



Egedal Kommune

Side 3/23

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 Smørumovre 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.

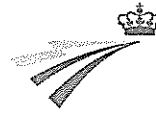
Forbindelsesvejen ved Ledøje, som udgøres af en ca. 1,5 km forlængelse af Smørum Parkvej til Ledøjetofte, anlægges for at muliggøre forbindelse mellem Smørum og Ledøje og motorvejen. Forbindelsesvejen må med ca. 9.500 køretøjer pr. hverdagsdøgn til og fra motorvejen også anses for værende trafikalt vigtig.

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:

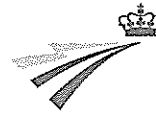
- En linjeføring vest for Smørumovre vil medføre mere omvejskørsel (en ca. 4,8 km længere rute), og aflastningen af den eksisterende Frederikssundsvej vil derfor blive mellem 1.700 og 3.000 biler mindre end med en østlig linjeføring af Tværvej.
- En vestlig linjeføring vil indebære ca. 1.100 flere biler 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 strækingsanlæg (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 hovedstadsområdets 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 Frederikssundfingeren. 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 Værebrosbro.

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.