

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

Den 10. september 2009

Høringssvar vedr. forslag til lov om anlæg af Frederikssundmotorvejen 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 Værebros Ådal 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 fortrængsel 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 morgen 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 Tvæervej 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 Tvæervej til Kildedal Station ved Måløv.

Derfor omfatter lovforslaget nu også nyanlæg af Tvæervej 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, Tvæervejen 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 Tvæervejen, 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 førend 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 udfletning.

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 vedtagne 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. Tilsynealdende 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 Frederikssundsvingeren 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 Frederikssundmotorvejen. 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

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