gå ned til 110 km/t på en del af de 6 km, dvs. den mulige tidsbesparelse er endnu mindre 30 sekunder.

Som det også er påpeget i forslaget til anlægslov, så vil de korte afstande mellem frakørslerne desuden i sig selv gøre det meget vanskeligt at indføre en hastighed på 130 km/t på størstedelen af motorvejen.

Der opnås følgende ved den viste justering af linjeføringen:

Syd for Hove: Den langstrakte sø syd for Hove bliver næsten helt sparet. Denne sø er under fredning, og det er uheldigt at man (med den røde linjeføring) vil lægge en motorvejsbro (dalbro) midt hen over søen. Det undgås her.

Terrænet sydvest for Hove: Det røde tracé passerer lige hen over et højdepunkt på 19 m's højde, hvilket vil give meget støj. Den blå linjeføring lægger ganske vist vejen tættere på Hove, men i et dalstrøg. Med passende støjvolde vil Hove derfor kunne støjskærmes bedre.

Syd for Bredmose: Den blå linjeføring undgår, lige som den røde, at berøre selve Bredmose.

Engen nord for Østrup: Den blå linjeføring går lidt sydligere end den røde, dvs. lidt længere ude i den bløde del af engen, hvor storkene går, hvilket er en ulempe; men det er dog ikke nogen stor forskydning.

Kastaniehøj: Der spares nogle parceller, som ellers skulle eksproprieres. Den blå linjeføring går uden om alle parcellerne i området, selv om enkelte parceller på Ellevang måske tangeres. Den rammer en beboelse på Birkevang syd for området, men dette hus bliver under alle omstændigheder meget uattraktivt med motorvejen direkte gennem grunden meget tæt på beboelsen, og bør anstændigvis eksproprieres.

Mosen på sydvestsiden af Kastaniehøj: Denne mose skånes helt med den blå linjeføring.

Falkær: Den blå linjeføring er lidt længere væk fra den lavtliggende del af Falkær.

Stenløse grusgrav: Den blå linjeføring er (med vilje) skubbet lidt ud i grusgraven, da grusgraven som den ligger (endnu) ikke er et bevaringsværdigt landskab. Linjeføringen vil påvirke begge de to store grusgravssøer i deres vestlige del.

Holmegård vest for Stenløse Grusgrav: Beboelsen her bliver skånet lidt bedre. Vandhuller udgravet af Roskilde Amt til løgfrøer bliver skånet.

Sydsiden af Værebros Ådal: Motorvejsbroen bliver rykket mod øst, hvilket omtrent skåner den naturhistorisk mest værdifulde af de fladvandede søer i ådalen.

Nordsiden af Værebros Ådal: Motorvejen rykkes delvis ud af moseområderne.

Mellem Øltang og Lille Kildebæk: Den smukke dal øst for Lille Kildebæk skånes lidt mere, hvilket er relevant, da udfletningen efter hvad der er oplyst alligevel skal flyttes længere mod nord.

Anlæg af ca. 4 km af Tværvej som motortrafikvej

Da motorvejen planlægges anlagt i flere etaper, vil der være en årrække hvor kun etape 2 til Måløv er anlagt. I den årrække vil trafikken skulle køre fra udfletningen ved Ledøje ad Tværvej til Kildedal Station ved Måløv.

Derfor omfatter lovforslaget nu også nyanlæg af Tværvej på det nævnte stykke. Hidtil har anlæg af det vejstykke været en kommunal opgave. Men det ændres der pludselig på nu, da vejen tænkes opklassificeret til hovedlandevej og motortrafikvej.

Der er forskellige versioner m.h.t. hvilket tracé, Tværvejen skal følge. Den linjeføring der skitse-mæssigt findes i lovforslaget, stemmer overens med VVM-rapport 250 fra 2002, men stemmer ikke med den seneste af VDs rapporter fra juli 2009 (rapport 327 om MR4, side 94). I den sidstnævnte går linjeføringen tværs igennem det store værdifulde naturområde Grønsø syd for Smørumovre.

Et vigtigt aspekt er, at når der vælges en linjeføring frem til et punkt vest for Ledøje, så binder dette valg, sådan at man dermed også ret snævert indskrænker de mulige linjeføringer, når vejen senere skal fortsættes mod syd til Høje Tåstrup. Her vil vejen berøre nogle andre vigtige naturområder, som dels er fredet allerede, og dels er under fredning (det sidste gælder Tysmosen mm., som er omtalt på side 16). Det er muligt, at man her kan finde en ret skånsom linjeføring, som er bedre end det hidtil foreliggende tracé, men det må kræve nærmere forundersøgelser. Ved den rækkefølge af beslutninger, der her lægges op til, gennemtvinges et kommende vejanlæg igennem flere fredede naturområder uden at der på noget tidspunkt undervejs foretages en vurdering af dette.

Vi erkender, at den linjeføring for Tværvejen, der er vist i VVM-rapport 250, er VVM-undersøgt, dog mangler der en vurdering af hvad dette valg af linjeføring har af

konsekvenser længere mod syd. Såfremt der vælges den linjeføring, der er vist i VVM-rapport 327, eller andre linjeføringer, vil der mangle en VVM-vurdering af disse linjeføringer.

Bemærkninger til diverse tilslutningsanlæg

Vi erfarer, at der fra anden side formentlig vil blive stillet forslag om, at visse tilslutningsanlæg udelades. Det gælder:

1. Smørum Parkvejs tilslutning til motorvejen. Denne tilslutning, hvor vejen føres hen over Smørum Golfbane og Husesø Mose, er landskabeligt voldsomt ødelæggende, og vi vil kunne støtte, at en sådan tilslutningsvej udelades.
2. Tilslutning fra Krogholmvej ved Stenløse til motorvejen. Vi har ingen særlige bemærkninger til dette, men tilslutningsanlægget vil være temmelig stærkt forstyrrende i et landskab, som indtil nu er ret smukt og uforstyrret. Såfremt man af andre grunde udelader dette tilslutningsanlæg, kan vi ud fra et landskabeligt synspunkt bakke det op.

Bemærkninger i øvrigt til konkrete formuleringer i teksten til lovforslaget

Side 1, § 1 stk. 4 "at nedklassificere den nuværende hovedlandevej 522, Frederikssundsvej, til kommunevej ...

I lovforslaget er der lagt op til, at Frederikssundsvej nedklassificeres til kommunevej etapevis. Af side 7, afsnit 3 fremgår det således, at Frederikssundsvej nedklassificeres og gøres til kommunevej mellem R4 og Kildedalsvej efter åbning af Frederikssundsmotorvejen 2. etape

Det er en dårlig idé.

Ifølge trafiktallene på side 14 forventes foreløbig en trafik på den indre del af Frederikssundsvej, ind mod Ballerup, på 43.000 - 52.000 biler. På side 15 står, at når etape 2 er anlagt, vil vejen blive aflastet med 7.000 - 10.000 biler, dvs. at trafikken herefter vil være 36.000 - 42.000 biler. En firesporet vej kan lige akkurat afvikle en døgntrafik på ca. 40.000 biler, dvs. vejens kapacitet vil være fuldt udnyttet.

Hvis vejen nedklassificeres til kommunevej, kan det tænkes at Ballerup kommune, som herefter ejer vejen, hurtigt vil omsætte nedklassificeringen til konkrete ændringer i vejanlægget, med diverse trafikchikaner, indsnævrede kørebaner, omlægning af trafik fra sideløbende veje m.m. Kommunen menes at have et motiv til at gøre dette, så bilerne tvinges ned på motorvejen, hvilket Ballerup kommune netop ønsker. Det lyder måske ikke så pænt at hævde, at kommunen vil skabe trafikvanskeligheder med vilje, men det har de gjort. Det vil således give et stort pres på motorvejsanlægget og så stort kaos, at anlæg af 3. etape fremskyndes.

Tværvej vil i første omgang kun blive anlagt tosporet, og der forventes en trafik på 15.000 biler, altså mindre end 40 % af trafikken på den gamle Frederikssundsvej efter at etape 2 er anlagt. Hvis Ballerup kommune gives mulighed for at lave trafikchikaner, vil Tværvej blive presset til at modtage mere trafik, og der vil opstå krav om at Tværvej gøres firesporet, og/eller at anlægget af etape 3 forceres.

Det er af største vigtighed, at den nuværende Frederikssundsvej ikke nedklassificeres før end hele Frederikssundsmotorvejen er anlagt. Dermed har VD suverænt bestemmelse over de vejtekniske tiltag, der måtte være nødvendige for at optimerer

trafikafviklingen bedst mulig i Frederikssundsfingeren, når det samlede vejanlæg er færdigt.

Side 7, næstsidste afsnit: "Frederikssundsmotorvejen gennem åbent land er kurvemæssigt dimensioneret til en hastighed på 130 km/t."

I VVM-rapporterne ang. Frederikssundsmotorvejen er vejen uanset linieføring dimensioneret til 110 km/t. Rent vejteknisk betyder det, at såfremt hastigheden skal være 130 km/t, skal der være en mindste kurveradius på 4 km, mens 110 km/t kun behøver en mindste kurveradius på 3 km, altså kan vejen have kurver med stærkere krumning.

De forskellige alternativer Vejdirektoratet har præsenteret, og som er VVM-vurderede, samt det forslag til en let justeret linieføring som vi præsenterer i dette høringssvar, er alle kurvemæssigt dimensioneret til 110 km/t. Hvis kurven skal rettes ud for at opfylde 130 km/t, fås et lidt anderledes forløb, som f.eks. kan komme til at betyde, at der skal eksproprieres lidt flere parceller end angivet bl.a. i Kastaniehøj. Det er desuden et betydeligt brud mod de forudsætninger, der tidligere har været vurderet.

Højere hastighed betyder også at støjniveauet forøges. Der synes at mangle vurderinger af, hvordan støjniveauerne vil blive ændret i forhold til hvad der er vist i VVM-rapporterne.

Forøgelse af hastighedsgrænsen til 130 km/t vil være betænkelig ved dalbroen over Værebros Å, på grund af uheldsrisikoen i sammenhæng med at linieføringen omkring broen er noget snoet, og at broen ikke er ret langt fra en udflætning.

Desuden vil en dimensionering til en hastighed på 130 km/t betyde, at ingen af vore justeringsønsker vil kunne opfyldes.

Side 9, afsnit 3: " .. og gennem den sydøstligste del af sommerhusområdet Østrup Holme."

Hvis det står som anført, så binder teksten, og så er der ikke mulighed for at flytte linieføringen længere ud i markområdet, sådan som vi ønsker med den let justerede linieføring (blå linieføring) som er beskrevet i dette høringssvar samt i tidligere fremsendt brev af 17. august 2007. Vi beder derfor om at denne linie slettes.

Side 11, afsnit 2: "På strækningen mellem Udlejrevej og Frederikssund . . ."

Vi har tidligere i VVM-høringen anført en mangel ved anlægget her. I dag kan langsomme store køretøjer, f.eks. landbrugsredskaber, kun komme fra Rørbæk-området til Frederikssund ved at køre på Frederikssundsvej. Hvis den ændres til motorvej, hvor disse køretøjer ikke må køre, kan de simpelt hen ikke længere komme til Frederikssund (med mindre de kører en kæmpe-omvej, og dermed generer en masse trafik andre steder). Der må nødvendigvis bygges en parallel-rute, hvor disse køretøjer kan køre. Det har VD simpelt hen glemt.

Side 13 sidste afsnit: "Behovet for arbejdsarealer . . .":

På visse steder langs traceet er det miljømæssigt uacceptabelt, at der anlægges arbejdsarealer langs traceet. Det gælder især engen lige nord for Østrup, mosen syd for Knudsbjerg og Værebros Ådal. At anlægge en arbejdsvej ud i engen i Værebros Ådal oven på 20 m blødbund vil være til stor skade for miljøet.

Vi bemærker, at der p.t. forberedes en fredningssag som bl.a. omfatter de nævnte vådområder. I forbindelse med denne fredningssag ønskes gennemført restriktioner som

begrænser skadevirkningerne på den natur som ligger op til selve motorvejstraceet. Hvis ikke sådanne restriktioner indføres, frygter vi at meget store arealer af vådområder op til traceet påvirkes eller ødelægges, ikke mindst ved at man pumper vand væk, men også ved at man forsøger at anlægge arbejdsveje ud i arealer med meget blød bund. Disse arbejdsarealer kan det være meget problematisk at anlægge, og selv om vådområderne skulle genopstå efter endt pumpning, så vil resterne af arbejdsvejene med formentlig meget store mængder udhældt grus ligge som permanente efterladenskaber. Det vil give langt større ødelæggelser af vådområderne end beskrevet af VD i VVM-rapporterne. Vi ønsker derfor pointeret, at arbejdsarealer må kun anlægges på fast bund.

Side 14, 3 tredje afsnit: " og at trafikken på MR 3 øges med 3.000-4.000 biler mellem Holbækmotorvejen og [den gamle] Frederikssundsvej."

Dette er i modstrid med de tidligere prognoser (i VVM-rapporterne), hvor der er anført trafikstigninger på disse strækninger på op til ca. 8.000 biler. Og selv tallet 8.000 biler er mistænkeligt lavt.

Iflg. VVM-rapporterne vil biltrafikken østpå ind mod MR3 stige fra nu ca. 40.000 biler per døgn ad Jyllingevej til snart 60.000 biler ad Frederikssundsmotorvejens inderste stykke. VD har med eftertryk bedyret, at denne trafikforøgelse udelukkende vil blive ført videre ad MR3, mens der slet ikke sker nogen forøgelse af trafikken ind ad Jyllingevej mod København.

Dette er Akilles-hælen ved Frederikssundsmotorvejen. Godt nok får bilerne nogle minutters tidsbesparelse, hvis de kører hele strækningen fra Frederikssund ind til MR3. Men hvis de ekstra biler virkelig ikke fortsætter ind ad Jyllingevej, skal de alle sammen op og køre på MR3, som i forvejen vil være belastet til bristepunktet, også efter udvidelsen til seks spor. Det er derfor meget sandsynligt, at der bliver tidsforsinkelser, når bilerne sidder fast i en kø for at komme op på MR3, og når de bidrager til trafikken på MR3. VD's prognoser viser, at uden Frederikssundsmotorvejen sander MR3 til på strækningen i år 2013.

Vi har tidligere diskuteret trafikforøgelsen på MR3 med VD, og VD har forsøgt at sandsynliggøre over for os, at trafikforøgelsen ikke bliver ret stor. Det er dog ikke lykkedes for VD at overbevise os om dette, og vores skepsis er særlig stor nu da trafikforøgelsen sættes så ekstremt lavt som 3-4.000 biler. Vi tror, at tidsgevinsten på turen fra Frederikssund til MR3 bliver ædt op igen af nye tidsforsinkelser på MR3. Vi kan desværre ikke bevise, at vi har ret i dette, da vi ikke har mulighed for at få adgang til VD's modeller, men indtil nærmere dokumentation foreligger, er vi stadig særdeles skeptiske.

Side 17, afsnit 3: "... totaleksproprieres 30-40 ejendomme inklusive 5-8 sommerhuse."

Der vil blive eksproprieret mere end 5-8 sommerhuse – allerede ved VD's hovedforslag (grøn linieføring) er det 9-11, det er bare at tælle de parceller, som ligger på Ellevang og Birkevang, hvor en stor del allerede har fået besked. Det gælder i særlig grad, hvis man opretholder, at vejen dimensioneres til 130 km/t. Man kan ikke tillade sig at anføre sådanne tal, baseret på én linieføring, der er dimensioneret til 110 km/t med mindre kurver, og så i øvrigt vedtage en anderledes linieføring med større kurver, som der er krævet ved 130 km/t.

Side 18, sidste afsnit: "Syd for Stenløse og Ølstykke forløber motorvejen":

Vi kan ikke se, at dette afsnit beskriver virkeligheden. Det foregiver et æstetisk hensyn, som ikke eksisterer. Der kan ikke med rimelighed siges at være nogen sidedal som opfattes i sammenhæng med hoveddalen. Derimod er der en ganske smuk dal øst for Lille Kildebæk. Denne dal vil blive fuldstændig spoleret af motorvejen.

Side 19, afsnit 3: "Hertil kommer Tværvejs passage af vandhuller på to lokaliteter mellem Smørumovre og Smørumnedre."

Man forbigår helt, at Tværvej måske går tværs igennem en af egnens vigtigste store naturlokaliteter, området Grønsø syd for Smørumovre.

Side 19, afsnit 3: "fysisk inddragelse af arealer i forbindelse med vejanlægget, og dermed medføre reduktion af levesteder for planter og dyr. " . . . " . . ."

&

Side 19, Afsnit 6: "forventes projektet ikke at få væsentlig negativ indvirkning på den eksisterende flora og fauna inklusive bilag IV-arterne spidssnudet frø og stor vandsalamander."

De to tekstafsnit modsiger hinanden. Hvis der i de sårbare blødbundsarealer nord for Østrup, sydvest for Østrup Holme, og i Værebros Ådal inddrages arealer i anlægsfasen, vil det medføre omfattende negative virkninger på hele floraen og faunaen, inklusive spidssnudet frø – og storken, da dens "spisekamre" forsvinder. Der kan ikke anlægges arbejdsarealer her uden enten at fylde op med enorme mængder grus, eller at tørlægge store mose- og engarealer (se ovenfor). Der må stilles krav om, at dette ikke sker. Det bør kræves, at anlægsfasen på disse sårbare naturlokaliteter gennemføres uden ekstra opfyldning udover hvad der er nødvendigt til selve motorvejen, og uden nogen vandstandssænkning.

Det bemærkes, at dette område er det mest sandsynlige område i hele Danmark for fremtidig forekomst af ynglende storke, og at storkene p.t. især fouragerer på engen ved Østrup og engene i Værebros Ådal nær traceet. Da storken ligesom de nævnte dyrearter nyder særlig EU-beskyttelse, bør der efter vor mening tages hensyn også til denne.

Side 22 & side 23: "Der er på den baggrund beregnet et korrigeret basisoverslag . . ."

Vi finder det mærkeligt og kritisabelt, at der ikke gøres rede for det korrigerede basisoverslag m.h.t. dalbroen. Tilsyneladende er dalbroen pludselig blevet ekstremt billig. På trods af inflationen, og selv om der nu inkluderes anlæg af en helt ny ekstra vejstrækning (Tværvej) er det samlede basisoverslag alligevel sænket fra de tidligere beløb (anlægsomkostninger: 4.211 mio. kr – VVM rapport nr. 309 side 270) til nu 3.686 mio. kr. Den eneste forklaring der gives, er, at anlægsoverslaget vedrørende dalbroen over Værebros Ådal er revurderet. Vil det sige at prisen med dalbroen nu er sænket med ca. 550 mio. kr. + hvad det koster at anlægge Tværvejen? Det virker utroværdigt. Det må forklares, hvordan dalbroen pludselig kan blive ca. 1 mia. kr. billigere.

Side 25, første afsnit under overskriften "økonomiske og ...: " . . . en positiv effekt for erhvervslivet i Frederikssundsregionen og i Hovedstadsområdet generelt."

Det passer ikke. Der kan formodentlig forventes en positiv effekt i Frederikssund kommune, men ikke i Roskilde, Egedal eller Ballerup kommuner. Der kan ikke regnes med en effekt for Hovedstadsområdet generelt. De rapporter, politikerne henviser til, dokumenterer at motorveje i visse tilfælde kan ændre placering af erhverv, men der er ingen dokumentation for at den samlede mængde af erhverv/arbejdspladser øges.

Side 25, næstsidsste afsnit: ". . . en forbedret fremkommelighed normalt forventes at give positive effekter for erhvervslivet."

Ordet 'normalt' er malplaceret her. Der er talrige eksempler på, at anlæg af motorveje er helt uden virkning på erhvervslivet, f.eks. motorvejen over Lolland til Rødby eller motorvejen til Holbæk, her har den udelukkende forøget pendlertrafikken. Og den positive effekt er kun en lokal effekt, ikke en netto-effekt for hele landet.

Vi håber, vores synspunkter og argumenter til blive inddraget i den videre behandling af forslaget til anlægslov for Frederikssundsmotorvejen. Hvis der er noget i ovenstående som giver anledning til tvivl eller spørgsmål, uddyber vi meget gerne. Under alle omstændigheder følger vi stadig aktivt med i udviklingen af sagen, og beder om at få fremsendt den endelige afgørelse.

Med venlig hilsen

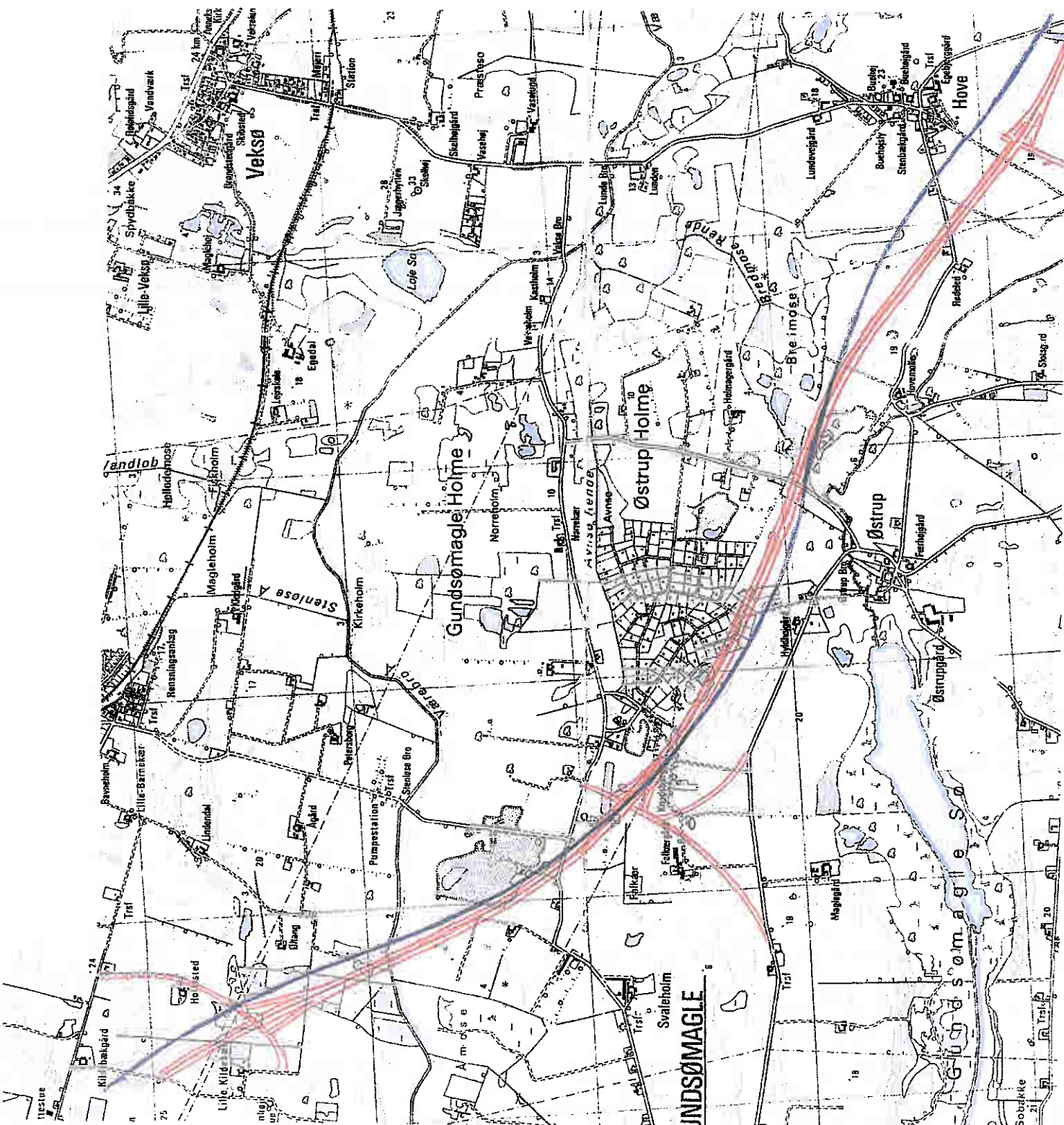
Kulturøkologisk Forening i Albertslund v/Povl Markussen, Kanalens Kvarter 32, 2620 Albertslund, mail: markussen@agendacenter.dk

DN-Netværket Værebros Ådal v/Jørn Borggreen, Rådalsvej 52, 4040 Jyllinge, mail: jobo@net.telenor.dk

Ledøje Bylaug v/oldermand Pernille Breum, Ledøje Bygade 39, Ledøje, 2765 Smørum, mail: p.breum@hotmail.com

Kastaniehøj grundejerforening v/Annette Kristensen, Lindevang 2, Østrup, 3670 Veksø, mail: annette.kristensen@vejenhs.dk

Grøn Trafik i Bycirklen v/Kåre Fog, Løjesøvej 15, 3670 Veksø, mail: kaarefog@teliamail.dk



JINDSØMAGLE

Ledøje den 10. september 2009

Til
Transportministeriet
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K
Att.: Sine Westergaard Lex

Høringssvar vedr. forslag til lov om anlæg af Frederikssundmotorvejen mellem Motorring 4 og Frederikssund

Ledøje Bylaug fremsætter i det følgende ønske om korrektion af fødeveje til Frederikssundmotorvejen i Ledøje-Smørum, samt ønske til korrektioner vedr. støjdæmpende foranstaltninger i området mellem Ledøje og Smørum.

Ledøje Bylaug er medunderskriver på høringssvar fra Grøn Trafik med flere foreninger, men fremsætter her særskilt høringssvar relateret direkte til området nær Ledøje.

Tilslutningsanlæg (2) ved det østlige Ledøje

Ledøje Bylaug skal her pege på, at det er unødvendigt med hele 2 fødeveje/tilslutningsanlæg ved Ledøje-Smørum. Et enkelt tilslutningsanlæg til motorvejen, placeret ved Tværvejen vil kunne klare opgaven!

Ved at lade tilslutningsanlæg (2) udgå opnås:

- At skåne de store boligområder i det østlige Smørumnedre for den belastning, som anlægslovens nuværende tekst medfører. Idet anlægsloven som den nu er beskrevet fører store mængder trafik tæt langs disse boligområder ad en udvidet Smørum Parkvej mod tilslutningsanlæg (2) i det østlige Ledøje.
- At skåne fauna, flora og friluftsliv på golfbaneområdet for den projekterede forlængelse af Smørum Parkvej henover golfbanen, som ifølge anlægslovens nuværende tekst skal føre trafik frem til tilslutningsanlæg (2) ved Ledøjetofte. Den værdifulde natur ved Husesø Mose på golfbaneområdet kan dermed friholdes for skader.
- At undgå den belastning af det østlige Ledøje med ny og øget trafik fra tilslutningsanlæg (2) ad Ledøjetofte og Risbyvej mod Albertslund og Glostrup, som anlægslovens nuværende tekst medfører.

Ledøje Bylaug anbefaler at tilslutningsanlæg (2) ved Ledøjetofte udgår.

Tværvejen

Ledøje Bylaug er alvorligt bekymrede over den ændrede placering af Tværvejen i forhold til den oprindelige planlagte Transportkorridor. Hermed får vores så ellers fredelige landsby ikke kun en Motorvej at skulle tænke på, men samtidig er Ring 5 nu pludselig blevet flyttet til at skulle ligge klods op af Ledøje mod vest.

Ledøje Bylaug anbefaler derfor, at placering af Tværvejen ændres således at Tværvej placeres i den allerede udlagte Transportkorridor.

Med den foreslåede placering af Tværvej, udenfor transportkorridoren skabes øget usikkerhed om den fremtidige linjeføring for resten af Tværvejen – Ring 5. Vi er med anlægsforslagets placering af Tværvej bekymrede for, at en fremtidig linjeføring af den sydlige del af Ring 5, vil berøre fredningsudlagte områder og områder under fredning. Syd for Ledøje og imod Nybølle

ligger Tysmosen, som der på nuværende tidspunkt er under fredning. Når man vil ændre placeringen af Ring 5, så bør man overveje konsekvensen af dette valg, også for den videre linjeføring. Vejdirektoratet har selv tidligere peget på en vejforbindelse længere mod vest som den mest sandsynlige placering af Tværvejen. Det er derfor med stor undren at denne placering nu er fundet bedre placeret lige vest for Ledøje.

Men dette skal måske mere betragtes som en økonomiske fordelagtig placering, idet denne er meget billigere at anlægge. Man sparer i første runde et stykke motorvejsstrækning, og opnår at anlægge en kortere delstrækning af Tværvej, som selvfølgelig ser godt ud i regnskabet når finansieringen af motorvejen skal besluttes.

Ledøje Bylaug finder at såfremt Tværvej ikke placeres i den allerede udlagte transportkorridor, bør der foretages en samlet vurdering af linjeføringen for Ring 5, som Tværvej kan forventes at udgøre en delstrækning af.

Det anses endvidere utroværdigt at basisoverslaget for den øvrige strækning er reduceret kraftigt i forhold til tidligere anlægsoverslag. Der er intet der peger på at anlæg er blevet billigere med tiden. Dette har Vejdirektoratet også selv erfaret, senest ved udbuddet omkring tilslutningsanlægget ved Jyllingevej og Motorring 3.

Støj – beregning og foranstaltning

I Lov om anlæg af Frederikssundmotorvejen mellem Motorring 4 og Frederikssund er der i afsnit 4.9 anført, at støjforholdene langs strækningen vil blive undersøgt i forbindelse med detailprojekteringen. I afsnit 8.2 står beskrevet at eksisterende støjberegninger vil blive *opdateret* med beregninger efter den nye beregningsmodel Nord2000. Det er imidlertid ikke muligt kun at opdatere beregningerne, det kræver en helt ny genberegning af støjudbredelsen.

Ledøje Bylaug ønsker at få bekræftet, at der med opdatering menes en komplet ny genberegning af støjudbredelsen for hele strækningen efter de nye beregningsregler Nord2000.

I afsnit 4.9 er angivet en række grænseværdier for tilskudsberettigelse til evt. facadeisolering. Den nedre grænse for tilskudsberettigelse er fastsat til 63 L_{den} . Vejdirektoratet og Miljøministeriet egne anbefalede grænseværdier for boliger er 58 L_{den} (tidligere 55dB), hvilket også er nævnt i afsnit 8.2. I Anlægslovsforslaget er Vejdirektoratets anbefalinger til støjgrænse niveau i projektet åbenbart hævet over deres egne tidligere anbefalinger til grænseværdier for nyanlæg langs støjfølsomme områder, som f.eks. boligområder.

Ledøje Bylaug mener derfor, at det bør fremgå af anlægsloven at støjgener over de 58 L_{den} vil bevirke, at der automatisk foretages støjreducerende tiltag eller økonomisk kompensation til f.eks. facade isolering. Grænseværdien bør nedsættes fra 63 til 58 L_{den} .

Vi mener i Ledøje Bylaug, at der bør etableres støjdæmpende afskærmning på strækningen over det åbne land mellem Ledøjetofte og Råbrovej lige nord for Ledøje. Der er overvejende stor sandsynlighed for at støjudbredelsen bliver for høj omkring boligområdet nord i Ledøje. Ifølge den projekterede løsning, vil vejens længdeprofil efter passage af Ledøjetofte overgå fra afgravning til påfyldning. Vejen vil således ligge højere end markerne, hvilket bevirker at støjen fra motorvejen har fri udbredelsesmulighed over de åbne marker og lige hen til boligområdet ca. 4-500 m derfra. Tidligere beregninger er foretaget ud fra den gamle beregningsmodel, Den nordiske beregningsmodel, og allerede her var grænseværdierne kritiske i den nordligste del af boligområdet. Erfaringsmæssigt giver støjberegninger foretaget efter modellen Nord2000 oftest en øget støjudbredelse i forhold til tidligere Nordiske Beregningsmodel fra 1996. Ledøje

Bylaug peger på at bruge overskudsjord fra de store omkringliggende afgravninger til jordvolde langs sydsiden af motorvejen.

Det er endvidere ikke støjniveauet alene der angiver genevirkningen, men i høj grad også ændringen af støjniveauet. Således har Miljøstyrelsen påpeget at en stigning i 3 dB vil virke mere generende i områder med i forvejen lave støjgener end påvirkningen i områder med eksisterende støjpåvirkninger omkring grænseværdierne.

Ledøje Bylaug mener derfor, at strækningen mellem Ledøjetofte og Råbrovej, på samme måde som delstrækningen forbi kolonihaverne i Ballerup, bør sikres med støjdæmpende foranstaltninger udover støjdæmpende asfalt. Dette mener vi bør fremgå af anlægslovsforslaget under afsnit 4.9 på lige fod med de øvrige beskrevne strækninger med støjdæmpende foranstaltninger.

Vi skal herudover også bemærke, at anlægslovsforslagets åbning af muligheden for en hastighedsgrænse på 130 km/t ikke er behandlet i VVM undersøgelserne. Dette vil alt andet lige medføre en øget støjbelastning, og samtidig også en øget udledning af CO₂ m.m. Det bemærkes at den øgede udledning af emissioner er heller ikke medtaget i VVM undersøgelserne.

Med venlig hilsen

Ledøje Bylaug
ved

Pernille Breum