

NOTAT

Dato 9. oktober 2009
Dok.id
J. nr. 400-13

Høringsnotat

vedrørende forslag til lov om anlæg af Frederikssundmotorvejen mellem Motorring 4 og Frederikssund (L 2)

Udkast til forslag til lov om anlæg af Frederikssundmotorvejen mellem Motorring 4 og Frederikssund har været i høring fra 20. august til 11. september 2009. Lovforslaget har endvidere været offentliggjort på høringsportalen borger.dk.

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. 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 Kildedalsvej og Frederikssundmotorvejen, så der opnås forbindelse fra motorvejen ved Ledøje-Smørum til Frederikssundsvej (Frederikssundmotorvejens 2. etape). Forligspartierne er enige om at drøfte finansieringen af de resterende etaper af Frederikssundmotorvejen i 2011.

Følgende myndigheder og organisationer er blevet hørt: Albertslund, Ballerup, Egedal, Roskilde og Frederikssund Kommuner, Region Hovedstaden, Region Sjælland, Danmarks Naturfredningsforening, Grøn Trafik i Bycirklen, Kastaniehøj Grundejerforening, Kulturøkologisk Forening i Albertslund, Trafikgruppen i Ledøje-Smørum, Dansk Erhverv og Forenede Danske Motorejere (FDM).

1. Høringssvar med bemærkninger

./ Transportministeriet har modtaget 11 høringssvar. De modtagne høringssvar er vedlagt som bilag til høringssnotatet.

I det følgende gennemgås og kommenteres høringssvarene i hovedtræk.



Ballerup Kommune

Ballerup Kommune ser med tilfredshed på lovforslagets endelige fremlægning. Kommunen udtrykker endvidere tilfredshed med tværvejsforbindelsen som tosporet motortrafikvej og er indforstået med, at Frederikssundsvej nedklassificeres til kommunevej.

Kommunen opfordrer til, at staten lægger pres på Egedal Kommune for at etablere forlængelsen af Smørum Parkvej og peger på, at Egedal Kommune får mulighed for en gunstig finansiering af dette vejanlæg.

Kommunen er desuden tilfreds med udformningen af motorvejen, herunder at der etableres støjvolde mod bebyggelserne nord for motorvejen, og den måde projektet tilgodeser hensynene til naturen.

Kommunen beklager dog, at stiforbindelsen mellem kolonihaverne og Vestskoven ikke er medtaget i lovforslaget.

Kommunen foreslår dertil, at der etableres egentlige olieudskillere i stedet for de i forslaget skitserede overløbsbygværker med olieudskillerfunktion.

Bemærkninger

Til Ballerup Kommunes bemærkninger vedrørende finansieringen af en forlængelse af Smørum Parkvej skal bemærkes, at forlængelsen af Smørum Parkvej fra Skebjergvej til Ledøjetoften indgår og finansieres af staten som en del af Hovedforslag 1. Der er derfor ikke forudsat at skulle ske en finansiering fra Egedal Kommunes side til forlængelsen af Smørum Parkvej.

Med hensyn til en evt. stiforbindelsen fra kolonihaverne til Vestskoven skal bemærkes, at der i Hovedforslag 1 er adgang til Vestskoven via Hold-an Vej, som føres over motorvejen. En stiforbindelse, hvis etableret som foreslået af Ballerup Kommune, vurderes at ville koste ca. 10 mio. kr. (samlet anlægsbudget inkl. korrektionstillæg).

Vejdirektoratet oplyser, at det er direktoratets erfaring, at de fleste typer af lukkede olieudskillere ikke fungerer optimalt. Samtidigt er der store omkostninger forbundet med etablering og vedligeholdelse af de lukkede olieudskillere. Ser man samtidigt på mængden af olie, der slipper ud i spildevandsbassinerne, er det efter Vejdirektoratets erfaring og vurdering de åbne bassiner, der er bedst anvendelige til rensning af vejvandet for olie rester. Miljøstyrelsen har undersøgt effekten og omkostninger for forskellige typer af olieudskillere, og undersøgelsesresultaterne stemmer overens med Vejdirektoratets erfaringer på området.



Egedal Kommune

Egedal Kommune ønsker, at tilkørslen til Smørum Parkvej over golfbanen og tilslutningsanlægget nord for Ledøje udgår af lovforslaget. Kommunen anser en forbindelsesvej og tilslutningsanlæg i dette område for unødvendig og mener, at forbindelsesvejen vil belaste boligområder og landsbymiljøer.

Kommunen ønsker endvidere, at Tværvej mellem Smørumnedre og Smørum-ovre flyttes, så den forløber vest om Smørumovre i overensstemmelse med den i Fingerplan 2007 udlagte transportkorridor. Kommunen anfører, at Tværvejslinjeføringen konflikter med Egedal Kommunes udviklingsplaner og ønsker en begrundelse for, at linjeføringen ikke følger transportkorridoren. Kommunen anfører, at netop Fingerplan 2007 har været basis for kommuneplanlægningen.

Endelig ønsker kommunen, at forbindelsesvejen mellem Krogholmvej og motorvejen udgår, og at tilslutningsanlægget nord for Værebros Å sløjfes. Kommunen skønner, at en forbindelsesvej og tilslutningsanlæg i dette område er unødvendig og at forbindelsesvejen vil belaste by- og landsbymiljøet.

Bemærkninger

Konsekvensen af kommunens ønske om, at forbindelsesvejen mellem Krogholmvej og motorvejen og forlængelsen af Smørum Parkvej udgår, og at der ikke etableres tilslutningsanlæg de pågældende steder, er, at tilgængeligheden til motorvejen forringes markant i forhold til den forudsatte udformning af motorvejen i Hovedforslag 1 i VVM-undersøgelsen.

Den ca. 1,5 km forbindelsesvej mellem Krogholmvej og motorvejen syd for Stenløse anlægges for at muliggøre forbindelse mellem motorvejen og Stenløse. Forbindelsesvejen må, med en forventet trafik på ca. 5.800 køretøjer pr. hverdagsdøgn til og fra motorvejen, anses for at være trafikalt vigtig.

Trafikanter i Stenløse og Ølstykke Stationsby, der skal mod København, vil uden forbindelsesvejen i stedet skulle køre enten i retning væk fra København og benytte tilslutningen ved rute 6 eller køre ad Frederikssundsvej gennem Stenløse, forbi Veksø og ned på motorvejen via Tværvejsforbindelsen ved Kildedal Station i Måløv. Det betyder, at Frederikssundsvej ikke vil blive aflastet nær så meget som med en tilslutning syd for Stenløse.

Fødevejen var beskrevet i VVM-redegørelsen fra 2002. Sidenhen har Vejdirektoratet i samarbejde og efter aftale med den daværende Stenløse Kommune justeret på linjeføringen for forbindelsesvejen jf. også den gældende kommune- og lokalplanlægning (kommuneplantillæg nr. 9 samt lokalplan 3.1.1 for byudviklingsområdet Stenløse Syd). Heraf fremgår, at forbindelsesvejen er placeret vest for rammeområdet for byudviklingsområdet Stenløse Syd.



Som det fremgår af lovforslagets bemærkninger, er fødevejen derfor forskudt mod sydvest under hensyntagen til byudviklingen i lokalområdet og i henhold til kommune- og lokalplanlægningen, således at forbindelsesvejen ligger vest for rammeområdet for byudviklingsområdet Stenløse Syd.

Forbindelsesvejen ved Ledøje, som udgøres af en ca. 1,5 km forlængelse af Smørum Parkvej til Ledøjetofte, anlægges for at muliggøre forbindelse mellem Smørum og Ledøje og motorvejen. Forbindelsesvejen må med ca. 9.500 køretøjer pr. hverdagsdøgn til og fra motorvejen også anses for værende trafikalt vigtig.

Hvis man udelader en forlængelse af Smørum Parkvej og tilslutningen ved Ledøje, må trafikanterne i Smørumnedre benytte enten Skebjergvej eller køre via Frederikssundsvej til og fra Motorring 4/København. Trafikanter fra Smørumovre skal tilsvarende enten først køre ad de mindre lokale veje i Smørumnedre til Frederikssundsvej for så at køre på Tværvej ved Kildedal Station eller køre via Skebjergvej og Frederikssundsvej til og fra Motorring 4/København.

Sammenholdes trafikberegninger fra VVM-undersøgelsen i 2002, hvor motorvejen anlægges uden et tilslutningsanlæg ved Smørum Parkvej, med trafikberegninger, hvor tilslutningsanlægget etableres, ses følgende:

- Gennem Ballerup vil der køre 2.000-3.000 flere biler på Frederikssundsvej, og på strækningen gennem Måløv, Stenløse og Ølstykke vil der køre 500-1.500 flere biler uden en tilslutning til Smørum Parkvej.
- Trafikbelastning på det lokale vejnet i Smørumnedre og Ballerup vil blive større uden en tilslutning til Smørum Parkvej. Eksempelvis vil der køre ca. 3.700 biler på Skebjergvej uden en tilslutning til Smørum Parkvej mod kun 1.300 biler med en tilslutning til Smørum Parkvej.
- Uden en tilslutning og forlængelse af Smørum Parkvej vil der komme lidt flere biler på den nordligste delstrækning og en del færre biler på den sydligste delstrækning af den eksisterende Smørum parkvej.
- Trafikbelastningen på den nye motorvej mellem Motorring 4 og Smørum Parkvej falder med ca. 3.500 biler uden en tilslutning til Smørum Parkvej. Mellem Smørum Parkvej og Stenløse bliver belastningen ca. 2.000 færre biler.

Trafikberegningerne viser således, at en sådan løsning vil betyde en mindre aflastning af Frederikssundsvej og mere trafik på det lokale vejnet i såvel Smørumnedre som i Ballerup. I Hovedforslag 1 indgår derfor en forlængelse af Smørum Parkvej som forbindelsesvej til motorvejen.



Det foreslås af kommunen, at linjeføringen for Tværvej lægges vest om Smørumovre.

I VVM-undersøgelsen af en motorvej til Frederikssund fra 2002 har man vurderet en linjeføring af en tværvejsforbindelse fra motorvejen til Kildedal station såvel øst som vest for Smørumovre. Heraf fremgik, at en vestligt beliggende Tværvej yderligere vil betyde mindre aflastning af Frederikssundsvej. Omvejskørslen, som trafikanterne i Smørum vil opleve med en vestlig beliggende Tværvej, vil betyde, at mange af trafikanterne vil vælge at benytte Skebjergvej eller Frederikssundsvej i stedet for motorvejen.

I Hovedforslag 1 er Tværvej placeret øst for Smørumovre af følgende grunde:

- En linjeføring vest for Smørumovre vil medføre mere omvejskørsel (en ca. 4,8 km længere rute), og aflastningen af den eksisterende Frederikssundsvej vil derfor blive mellem 1.700 og 3.000 biler mindre end med en østlig linjeføring af Tværvej.
- En vestlig linjeføring vil indebære ca. 1.100 flere biler i den østlige del af Smørumnedre på Smørum Parkvej end med en østlig Tværvej.
- Ved at placere Tværvej vest for Smørumovre vil Tværvej være beliggende i større afstand fra Smørumnedre, men vil til gengæld komme til at ligge umiddelbart øst for landsbyen Hove.

Med hensyn til Tværvejs placering i forhold til transportkorridoren og Fingerplan 2007 skal bemærkes følgende:

Vejdirektoratet har oplyst, at der i HUR's regionplan 2005 indgik en transportkorridor til eventuelle fremtidige strækningsanlæg (veje, baner, ledninger mv.), herunder også eventuelle anlæg, der ikke kendes i dag. I regionplanen indgik samtidig – udover transportkorridoren - arealreservationer af principiel karakter for de dengang undersøgte vejlinjer for en eventuel fremtidig Ring 5/Tværvej mellem Holbækmotorvejen og Helsingørmotorvejen. Disse reservationer er placeret øst for transportkorridoren.

Ovennævnte reservationer - både transportkorridoren og den mere østligt beliggende reservation til overordnet vejanlæg - er efterfølgende medtaget i statens Fingerplan 2007 for hovedstadsområdet planlægning og er lagt til grund for kommuneplanlægningen, herunder Egedals kommuneplan.

Vejdirektoratets linjeføring for Tværvej, som den er fastlagt i Hovedforslag 1, er delvist sammenfaldende med reservationen til overordnet vejanlæg i fingerplanen.



Delstrækningen af Tværvej er en del af Hovedforslag 1, der er en nødvendig forudsætning for at kunne gennemføre en etapeafslutning. Delstrækningen vil endvidere indgå i en eventuel videreførelse af en Ring 5. Perspektiverne i en eventuel Ring 5 vil blive analyseret i forbindelse med de strategiske analyser, som blev vedtaget med aftale om en grøn transportpolitik af 29. januar 2009. De strategiske analyser skal bidrage til at kortlægge fremtidens trafikale udfordringer og løsningsmuligheder i hovedstadsområdet. Der skal i 2011 ske en drøftelse af de foreløbige resultater og analysen afsluttes endeligt i 2013.

Roskilde Kommune

Roskilde Kommunes høringssvar er først fremsendt med forbehold for byrådets endelige godkendelse primo oktober 2009. Transportministeriet har modtaget Byrådets endelige godkendelse d. 9. oktober 2009.

Roskilde Kommune ser positivt frem til gennemførelsen af 2. etape af Frederikssundmotorvejen, der efter kommunens opfattelse vil løse mange af de trafikale problemer, der er i Frederikssundfingreen. Kommunen er forbeholden over for gennemførelsen af den resterende etape.

Roskilde Kommune er af den opfattelse, at en motorvej gennem kommunens nordøstlige del vil belaste de mange naturværdier i denne del af kommunen. Der er grundvandsinteresser, der vil blive berørt, og motorvejen vil gennemskære et eksisterende sommerhusområde ved Østrup Holme med nødvendig totalekspropriation af op til 11 sommerhuse.

Kommunen mener ikke, at disse ulemper vil kunne opvejes af de fordele, som en motorvej gennem kommunen vil have for de mange små bysamfund.

Kommunen tilslutter sig etableringen af et østvendt tilslutningsanlæg lige vest for sommerhusområdet ved Østrup Holme. Herved minimeres sivetrafik i området. Kommunen vurderer desuden, at det betyder, at trafikken gennem Gundsømagle øges, idet en del af trafikken fra Jyllinge mod København vil søge mod dette tilslutningsanlæg.

Kommunen ønsker derfor, at der gennemføres tiltag i vejstrukturen omkring den nye motorvej, så hovedparten af trafikken fra Jyllinge mod København vil søge mod det nye store tilslutningsanlæg på A6 ved Værebrosvej.

Kommunen ønsker endvidere, at der afsættes midler til etablering af en ny rundkørsel på A6, hvor Møllevej og Gulddyssevej tilsluttes. Samtidig ønskes den eksisterende tilslutning af Møllevej til A6 nedlagt.

Kommunen tilslutter sig etableringen af en ny forbindelsesvej mellem Holmevej og Østrupvej.



Kommunen ønsker endvidere lovteksten ændret, så der i den efterfølgende detailprojektering skabes mulighed for, at motorvejen lægges udenom sommerhusområdet, så antallet af totalekspropriationer minimeres, samt at Værebros Ådal skånes mest muligt.

Som en konsekvens af dette ønsker kommunen, at der i loven eventuelt gives mulighed for, at en mindre delstrækning projekteres til en vejledende hastighed på 110 km/t.

Kommunen 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 bemærker kommunen, at Frederikssundsvej først bør nedklassificeres til kommunevej, når den samlede motorvejsstrækning mellem Motorring 4 og Frederikssund er gennemført, således at Vejdirektoratet har vejmyndigheden over strækningen.

Bemærkninger

Formålet med Roskilde Kommunes forslag om etablering af en ny vejforbindelse mellem Værebrovej og Møllevej i Jyllinge og en rundkørsel med tilslutning til rute 6 skulle være at undgå sivekørsel gennem Gundsømagle for trafikanter fra Jyllinge Nordmark til Frederikssundmotorvejen ved tilslutningsanlægget ved Knudsbjergvej.

Vejdirektoratet finder det ikke sandsynligt, at trafikanter fra Jyllinge Nordmark vil foretrække en siverute via Gundsømagle for at køre på motorvejen ved tilslutningsanlægget ved Knudsbjerg. En sådan rute er omkring tre gange så lang som den i Hovedforslag 1 forudsatte rute via Værebrovej og Skatkærvej til tilslutningsanlægget ved rute 6. Det vurderes derfor, at der ikke er grundlag for at medtage en ny vejforbindelse mellem Værebrovej og Møllevej samt en ny rundkørsel på rute 6 i motorvejsprojektet.

For så vidt angår kommunens ønske om ændring af lovteksten så der skabes mulighed for, at motorvejen lægges udenom sommerhusområdet, oplyser Vejdirektoratet, at motorvejens linjeføring ved Kastaniehøj ved Østrup Holme er fastlagt bl.a. ud fra hensyn til særligt værdifulde naturområder, krydsningen af Værebros Å, blødbundsforekomsterne i området samt en række fredede fortidsminder. En sydligere linjeføring ved Østrup vil betyde, at motorvejen vil gå igennem et særlig værdifuldt naturområde beliggende umiddelbart syd for sommerhusområdet.



I lovbemærkningerne vil blive tilføjet, at der ved detailprojekteringen og gennemførelsen af geotekniske undersøgelser vil blive foretaget en optimering af linjeføringen inden besigtigelsesforretningerne med ekspropriationskommissionen. I den forbindelse vil Vejdirektoratet endnu engang se på muligheden for at undgå at berøre sommerhusområdet direkte.

Med hensyn til kommunens bemærkninger vedrørende støjskærme ved sommerhusområdet, har Vejdirektoratet oplyst, at den præcise udformning af støjafskærmende foranstaltninger vil blive fastlagt i detailprojekteringen. Der vil i denne forbindelse ud fra en afvejning af bl.a. de æstetiske, landskabelige og geotekniske og økonomiske forhold blive set på muligheden for, at forløbet ved sommerhusområdet Østrup og andre samlede bebyggelser afskærmes med støjvolde.

Af bemærkningerne til lovforslaget fremgår, at Frederikssundsvej i overensstemmelse med sædvanlig kutyme nedklassificeres til kommunevej i takt med etableringen af Frederikssundmotorvejen. Der er med lovforslaget således lagt op til, at Frederikssundsvej nedklassificeres til kommunevej gennem Måløv og Ballerup på strækningen fra Kildedalsvej til Ring 4, når 2. etape af Frederikssundmotorvejen åbner. Den resterende del af Frederikssundsvej opretholdes som statsvej, indtil den resterende del af Frederikssundmotorvejen er anlagt.

I øvrigt kan oplyses, at Vejdirektoratet i henhold til vejlovens § 24 skal have lejlighed til at udtale sig, inden der træffes beslutning om bl.a. forlægning eller andre større arbejder på kommuneveje, der skærer eller er forbundet med en bestående eller planlagt hovedlandevej eller rutenummereret vej.

Ballerup Kommune vil eksempelvis efter en nedklassificering af Frederikssundsvej gennem Ballerup skulle høre Vejdirektoratet ved væsentlige ændringer i tværprofilet m.v., der får betydning for vejens kapacitet på den pågældende strækning.

Region Sjælland

Region Sjælland og kommunerne udarbejdede sammen et trafikudspil til brug for Infrastrukturkommissionens 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.

I forlængelse heraf tilkendegiver Region Sjælland sin positive holdning til kommissionens anbefaling om, at der hurtigst muligt træffes beslutning om at udbygge Frederikssundsmotorvejen.

Bemærkninger



Høringssvaret fra Region Sjælland giver ikke anledning til bemærkninger.

Region Hovedstaden

Region Hovedstaden har først afgivet et høringssvar med forbehold for endelig godkendelse på regionsrådsmøde ultimo september 2009. Regionen har efterfølgende fremsendt regionsrådets godkendelse.

Region Hovedstaden finder, at forslaget om lov om anlæg af en ny Frederikssundmotorvej er i god overensstemmelse med regionsrådets visioner for udviklingen af den trafikale infrastruktur i regionen.

Bemærkninger

Høringssvaret fra Region Hovedstaden giver ikke anledning til bemærkninger.

Movia

Trafikselskabet Movia fremfører i deres høringssvar, at der i lovforslaget er anført, at behovet for busstopsteder vil blive drøftet med Movia, og at eventuelle busstoppesteder forudsættes betalt af Movia.

Movia henviser til Lov om trafikselskaber og gør opmærksom på, at det ikke indgår i trafikselskabernes portefølje at etablere stoppesteder langs veje, og at der derfor ikke afsættes midler hertil i Movias budgetter.

Movia deltager gerne i en vurdering af behovet for busstoppesteder og anfører, at det muligvis kan være relevant at etablere stoppesteder ved samkørselspladser og Parkér & Rejs-anlæg.

Movia peger endvidere på, at eventuelle nødvendige omlægninger af eksisterende buslinjer i anlægsperioden erfaringsmæssigt vil have økonomiske konsekvenser for Movia i form af ekstra udgifter og passagerfrafald, og at disse konsekvenser vil overføres til de berørte kommuner og regioner.

Movia anfører endeligt, at motorvejen i sig selv vil stille privatbilismen markeds-mæssigt stærkere i forhold til den kollektive trafik og henviser til, at det af lovforslagets bemærkninger fremgår, at der skøns-mæssigt sker et passagerfrafald i den kollektive trafik på 0,1 pct.



Bemærkninger

Lovforslagets bemærkninger justeres, så det fremgår, at behovet for busstoppesteder og den eventuelle finansiering heraf vil blive drøftet med Movia.

International Transport Danmark (ITD) og Dansk Transport og Logistik (DTL)

International Transport Danmark (ITD) og Dansk Transport og Logistik (DTL) udtrykker tilfredshed med, at der nu bliver fremsat lovforslag om anlæg af Frederikssundmotorvejen, idet de mener, der er behov for at få opgraderet vejforbindelsen og få afhjulpet trængselsproblemerne mellem København og Frederikssund.

Med henvisning til Vejdirektoratets rapport "Rastepladser langs motorveje" og Transportministeriets egen rapport "Vejgodsstrategi: Transport, logistik, og udvikling" er ITD og DTL overraskede over, at man ingen planer har om etablering af rastepladser på den kommende Frederikssundmotorvej.

ITD og DTL peger på, at der generelt er stor mangel på rastepladser i hovedstads- og det Nordsjællandske område. Organisationerne ønsker derfor, at der etableres rastepladser på strækningen, herunder til modulvogntog.

Bemærkninger

Ud fra alene et trafikalt hensyn ville det kunne være relevant med et rasteanlæg i Frederikssundfingeren. Udformningen af motorvejsanlægget er sket ud fra en afvejning ikke alene af de trafikale men også af de mange andre hensyn som natur, miljø, kulturhistorie, arealforhold mv. Disse hensyn har også indgået i vurderingen af placering af et eventuelt sideanlæg på motorvejsstrækningen mellem Motorring 4 og Frederikssund.

Ud fra denne afvejning og især ud fra hensynet til naturforhold er det vurderet, at der ikke er grundlag for at etablere et sideanlæg på Frederikssundmotorvejen.

Det bemærkes, at det i forbindelse med byudviklingen af den nye by ved St. Rørbæk samt etablering af en ny S-togsstation og Parkér & Rejs-anlæg herved, vil være relevant at indrette et kommende Parkér & Rejs-anlæg, så det også kan fungere som sideanlæg.

Det skal i øvrigt bemærkes, at Frederikssundfingeren ikke indgår i forsøgsordningen for modulvogntog.



Danmarks Naturfredningsforening (DN) mener, at Frederikssundsmotorvejen er et unødvendigt overgreb på naturområder og rekreative landskaber, som bevidst har været friholdt for infrastrukturanlæg og byudvikling. DN mener, at motorvejen ikke er et vigtigt samfundsprojekt.

DN anfører, at ansvarlig planlægning ville være at tage et samlet greb om Ring 5, inden anlæg af Tværvej godkendes af Folketinget. DN påpeger, at Tværvej er indeholdt i lovforslaget for at få den etapevise gennemførelse af motorvejen til at fungere men er samtidig startskuddet til en Motorring 5 rundt om København, som ikke er konsekvensvurderet. DN opfordrer derfor Folketinget til at udelade Tværvej af lovforslaget.

DN mener, at en undersøgelse af mulige linjeføringer for Ring 5 bør indeholde en løsning så langt vestpå, at den vestlige del af Frederikssundsmotorvejen bliver en del af ringvejen, således at den derved undgår at gribe ind i unikke naturområder,

DN anfører endvidere, at motorvejen ikke anlægges i Frederikssundsfingeren men mellem "fingerne", dvs. netop i det område, som ifølge Fingerplanen skal friholdes til natur, landbrug og rekreativt brug.

DN mener, at motorvejen er i modstrid med regeringens mål om en grøn transportpolitik. Motorvejen vil skabe mere trafik, forurening og øget trængsel i København. Foreningen anfører, at man i stedet for at bygge en ny motorvej bør bakke op om at øge brugen af kollektiv trafik.

DN finder det uhensigtsmæssigt at fremlægge et lovforslag for hele strækningen, når kun en kortere strækning nærmest København er finansieret. DN mener, at motorvejen først får den tiltænkte funktion, når den er færdigbygget, og at dens funktion og nødvendighed er overvurderet. DN peger på, at Vejdirektoratets tal viser, at trafikken i området er faldet i de seneste år.

DN henviser til lovforslagets bemærkninger om, at fredede områder, kerneområder for natur og vigtige spredningskorridorer gennemskæres af motorvejen og er af den opfattelse, at bemærkningerne skønmaler motorvejens indgreb i det kommende fredede område Værebros Ådal. DN ønsker, at motorvejsbroen over Vejle Å gøres længere og udformes som en landskabsbro.

DN mener i øvrigt, at projektets faunapassager er utilstrækkelige i et område, hvor flere vigtige grønne korridorer, som skal forbinde områdets tilbageværende naturområder, skæres over. DN peger på desuden, at det af lovforslagets bemærkninger ikke fremgår, hvor mange paddeunderføringer, der indgår i forslaget.



DN mener, at det bør specificeres, at skov, som skal erstatte projektets indgreb i fredsskovsområder, placeres, så det gavner de samme dyr og borgere, der havde gavn af den tabte skov. DN påpeger, at det desuden er vigtigt, at skov og andre naturarealer ikke bruges som anlægspladser, og at bassinerne til vejvand som udgangspunkt skal kunne udgøre tilfredsstillende levesteder for padder.

DN savner en redegørelse for vejbyggeriets samlede klimapåvirkning, som medtager klimapåvirkningerne som følge af anlæg af vejen. DN anfører desuden, at borgerne vil blive påvirket negativt af, at vigtige rekreative- og nærturområder generes af støj, når motorvejen skæres igennem.

DN påpeger, at det fremgår af lovforslaget, at barrierevirkning, tab af naturværdier, støj og arealindgreb ved anlægsprojekter ikke er værdisat i den samfundsmæssige analyse. DN mener, at dette tab nemt kan overstige gevinsten ved tidsbesparelse i myldretidstrafikken, og at tidsgevinsten i øvrigt vil forsvinde i længere køer på Motorring 3 og på det øvrige vejnet i Københavnsområdet.

Med henvisning til lovforslagets bemærkninger anfører DN, at det er positivt, at de forventede miljømæssige konsekvenser skal evalueres 3-5 år efter åbningen. DN mener, at evalueringen også bør omfatte dyrelivet i vandhullerne, omfanget af indgreb i naturområderne, placeringen af erstatningsskov, trafikdrab på dyr samt dyrs anvendelse af faunapassager.

DN peger på, at Frederikssundsmotorvejen kurvemæssigt er dimensioneret til en hastighed på 130 km/t, men at den i VVM-processen er udformet ud fra en dimensionering til 110 km/t. DN anfører, at en større kurveradius vil betyde større indgreb i visse områder, og at højere hastighed giver mere støj og udledning af CO₂ mm.

Endelig undrer det DN, at busstoppesteder langs motorvejen skal betales af trafikelskabet Movia, når alle andre naturlige dele af motorvejen indgår i projektet, og at Parkér & Rejs-anlæg ved den kommende Store Rørbæk S-togsstation ikke indgår i projektet.

Bemærkninger

Med hensyn til DN's bemærkninger vedrørende Tværvej og Ring 5 skal bemærkes, at der med Tværvej etableres en mindre del af en eventuel fremtidig Ring 5. Det betyder dog ikke, at der hermed er taget beslutninger om standard og placering for så vidt angår en eventuel videreførelse af Ring 5, og om der overhovedet skal etableres en sådan. Planer om store vejanlæg (og andre strækingsanlæg) undersøges og udføres efter en konkret planlægning med belysning af alternativer. Beslutning om konkrete projektforslag vedrørende en evt. fremtidig videreførelse af Ring 5-vejforbindelsen forudsætter fornyet planlægning.



Som det er aftalt i aftale om en grøn transportpolitik af 29. januar 2009, skal der gennemføres strategiske analyser af den langsigtede indretning af bane- og vejkapaciteten i hovedstadsområdet. Analysen skal bidrage til at kortlægge fremtidens trafikale udfordringer og løsningsmuligheder. Heri indgår perspektiverne i Ring 5-korridoren. Der skal i henhold til aftalen ske en drøftelse af de foreløbige resultater af analysen i 2011, og analysens endelige resultater foreligger i 2013.

Der skal i øvrigt henvises til bemærkningerne til høringsvaret fra Egedal Kommune.

Med hensyn til DN's bemærkninger om øget trængsel som følge af motorvejen, skal bemærkes, at der i trafikberegningerne også indgår hensyn til trængsel, således at den beregnede vækst bliver mindre på strækninger med stor trængsel og mindre i myldretiderne end udenfor myldretiderne. Ved beregningerne indgår det samlede vejnet i hovedstadsområdet, hvorfor beregningen også medtager trængsel på Motorring 3.

Det skal også fremhæves, at den største del af den trafik, der kører ad den fremtidige Frederikssundmotorvej, ikke skal videre ind mod København, men i stedet fordeles hovedsageligt via Ring 4 og Ring 3 til områder nord og syd for Frederikssundmotorvejen. Der er altså ikke tale om, at anlæg af Frederikssundmotorvejen vil bidrage væsentligt til en øget trængsel i de centrale dele af København.

Ifølge trafikberegningerne vil Hovedforslag 1 især aflaste Frederikssundsvej mellem Ølstykke og Ring 4 med 8.000-16.000 biler pr. hverdagsdøgn. Frederikssundsvej betjener i dag både fjern-, regional- og oplandstrafik. Da trafikmængden på Frederikssundsvej i myldretiderne overstiger kapaciteten, søger en del af trafikken over på lokalvejene. Med anlæg af en motorvej overflyttes størstedelen af fjern- og regionaltrafikken til denne, og der bliver plads på Frederikssundsvej til at flytte oplands- og en del lokaltrafik tilbage hertil. Derfor reduceres trafikken på Frederikssundsvej som følge af anlæg af en motorvej lige vest for Ring 4 'kun' med ca. 25 pct. i 2015. Vest for Vestbuen er reduktionen i 2015 ca. 37 pct.

Der er således brug for den udvidede kapacitet på Frederikssundsvej, da det medfører, at også en lang række andre veje aflastes. Også vejene på tværs af Frederikssundsvej aflastes, specielt Ring 4, hvilket er medvirkende til en forøgelse af Frederikssundsvejs kapacitet gennem de begrænsende kryds. Det vurderes derfor, at der opnås en restkapacitet på Frederikssundsvej, som muliggør, at der også efter 2015 vil kunne afvikles en vis trafikvækst.

Etableringen af Frederikssundmotorvejen vil ske under størst mulig hensyntagen til de mange interesser, der er i området, herunder kulturlandskabet, mennesker, ejendomsforhold og ikke mindst naturen. Derfor er der i projektet ind-



arbejdet en lang række foranstaltninger for at sikre naturen. En af disse foranstaltninger er etablering af erstatningsnatur for at kompensere de berørte naturområder.

Indsatsen målrettes specifikt mod at sikre de arter, der findes i området. Det præcise omfang, den præcise placering og udformning af erstatningsnaturen vil i overensstemmelse med sædvanlig praksis blive aftalt med Miljøministeriet og By- og Landskabsstyrelsen baseret på specifikke oplysninger fra feltundersøgelser om de enkelte berørte naturområders naturkvalitet og indhold. Erstatningsnaturen kan f.eks. tage form af etablering af nye vandhuller, oprensning af tilgroede eksisterende vandhuller eller beplantninger for flagermus.

Med hensyn til erstatningsskov henvises til lovforslagets bemærkninger, hvoraf det fremgår, at de skovområder, der bliver inddraget ved anlæg af vejen, vil blive erstattet andetsteds efter nærmere aftale med Skov- og Naturstyrelsen. Det vil blive på vilkår i overensstemmelse med skovloven.

Det kan oplyses, at der i anlægsfasen kræves midlertidige arbejdsveje, som fjernes efter endt arbejde. Arbejdsveje og -arealer vil i videst mulige omfang blive begrænset, og der vil blive truffet foranstaltninger, som sikrer, at det sker så skånsomt som muligt for omgivelserne. Ved etablering af dalbroen over Værebros Å vil der således være særlig fokus på at beskytte grundvandet og naturområderne.

Der skal i forbindelse med ønsket om en redegørelse af de samlede klimapåvirkninger for vejprojektet henvises til Harpa Birgisdóttir's PHD-afhandling "Life cycle assessment model for road construction and use of residues from waste incineration". I Dansk Vejtidskrift fra december 2008 er redegjort for et projekt, hvor PHD-afhandlingens livscyklusvurdering er afprøvet på den 11 km lange motorvejsstrækning fra Bording til Funder. Her er beregnet såvel CO₂-udslippet ved anlæg af motorvejen og igennem vejens levetid på 100 år. Overført til Frederikssundmotorvejen ville det samlede CO₂-udslip til anlæg og vedligeholdelse i vejens 100-årige levetid svare til 5 pct. af det ekstra CO₂-udslip forårsaget af trafikken i samme periode med en ny Frederikssundmotorvej.

For så vidt angår DN's bemærkninger om hastigheden på motorvejen kan oplyses, at der ved anlæg af nye motorveje som udgangspunkt tilstræbes en vejstandard, som tillader, at man kan køre 130 km/t. Samtidig skal udformningen af motorvejen ske under hensyntagen til de trafikale, miljømæssige og arealmæssige forhold i det område, vejen placeres i. Frederikssundmotorvejen er gennem åbent land kurvemæssigt dimensioneret til en hastighed på 130 km/t. Betjeningen af de mange byområder betyder dog, at motorvejen anlægges med relativt kort afstand mellem tilslutningsanlæggene.



Af denne årsag er den tilladte hastighed som udgangspunkt forudsat at blive 110 km/t på det meste af strækningen. Den endelige fastlæggelse af hastighedsgrænserne sker i samarbejde med politiet.

Med hensyn til bemærkningen om finansiering af bustoppesteder henvises til bemærkningerne til Trafikselskabet Movias høringssvar.

Dansk Erhverv

Dansk Erhverv noterer med tilfredshed, at den resterende del af Frederikssundmotorvejen kan blive en realitet med vedtagelsen af det fremsendte lovforslag. Samtidig finder Dansk Erhverv det positivt, at der bliver etableret en motortrafikvej mellem den nuværende Frederikssundsvej og den nye motorvej.

Dansk Erhverv fremhæver vigtigheden af at sikre uændret fremkommelighed og tilgængelighed på den del af Frederikssundsvej, der nedklassificeres ved åbningen af etape 2, idet det forventes, at en betydelig del af trafikanterne fortsat vil benytte Frederikssundsvej. Dansk Erhverv ser gerne, at lovforslaget tager højde herfor.

Endelig finder Dansk Erhverv det beklageligt, at der i lovforslaget ikke er taget højde for anlæg af rasteplasser eller rasteanlæg på motorvejen. Med henvisning til Vejdirektoratets rapport "Rasteplasser langs motorveje" og Transportministeriets rapport "Vejgodsstrategi: Transport, logistik, og udvikling", hvori fremme af rasteplasser indgår, anbefaler Dansk Erhverv, at der i lovforslaget tages højde for, at der som minimum etableres ét bemandet sideanlæg.

Bemærkninger

Med hensyn til høringssvarets bemærkninger til nedklassificeringen af Frederikssundsvej henvises til bemærkningerne til Roskilde Kommunes høringssvar herom.

Med hensyn til Dansk Erhvervs bemærkning vedrørende rasteplasser henvises til bemærkningerne til samme emne til høringssvaret fra ITD og DTL.

Fælles høringssvar fra Kulturøkologisk Forening i Albertslund, DN-netværket i Værebros Ådal, Ledøje Bylaug, Kastaniehøj Grundejerforening og Grøn Trafik i Bycirklen

I fællessvaret fremføres, at man anser beslutningen i en grøn transportpolitik om anlæg af Frederikssundmotorvejen for forkert.



Det anføres, at der bortset fra tre problematiske kryds i Ballerup og ved Fjordforbindelsen ikke er nævneværdige trafikale problemer i Frederikssundfingreen. Der henvises også til, at trafikken er faldet med ca. 6 pct. siden 2007.

I høringssvaret gives udtryk for tvivl om den forventede tidsbesparelse ved anlæg af motorvejen. Det er opfattelsen, at tidsbesparelsen vil blive ophævet af nye tidsmæssige forsinkelser på Motorring 3.

I høringssvaret argumenteres endvidere for, at man ikke tror på, at motorvejen vil fremme erhvervsudviklingen, når der ses bort fra Frederikssund Kommune, hvilket vil være på bekostning af andre kommuner. Det anføres, at der derimod vil komme mere pendlertrafik, da mange er villige til at flytte længere væk, da motorvejen giver kortere køretid til arbejdspladsen.

Mere generelt beklages, at der føres en politik, hvor problemer med stigende trængsel på vejene forsøges løst ved at skabe mere plads til bilerne, og det fremføres, at det er mod de generelle udmeldinger om en grøn transportpolitik.

Det fremgår af høringssvaret, at lovforslaget afviger fra forudsætningerne, der lå til grund for trafikforliget i januar, idet det anføres, at hastighedsgrænserne i lovforslaget er hævet til 130 km/t i stedet for de 100 km/t i VVM-redegørelsen. Der peges på, at dette vil have konsekvenser for motorvejens indgreb i arealer og på støjniveauet og vil øge uheldsrisikoen ved broen over Værebros Å.

I høringssvaret er vedlagt en kortskitse med forslag til en ændret linjeføring ved Østrup. Forslaget omfatter en sydligere linjeføring syd for Østrup Holme og en nordligere linjeføring syd for Hove. Begrundelsen for den ændrede linjeføring er at mindske antallet af berørte mennesker og naturen. Det anføres, at linjeføringen i forhold til kortskitsen gerne må flyttes endnu længere væk fra sommerhusområdet ved Østrup for yderligere at skåne parcellerne.

Der peges endvidere på, at man med den justerede linjeføring godt nok vil komme til at ligge nærmere Hove og berøre naturlokaliteten syd for sommerhusområdet, men at man omvendt øst for Hove skåner en langstrakt sø ved at ramme den i dens nordligste afgrænsning i stedet for som lovforslagets linjeføring at ramme den midt på. Desuden fremføres, at man med justeringen undgår at berøre selve Bredmosen og en mose ved Kastaniehøj. Det fremføres også at værdifulde naturområder i Værebros Å skånes.

I høringssvaret fremføres, at der er uoverensstemmelse mellem linjeføringen for Tværvej i VVM-rapporten for Frederikssundmotorvejen og VVM-rapporten for en udbygning af Motorring 4, og at linjeføringen jf. den sidstnævnte rapport skal gå gennem tværs gennem Grønsø syd for Smørumovre.

Det fremføres også, at beslutningen om Tværvej som forbindelsesvejen mellem Kildedal Station og motorvejen har den konsekvens, at man indskrænker de



mulige linjeføringer, når vejen senere skal fortsætte mod syd til Høje Taastrup. Det anføres også, at man muligvis kan finde en skånsom linjeføring her, men at det må kræve nærmere forundersøgelser.

Samtidig erkender man i høringssvaret, at såfremt man vælger linjeføringer, der forløber fra Frederikssundmotorvejen og videre mod syd, vil man mangle en VVM-undersøgelse af disse linjeføringer.

I høringssvaret udtrykkes ønske om, at Smørum Parkvejs tilslutning til motorvejen undlades. Det fremføres også, at man ud fra et landskabeligt synspunkt vil bakke forslaget op om at undlade tilslutningen fra Krogholmvej til motorvejen syd for Stenløse.

Høringssvaret indeholder desuden en række bemærkninger til konkrete formuleringer i lovforslagets bemærkninger. Disse er refereret i sammenhæng med bemærkningerne til dem nedenfor.

Bemærkninger

Med hensyn til synspunktet om, at tidsbesparelserne ophæves af nye tidsmæssige forsinkelser på Motorring 3, skal henvises til bemærkningerne om samme i høringssvaret fra Danmarks Naturfredningsforening.

Med hensyn til høringssvarets bemærkninger til udeladelsen af Smørum Parkvej samt tilslutningen fra Krogholmvej til motorvejen syd for Stenløse henvises til bemærkningerne til Egedal Kommunes høringssvar herom.

Med hensyn til høringssvarets bemærkninger til Frederikssundsvejs nedklassificering henvises til bemærkningerne til Roskilde Kommunes høringssvar herom.

For så vidt angår bemærkningerne om trængsel i Frederikssundfingeren, oplyser Vejdirektoratet, at trafikprognosen primært er baseret på beregninger med Ørestadstrafikmodellen OTM, som beregner trafikken i 2015 på baggrund af de almindeligt anvendte prognoser for befolknings- og arbejdspladsudvikling samt bilejerskab. Resultatet af fremskrivningen bliver en samlet stigning i trafikarbejdet i hovedstadsområdet fra 2000-2015 på 23 pct. svarende til 1,4 pct. pr. år. Selv om der det sidste år har kunnet konstateres et lille fald i trafikken på en del vejstrækninger, findes der ikke baggrund for at antage, at trafikken ikke vil stige igen i fremtiden.

Det er meget svært på projektniveau at måle den direkte sammenhæng mellem trafikinvesteringer og regional erhvervsudvikling. Det er imidlertid almindeligt anerkendt, at forudsætningen for velstand og vækst er en god infrastruktur.



For så vidt angår den generelle bemærkning om, at der satses på at løse trængselsproblemerne ved at skabe mere plads til bilerne, kan påpeges, at der med aftale om en grøn transportpolitik af 29. januar 2009 er satset markant på den kollektive trafik. Ud fra en målsætning om at flytte en stor del af trafikvæksten over i den kollektive trafik går mere end 2/3 af de afsatte midler i aftalen til forbedringer af den kollektive trafik. Samtidig er det dog nødvendigt at sikre fremkommeligheden på vejene og for biltrafikken der, hvor behovet er størst. Bl.a. derfor indgår en forlængelse af Frederikssundmotorvejen mellem Motorring 4 og Frederikssund.

Med hensyn til høringssvarets bemærkninger til den tilladte hastighed på motorvejen henvises til bemærkningerne til Danmarks Naturfredningsforenings høringssvar herom.

Med hensyn til høringssvarets bemærkninger til linjeføringen ved Østrup henvises til bemærkningerne til Roskilde Kommunes høringssvar herom.

For så vidt angår den foreslåede justerede linjeføring skal i øvrigt bemærkes, at det er rigtigt, at en mose umiddelbart vest for Kastaniehøj friholdes med den justerede linjeføring. Til gengæld vil den foreslåede justering skære midt igennem engområdet syd for sommerhusområdet. Engområdet er i VVM-undersøgelsen vurderet som værende af største naturmæssige betydning.

Det anføres også i høringssvaret, at den justerede linjeføring ikke berører Bredmosen. Det gør lovforslagets linjeføring imidlertid heller ikke, idet der ved fastlæggelsen af linjeføringen er taget hensyn til, at Bredmosen er en naturlokalitet af største betydning.

Med hensyn til forløbet ved Hove er det rigtigt, at den justerede linjeføring ligger i den nordligste afgrænsning af den langstrakte sø. I lovforslagets linjeføring er imidlertid indarbejdet, at motorvejen føres over søen på en dalbro for at minimere påvirkningen.

Ved fastlæggelsen af lovforslagets linjeføring ved Værebros Å er ligeledes fokuseret på at undgå naturområder med en klassificering af største betydning, og lovforslagets linjeføring berører her ligesom den justerede linjeføring alene områder af betydning eller af lokal betydning.

Det kan afvises, at der skulle være uoverensstemmelse mellem linjeføringen for Tværvej i de to VVM-redegørelser. Kortet, der henvises til i VVM-rapporten for Motorring 4, er et oversigtstrafikkort med principielle vejlinjer. Som det fremgår af VVM-rapporten for Frederikssundmotorvejen, har motorvejen og forbindelsesvejen mellem motorvejen og Kildedal St. et forløb uden om Grønsø Sø.



Det er rigtigt, at en eventuel tværvejsforbindelse videre mod syd i givet fald vil skulle VVM-vurderes. Forud for en stillingtagen til en sådan, skal der i henhold til aftale om en grøn transportpolitik af 29. januar 2009 gennemføres en strategisk analyse af de fremtidige udbygningsmuligheder i hovedstadsområdet. Analysen skal behandle de overordnede, langsigtede muligheder og problemstillinger i hovedstadsområdet, herunder perspektiverne i Ring 5-korridoren.

Der henvises endvidere til bemærkningerne til Danmarks Naturfredningsforenings høringssvar herom.

Vedr. bemærkninger til konkrete formuleringer i lovforslaget bemærkes følgende:

Det anføres med henvisning til selve lovteksten, at Frederikssundsvej ikke ønskes nedklassificeret førend hele motorvejen er anlagt, idet det dermed er Vejdirektoratet, der bestemmer over de vejtekniske tiltag, når motorvejen er færdig.

Der henvises til bemærkningerne til Roskilde Kommunes høringssvar herom.

Det anføres endvidere til lovbemærkningerne om hastigheden på motorvejen, at en hastighed på 130 km/t vil have støjmæssige og trafiksikkerhedsmæssige konsekvenser.

Der henvises til bemærkningerne til Danmarks Naturfredningsforenings høringssvar herom.

Endvidere ønskes tekstdelen indeholdende beskrivelsen af linjeføringens forløb gennem sommerhusområdet slettet, idet denne anses som en hindring for at justere linjeføringen, således at sommerhusområdet går fri.

Det foreslås, at linjeføringen for den kommende motorvej lægges sydligere ved Østrup end i Hovedforslag 1. Begrundelsen er, at man med den sydligere linjeføring undgår at ekspropriere ejendomme i sommerhusområdet.

Der henvises til bemærkningerne til Roskilde Kommunes høringssvar herom.

Der peges i høringssvaret på, at der i beskrivelsen af motorvejsstrækningen mellem Udlejre og Frederikssund ikke er redegjort for, hvor de køretøjer, der ikke må benytte motorvejen, skal køre.

Det er i forbindelse med VVM-undersøgelserne i 2006 undersøgt, hvordan den langsomme trafik, herunder landbrugskøretøjer, der ikke må anvende motorvejen, kan komme frem på alternative ruter. Der er således for hele strækningen fra Ballerup til Frederikssund lavet vurderinger af alternative ruter.



På strækningen mellem Rørbæk og Frederikssund vil langsomme køretøjer kunne anvende den nye underføring af Store Rørbækvej under jernbanen. Der er herved skabt en forbindelse mellem Store og Lille Rørbæk og Frederikssund via vejene Lille Rørbækvej, Bykærvej, Store Rørbækvej, Gammel Slangerupvej og Strandvangen. Det vil naturligvis betyde en mindre omvejskørsel for den langsomtkørende trafik, der skal fra Rørbæk-området og ind til Frederikssund. Omvejskørslen vurderes dog at være minimal, også set i forhold til den mængde af trafik, der må forventes at køre ad denne rute.

Med hensyn til lovbemærkningerne om arbejdsarealer ønskes det pointeret, at disse kun må anlægges på fast bund for at undgå at skade vådområderne.

Der henvises til bemærkningerne til Danmarks Naturfredningsforenings høringssvar herom.

I høringssvaret udtrykkes endvidere tvivl om rigtigheden af Frederikssundsmotorvejens trafikale konsekvenser på Motorring 3 og i København. Der udtrykkes også tvivl om rigtigheden af det i lovbemærkningerne anslåede antal totalekspropriationer.

Med hensyn til de trafikale konsekvenser på Motorring 3 og i København henvises til bemærkningerne om samme til høringssvaret fra Danmarks Naturfredningsforening.

Med hensyn til vurderingen af antallet af ekspropriationer skal der henvises til VVM-redegørelsen om konsekvenser for arealanvendelse og ejendomme. Her fremgår, at gennemførelsen af motorvejen vil berøre en lang række ejendomme og bygningsanlæg. I forbindelse med detailprojekteringen kan der ske mindre justeringer af linjeføringen. Specielt ved Østrup vil en mindre justering kunne medføre relative store ændringer i konsekvenserne for, hvor mange ejendomme der skal eksproprieres. Det er derfor ikke med sikkerhed muligt at fastslå, hvilke ejendomme der skal totaleksproprieres. Ved fastlæggelsen af linjeføringen har det været tilstræbt at tage hensyn til de lokale ejendomsforhold, i det omfang det har været muligt, når der samtidig skal tages hensyn til natur, trafikikkerhed mv.

Det fremføres i høringssvaret, at lovbemærkningerne om natur, landskab og fortidsminder foregiver et æstetisk hensyn, som ikke eksisterer, og at det er undladt at beskrive, at Tværvej måske går gennem Grønsø. Hertil føjes, at beskrivelsen om, at arealinddragelsen til motorvejen medfører reduktion af levesteder for planter og dyr, er i modstrid med lovbemærkningerne om, at projektet ikke forventes at få indvirkning på den eksisterende flora og fauna inkl. bilag IV-arterne.

Som ovenfor anført har linjeføringen for motorvejen og forbindelsesvejen mellem motorvejen og Kildedal St. et forløb uden om Grønsø Sø.



Der vil, som det fremgår af lovbemærkningerne, ske en reduktion af levesteder for planter og dyr. Men det vil med de indbyggede afværgeforanstaltninger i projektet være sikret, at vejanlægget ikke skader yngle- og rasteområder for bilag IV arter. I forbindelse med vejens placering og udformning vil der i videst muligt omfang blive taget hensyn til det naturlige plante- og dyreliv og deres levesteder. Det vil bl.a. ske ved at indbygge den planlagte erstatningsnatur, de større faunapassager og landskabsbroer, som er anbefalet i VVM-undersøgelsen.

Endelig finder man det i høringssvaret mærkeligt, at der i lovbemærkningerne ikke gøres rede for det korrigerede basisoverslag.

Af lovbemærkningerne fremgår, at der er sket en revurdering af overslaget. Der blev herved fundet grundlag for at revidere overslaget for dalbroen over Værebros Ådal, ligesom omkostninger til et tilslutningsanlæg for en eventuel videreførelse af en tværvejsforbindelse er udtaget af projektet. Disse ændringer vil efter diverse tillæg efter Transportministeriets nye budgetteringsprincipper for anlægsprojekter på bane- og vejområdet medvirke til forskellen i overslaget.

Slutteligt anføres en række bemærkninger til lovbemærkningerne om motorvejens effekt for erhvervslivet.

Der henvises til ovenstående bemærkninger vedrørende motorvejens forventede effekt for erhvervslivet.

Supplerende høringssvar fra Ledøje Bylaug

Ledøje Bylaug har som supplement til det ovenstående fælles høringssvar sendt et høringssvar vedrørende korrektion af fødeveje til Frederikssundsmotorvejen i Ledøje-Smørum samt støjdempende foranstaltninger i området mellem Ledøje og Smørum.

Ledøje Bylaug mener, at det er unødvendigt med 2 fødeveje/tilslutningsanlæg ved Ledøje-Smørum. Man ønsker tilslutningen ved Ledøje udeladt for at skåne de store boligområder i det østlige Smørumnedre for den trafik, der vil følge af en udvidet Smørum Parkvej, og for at skåne fauna, flora og friluftsliv på golfbaneområdet. Hertil ønsker man at undgå trafikbelastning af det østlige Ledøje med ny og øget trafik fra tilslutningsanlægget.

Ledøje Bylaug udtrykker endvidere bekymring over den ændrede placering af Tværvejen i forhold til transportkorridoren, og det anføres, at en fremtidig Ring 5 nu planlægges at skulle ligge klods op af Ledøje mod vest. Ledøje Bylaug mener også, at der med den foreslåede placering af Tværvej udenfor transportkorridoren skabes øget usikkerhed om den fremtidige linjeføring for resten af



Tværvejen og Ring 5. Det anføres, at der måske er økonomiske årsager til den ændrede placering.

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

Det anføres endvidere, at det anses for utroværdigt, at basisoverslaget for den øvrige strækning er reduceret kraftigt i forhold til tidligere anlægsoverslag.

Ledøje Bylaug ønsker at få bekræftet, at der i lovbemærkningerne om opdatering af støjberegningerne er tale om en komplet ny genberegning af støjuddannelsen for hele strækningen efter de nye beregningsregler Nord2000.

Der peges på, at der i lovbemærkningerne i afsnit 4.9 er angivet en nedre grænse for tilskudsberettigelse til evt. facadeisolering på 63 decibel L_{den} . Vejdirektoratets og Miljøministeriets anbefalede grænseværdier for boliger er 58 decibel L_{den} (tidligere 55 decibel). Ledøje Bylaug mener derfor, at grænseværdien bør sættes ned til 58 dB L_{den} .

Desuden anføres det i høringssvaret, at der bør etableres støjdæmpende afskærmning på strækningen over det åbne land mellem Ledøjetoften og Råbrovej lige nord for Ledøje. Bylauget peger på, at der kan bruges overskudsjord fra de store omkringliggende afgravninger til jordvolde langs sydsiden af motorvejen.

Endelig fremfører Ledøje Bylaug, at anlægslovforslagets åbning af muligheden for en hastighedsgrænse på 130 km/t ikke er behandlet i VVM-redegørelsen.

Bemærkninger

Med hensyn til høringssvarets bemærkninger til udeladelsen af Smørum Parkvej og Tværvejs placering henvises til bemærkningerne til Egedal Kommunes høringssvar herom.

Med hensyn til bemærkningerne om Tværvejs placering i forhold til Ring 5 henvises til bemærkningerne til Danmarks Naturfredningsforening herom.

For så vidt angår bemærkningerne vedrørende støj kan det bekræftes, at der vil ske en genberegning af støjmæssige konsekvenser ved projektet efter den nye beregningsmetode Nord2000.

Miljøstyrelsen har fastlagt vejledende grænseværdier for vejtrafikstøj. Støjgrænsen for boliger er 58 decibel. Grænseværdierne anvendes i kommune- og



lokalplanlægningen, når der skal udlægges nye boliger og andre støjfølsomme anvendelser langs eksisterende veje. Miljøstyrelsens grænseværdi anvendes også i planlægning af nye veje, hvor støjreducerende foranstaltninger som støjsvag asfalt, støjskærme eller støjvolde kan etableres for at overholde grænseværdien.

Formålet med Vejdirektoratets tilskudsordning til støjisolering af boliger er rettet mod boliger, hvor det ikke er muligt at opsætte skærm eller vold, eller hvor en skærm eller vold ikke kan give en tilstrækkelig reduktion af støjbelastningen, eller hvor skærm eller vold skal suppleres. Derfor er den nedre grænse fastsat til 63 decibel, og tilskuddets størrelse er samtidig afhængig af støjbelastningen på facaden. Tilskudsordningen er opbygget på samme måde som Banedanmarks tilskudsordning, som benyttes i forbindelse med støjisolering langs jernbanerne.

Med hensyn til anmodningen om etablering af støjskærme på strækningen over det åbne land mellem Ledøjetoften og Råbrovej lige nord for Ledøje, oplyser Vejdirektoratet, at der ud fra beregninger af de støjmæssige konsekvenser af motorvejen ikke forventes støjniveauer over den vejledende grænseværdi på strækninger langs samlet boligbebyggelse ved Ledøje.

Udformningen af støjafskærmende foranstaltninger vil blive detaljeret fastlagt i detailprojekteringen, og det vil i denne forbindelse blive vurderet, om det ud fra en afvejning af tekniske, miljømæssige og økonomiske hensyn vil være hensigtsmæssigt at placere støjvolde af overskudsjord på strækningen ved Ledøje.

Med hensyn til høringssvarets bemærkninger vedrørende den tilladte hastighed henvises til bemærkningerne til Danmarks Naturfredningsforenings høringssvar herom.

2. Ændringer i det fremsatte lovforslag i forhold til det lovudkast, som har været i høring

Ud over de ovenfor nævnte ændringer i lovforslagets bemærkninger, er der foretaget forskellige mindre ændringer som følge af bemærkninger fra By- og Landskabsstyrelsen og Justitsministeriets lovafdeling.