



Ny højklasset vej i Frederikssundfingeren

Høringsnotat vedr. den offentlige høring af
VVM-undersøgelse 23. oktober - 18.
december 2002

Juni 2003

Vejdirektoratet
Niels Juels Gade 13
Postboks 9018
1022 København K
Tlf. 3341 3333
Fax 3315 6335

Notat	Ny højklasset vej i Frederikssundfingern Høringsnotat vedr. den offentlige høring af VVM- undersøgelse 23. oktober - 18. december 2002
Dato	26. juni 2003
Forfatter	Birgitte Henriksen, Lene Michelsen, Niels F. Christensen
Udgiver	Vejdirektoratet Niels Juels Gade 13 Postboks 9018 1022 København K

Indholdsfortegnelse

Indholdsfortegnelse	3
1 Indledning	6
1.1 Baggrund	6
1.2 VVM-processen og høring	7
2 Høringssvar fra myndigheder.....	10
2.1 Indledning.....	10
2.2 Høringssvar fra kommuner.....	10
2.3 Høringssvar fra amter og HUR.....	29
2.4 Høringssvar fra statslig myndighed.....	35
2.5 Høringssvar fra ledningsejere	35
3.1 Indledning.....	37
3.2 Synspunkter for etablering af motorvej.....	38
3.2.1 Generelt	38
3.2.2 Borgernes bemærkninger til trafikale konsekvenser	39
3.2.3 Vejdirektoratets bemærkninger til borgernes høringssvar vedr. trafikale konsekvenser	40
3.2.4 Borgernes bemærkninger til barrierevirkning.....	40
3.2.5 Vejdirektoratets bemærkninger til borgernes høringssvar vedr. barrierevirkning	40
3.2.6 Borgernes bemærkninger til anlægsoverslag og socioøkonomiske forhold	40
3.2.7 Vejdirektoratets bemærkninger til anlægsoverslag og socioøkonomi....	41
3.2.8 Borgernes bemærkninger til etapeopdeling.....	41
3.2.9 Vejdirektoratets bemærkninger til etapeopdeling	41
3.3 Synspunkter imod etablering af motorvej	41
3.3.1 Generelt	41
3.3.2 Borgernes bemærkninger om påvirkning af natur og landskab	43
3.3.3 Vejdirektoratets bemærkninger til de indkomne høringssvar vedrørende påvirkning af natur og landskab.....	44
3.3.4 Borgernes bemærkninger om påvirkning af kulturmiljøet og rekreative interesser	45
3.3.5 Vejdirektoratets bemærkninger til de indkomne høringssvar vedrørende påvirkning af kulturmiljøet og rekreative interesser.....	46
3.3.6 Borgernes bemærkning om barrierevirkning.....	47
3.3.7 Vejdirektoratets bemærkninger til de indkomne høringssvar vedrørende barrierevirkning.....	48
3.3.8 Borgernes bemærkninger om konsekvenser for arealanvendelse og ejendomme	48
3.3.9 Vejdirektoratets bemærkninger til de indkomne høringssvar vedrørende konsekvenser for arealanvendelse og ejendomme	49

3.3.10	Borgernes bemærkninger om påvirkning af vandmiljø	50
3.3.11	Vejdirektoratets bemærkninger til de indkomne høringssvar vedrørende påvirkning af vandmiljø	50
3.3.12	Borgernes bemærkninger om andre miljøpåvirkninger	51
3.3.13	Vejdirektoratets bemærkninger til de indkomne høringssvar vedrørende andre miljøpåvirkninger	51
3.3.14	Borgernes bemærkninger om trafikale konsekvenser	53
3.3.15	Vejdirektoratets bemærkninger til de indkomne høringssvar vedrørende trafikale konsekvenser	54
3.3.16	Borgernes bemærkninger om kollektive transport	57
3.3.17	Vejdirektoratets bemærkninger til de indkomne høringssvar vedrørende kollektive transport	57
3.4	Forbedring eller udbygning af Frederikssundsvej	59
3.4.1	Generelt	59
3.4.2	Borgernes forslag til udbygning af Frederikssundsvej	59
3.4.3	Vejdirektoratets bemærkninger til de indkomne høringssvar vedrørende forbedring af Frederikssundsvej	60
3.5	Tværvej/femte ringforbindelse og Smørum Parkvej	62
3.5.1	Generelt	62
3.5.2	Borgernes synspunkter og forslag om en femte ringforbindelse eller Tværvej	62
3.5.3	Vejdirektoratets bemærkninger til høringssvar vedr. Tværvej	64
3.5.4	Borgernes synspunkter vedrørende Smørum Parkvej	64
3.5.5	Vejdirektoratets bemærkninger til høringssvar vedr. Smørum Parkvej	66
3.6	Ændringsforslag til udformning af hovedforslagene	67
3.6.1	Generelt	67
3.6.2	Borgernes ændringsforslag til udformning af hovedforslag	67
3.6.3	Vejdirektoratets bemærkninger til ændringsforslag til udformning af hovedforslag	69
3.7	Forslag til andre linieføringer	71
3.7.1	Borgernes forslag til andre linieføringer	71
3.7.2	Vejdirektoratets bemærkninger til forslag til andre linieføringer	72
3.8	Trafikpolitiske tiltag	74
3.8.1	Borgerne forslag om trafikpolitiske tiltag	74
3.8.2	Vejdirektoratets bemærkninger til trafikpolitiske tiltag	75
3.9	Andre bemærkninger til VVM-undersøgelsen	76
3.9.1	Borgernes bemærkninger om trafik	76
3.9.2	Vejdirektoratets bemærkninger til trafik	78
3.9.3	Borgernes bemærkninger til naturinteresser	82
3.9.4	Vejdirektoratets bemærkninger til naturinteresser	83
3.9.5	Borgernes bemærkninger om grundvandsinteresser	85
3.9.6	Vejdirektoratets bemærkninger til grundvandsinteresser	86
3.9.7	Borgernes bemærkninger om andre miljøpåvirkninger	87
3.9.8	Vejdirektoratets bemærkninger til andre miljøpåvirkninger	88
3.9.9	Borgernes bemærkninger om arealforhold og erstatning	91
3.9.10	Vejdirektoratets bemærkninger til arealforhold og erstatning	92

3.9.11	Borgernes bemærkninger om anlægsoverslag og socioøkonomiske forhold	92
3.9.12	Vejdirektoratets bemærkninger til anlægsoverslag og socioøkonomiske forhold	92
Bilag.....		94

Bilag

Oversigt over hørings svar – sorteret alfabetisk på navne

Udsendelsesliste for VVM-redegørelse

Referater fra borgermøder

Jyllinge

Frederikssund

Ølstykke

Ledøje -Smørum

Glostrup

Ballerup

Rødovre

Oversigt over hørings svar – sorteret på henvendelsesnummer

1 Indledning

Som led i finanslovsaftalen for 1999 blev der på afsluttende ændringsforslag til finanslovsaftalen for 1999 under Vejdirektoratets anlægsbevillinger afsat en vejpulje på 100 mio. kr. i 1999 til senere udmøntning.

På baggrund af regeringens drøftelser med partierne bag aftalen indebar udmøntningen ved aktstykke 174 af 26. april 1999 bl.a. ”at der gennemføres en VVM-undersøgelse til afklaring af linieføringen for en eventuel ny vej i forlængelse af den nuværende Frederikssundmotorvej, idet de nuværende byggelinier ikke længere anses for aktuelle.”

VVM-undersøgelsen blev igangsat af Vejdirektoratet efter aftale med Trafikministeriet med udgangen af 1999.

Det er resultatet af denne undersøgelse og den efterfølgende høring, der nu foreligger.

1.1 Baggrund

I 1963 udsendte Vejdirektoratet rapport om det fremtidige vejsystem i Nordsjælland. Heri blev motorvejsforbindelsen, som fortsættelse af Jyllingevej, syd om Ballerup videre til hovedlandevej 141 øst for Frederikssund, beskrevet.

I 1967 vedtog Folketinget projekteringsloven (lov nr. 252 af 8. juni 1967), der giver projekteringsbemyndigelse til en motorvej fra Motorring 3 ved Ejby til området øst for Frederikssund.

I 1968 blev anlægsloven (lov nr. 238 af 7. juni 1968), der giver anlægsbemyndigelse til en motorvej fra Motorring 3 til Ring 4 (Motorring 4) i Ballerup vedtaget i Folketinget.

Den første strækning af Frederikssundmotorvejen mellem Ring 3 og Motorring 4 blev anlagt i 1976-78 i henhold til den ovennævnte anlægslov. På den ca. 1,5 km lange strækning fra Motorring 3 til Ring 3 erhvervede Vejdirektoratet arealer til anlæg af en motorvej. Strækningen mellem Ring 3 og Motorring 3 blev ikke anlagt på grund af et statsligt byggestop. Brugsretten til disse arealer er udlånt til statsskovvæsenet. Den videre linieføring mod Frederikssund mellem Motorring 4 og rute 6 (Roskilde-Slangerup) blev i 1975 sikret med et byggeliniepålæg, som er tinglyst på ejendomme.

I 1987-89 blev der på baggrund af en fælles henvendelse fra de berørte kommuner og amter til trafikministeren gennemført en undersøgelse af, hvorledes trafikbetjeningen i Frederikssundfingerringen kunne forbedres. Undersøgelserne resulterede i fire linieføringsforslag til forlængelse af Frederikssundmotorvejen, herunder den linieføring, der blev byggeliniesikret i 1975. På baggrund af undersøgelsen og de indkomne hørings-svar indstillede Vejdirektoratet i 1990 til Trafikministeriet, at rapportens såkaldte blå linieføringsforslag blev valgt frem for den byggeliniesikrede linieføring. Der blev ikke truffet beslutning vedrørende valg af linieføring.

Regering og folketing besluttede i 1999 at igangsætte en VVM-procedure med detaljerede miljøundersøgelser m.v. for at få fastlagt den fremtidige linieføring for en ny vej i forlængelse af Frederikssundmotorvejen.

Regeringen (Venstre og Det Konservative Folkeparti), Socialdemokratiet og Det Radikale Venstre har 31. januar 2002 i tilføjelserne til aftalen af 24. januar 2001 om investeringer på trafikområdet anført at:

”Regeringen og Socialdemokratiet har noteret sig, at VVM-undersøgelsen af en ny højklasset vej i Frederikssundfingerringen forventes offentliggjort i august/ september 2002, hvorefter der gennemføres en offentlighedsfase på 8 uger.

Regeringen og Socialdemokratiet forudsætter på denne baggrund, at etableringen af en højklasset vej i Frederikssundfingerringen kommer til at indgå i prioriteringen i forbindelse med regeringens investeringsplan for perioden frem til 2010”.

Regeringen har i ”Grundlag for investeringsplan for Trafikministeriets område”, februar 2003 medtaget Frederikssundmotorvejen 1. etape med et anlægsoverslag på 1.025 mio. kr. blandt de ”projekter, hvor der er udarbejdet beslutningsgrundlag” og hvor det samtidigt er anført, at der ikke er truffet valg om løsning. Resterende etaper er placeret blandt projekter som regeringen vil fremme på sigt.

1.2 VVM-processen og høring

VVM-processen blev indledt i efteråret 1999 med en for-offentlighedsfase. I denne fase afholdt Vejdirektoratet fem borgermøder i området for at informere om VVM-processen og for at give borgerne lejlighed til at komme med forslag til undersøgelsens indhold.

Vejdirektoratet har efterfølgende gennemført en lang række analyser og undersøgelser.

Undersøgelserprogrammet og resultaterne har løbende været drøftet i et teknikerudvalg med repræsentanter fra de berørte amter, kommuner, HUR samt Skov- og Naturstyrelsen.

Undersøgelsen er afrapporteret i en VVM-redegørelse, som omfatter følgende fire rapporter:

- 1) Rapport nr. 250, Sammenfattende rapport
- 2) Rapport nr. 251, Æstetisk vurdering og visualisering,
- 3) Rapport nr. 252, Miljøvurdering og
- 4) Rapport nr. 253, Arealanvendelsesanalyse.

Der har desuden været udarbejdet en række baggrundsrapporter, hvortil der er refereret i VVM-redegørelsen.

I VVM-redegørelsen har Vejdirektoratet peget på to ligeværdige hovedforslag der begge forløber fra Motorring 3 til Frederikssund og som karakteriseres ved:

- Hovedforslag 1: Linieføring II gennem Værebros Ådal (også kaldet åben landløsningen)
- Hovedforslag 2: Linieføring XII med motorvej gennem Stenløse og Ølstykke (også kaldet byfinger løsningen)

Rapporterne er fremsendt til Trafikministeriet 21. oktober 2002 og har været fremlagt for offentligheden i otte uger ved høringen i perioden 23. oktober - 18. december 2002.

VVM-redegørelsen er udsendt til myndigheder, interesseorganisationer og foreninger som anført i bilaget.

Rapporterne har i høringsperioden været fremlagt på rådhus og biblioteker i området, hvor interesserede har kunnet afhente dem.

Rapporterne har også kunnet ses på Vejdirektoratets hjemmeside www.trafikken.dk.

I høringsperioden er der desuden afholdt syv borgermøder, hvor der tilsammen deltog ca. 2100 personer:

- Jyllinge 28. oktober 2002 på Jyllinge Skole.
- Frederikssund 29. oktober 2002 på Frederikssund Gymnasium.
- Ølstykke 30. oktober 2002 i Ølstykke Hallen.
- Ledøje-Smørum 12. november 2002 i Ledøje-Smørum Idrætscenter.
- Glostrup 14. november 2002 (fælles med borgermøde for Motorring 3)
- Ballerup 26. november 2002 på Parkskolen
- Rødovre 28. november 2002 (fælles med borgermøde for Motorring 3)

Høringen blev annonceret i en række dagblade og ugeaviser i området forud for borgermøderne.

Referater af borgermøderne har kunnet ses på Vejdirektoratets hjemmeside. Referaterne indgår som en del af nærværende høringsnotat i bilaget.

Vejdirektoratet har modtaget i alt 360 høringssvar, heraf 16 høringssvar fra offentlige myndigheder. Nogle af henvendelserne repræsenterer grupper af borgere. Høringssvar fra private borgere m.v. er besvaret individuelt.

Derudover har Vejdirektoratet modtaget fem underskriftindsamlinger imod en motorvej fra Frederikssund og en underskriftindsamling for en motorvej ført udenom Stenløse og Ølstykke.

I det efterfølgende er høringssvarene kort resumeret, og Vejdirektoratets bemærkninger er anført i tilknytning hertil.

Der er i dette notat refereret til høringssvarene ved et henvendelsesnummer. Man kan finde henvendelsesnummeret og den tilhørende afsender i det vedlagte bilag med en oversigt. I oversigten er de enkelte henvendelser sorteret efter navn i alfabetisk orden, og hvor det enkelte henvendelsesnummer fremgår.

Der er ligeledes vedlagt en oversigt, hvor man for hver henvendelse kan se, hvor i høringsnotatet, der er henvist til henvendelsen.

2 Høringssvar fra myndigheder

2.1 Indledning

Der er en overvægt af kommunale og amtslige myndigheder, der går ind for etablering af en motorvej i Hovedforslag 1, men der udtrykkes også synspunkter imod at etablere en ny motorvej i Frederikssundfingern.

Således går Frederikssund, Slangerup, Ølstykke, Stenløse, Ballerup og Herlev kommuner samt Hovedstadens Udviklingsråd og Frederiksborg Amt ind for Hovedforslag 1.

Ledøje Smørum Kommune og Vestegnskommunerne Rødovre, Glostrup og Albertslund kommuner ønsker ikke etablering af en ny motorvej i Frederikssundfingern. Kommunerne ønsker i stedet etablering af en ny ringforbindelse, at Frederikssundsvej og Jyllingevej udbygges, og at den kollektive trafik styrkes.

Et flertal i Byrådet i Gundsø Kommune ønsker en motorvejsløsning fra Frederikssund til Ballerup. Syv af Byrådets medlemmer peger på VVM-redegørelsens Hovedforslag 1, to af Byrådets medlemmer peger på Hovedforslag 2 og seks medlemmer ønsker ingen motorvej, men i stedet en udbygning af den eksisterende Frederikssundsvej.

Roskilde Amt anbefaler ved gennemførelsen af Hovedforslag 1, at der ved projekteringen af motorvejen tages det fornødne hensyn til områdets natur- og landskabelige værdier samt arealindgrebet i sommerhusområdet ved Østrup Holme.

Københavns Amt kan ikke tage VVM-redegørelsen til efterretning, da Amtsrådet ikke finder, at der er foretaget en ligeværdig vurdering af 0+ løsningen. Københavns Amt anbefaler Hovedforslag 1 ud fra den givne VVM-redegørelse, dog med forbehold for linieføringen af Tværvej. Amtet anfører, at en linieføring af en fremtidig Tværvej ikke kan fastlægges af Vejdirektoratet i nærværende VVM, men skal fastlægges på baggrund af en særskilt VVM-redegørelse udarbejdet af Hovedstadens Udviklingsråd.

2.2 Høringssvar fra kommuner

I en **fællesudtalelse fra Bycirklen i Frederikssundfingern** fremgår, at otte af Bycirkelens i alt ni bycirkelkommuner (Jægerspris, Skibby, Frederikssund, Slangerup, Ølstykke, Stenløse, Gundsø, Ledøje-Smørum og Ballerup kommuner) anbefaler Ho-

vedforslag 1, som den bedste løsning på trafikproblemerne i Frederikssundfingeren. Ledøje-Smørum Kommune, som den sidste kommune i Bycirkelsamarbejdet, peger på en udbygning af Frederikssundsvej, som den bedste løsning.

Endelig fremgår det af fællesudtalelsen, at alle ni bycirkelkommuner mener, at det haster med at få forbedret trafikforholdene i Frederikssundfingeren.

Høringssvar fra Ballerup Kommune

Ballerup Kommune ønsker en højklasset vej, der føres syd om Ballerup.

Ballerup Kommune påpeger, at en linieføring gennem det åbne land vil påvirke områdets naturværdier, men ser ikke et reelt alternativ til denne linieføring, da der også skal tages hensyn til de mange mennesker, der bor langs Frederikssundsvej, og til de som generes af sivetrafikken på de lokale veje.

Ballerup kommune kan ikke anbefale en linieføring med dyre nedgravede motorgader i den eksisterende Frederikssundsvej og ønsker ikke kommunen opdelt af et sådant anlæg, ligesom man ikke kan forestille sig en motorgade gennem Stenløse og Ølstykke. Kommunen peger på, at der også bør gøres noget ved den nuværende Frederikssundsvej, hvad angår såvel krydsudformninger som støjbeskyttelsen.

Ballerup Kommune peger på, at Hovedforslag 1 er den samfundsøkonomiske bedste løsning, men mener, at der skal afsættes midler til yderligere tiltag for at beskytte dyre- og plantelivet og landskabet. Ballerup Kommune foreslår, at der afsættes en pulje på et par hundrede millioner kroner til supplerende miljøanlæg, som det blev gjort ved Folketingets vedtagelse af anlægsloven for dobbeltsporet på Frederikssundbanen.

Ballerup Kommune peger endvidere i høringssvaret på, at Hovedforslag 1 er placeret under størst mulig hensyntagen til landskabet. De jordmængder, der vil være behov for at flytte som følge af anlægsarbejderne, bør blandt andet komme kolonihaverne i kommunes sydlige del til gode i form af en smuk og effektiv støjafskærmning og om nødvendigt langs den eksisterende motorvejsstrækning syd om Harrestrup.

Kommunen støtter de i VVM-redegørelsen foreslåede tilslutnings- og forbindelsesanlæg, idet det, som det også er anført i VVM-rapporterne er forudsat, at tilslutningsanlæg 4 ved Smørum Parkvej alene udføres med østvendte ramper af hensyn til begrænsning af sivetrafikken.

Ballerup Kommune fremfører, at man ønsker stipassagen ved Nybølle Å flyttet til Magrethelund.

Endvidere lægger Ballerup Kommune vægt på en fortsat udbygning af den kollektive trafik og anbefaler, at der hurtigst muligt etableres en ny ringforbindelse med tilhørende S-bus betjening først og fremmest fra Kildedals Station til Høje Taastrup.

I lyset af det uklare kompetenceforhold mellem hovedstadens planlægnings- og anlægsmyndigheder anbefaler Ballerup Kommune, at staten påtager sig dels at gennem-

føre en VVM-undersøgelse for en tværvejsforbindelse og dels at udføre anlægget med henblik på en eventuel senere overdragelse til de berørte amter.

Ballerup Kommune har forståelse for, at en motorvej anlægges i relevante etaper men peger på, at der bør vedtages en lov, som omfatter den fulde udbygning helt til Frederikssund. På grund af de nuværende trafikale forhold med de mange ulykker på Frederikssundsvej opfordrer Ballerup Kommune til at beslutningsprocessen fremskyndes mest muligt.

Vejdirektoratets bemærkninger til Ballerup Kommunes høringssvar

Som tilkendegivet i VVM-rapporten vil behov for og udformningen af de støjafskærmende foranstaltninger blive nærmere vurderet i forbindelse med detailprojekteringen.

Kommunen har forslået en pulje på et par hundrede millioner til supplerende miljøanlæg. En model, der blev anvendt ved udbygning af Frederikssundbanen. I følge Vejdirektoratets oplysninger blev omkostningsskønnet for Frederikssundbanen forhøjet med 22 mio. kr. til supplerende miljøtiltag. Baggrunden for denne forhøjelse var indsigelser om, at det i offentlighedsfasen fremlagte projekt ikke i tilstrækkeligt omfang tilgodeså hensyn til miljømæssige interesser, eksempelvis var der som udgangspunkt ikke forudsat etablering af faunapassager.

I den forbindelse udarbejdede DSB i samarbejde med Skov- & Naturstyrelsen, amter og kommuner en liste over supplerende miljøtiltag som omfattede konkrete stiover- og underføringer og faunapassager samt bevarelse af en granitbro ved banens krydsning ved Værebros Å og en stenkiste ved banens krydsning ved Ålebæksrenden, som Folketinget tilsluttede sig i forbindelse med vedtagelsen af anlægsloven, hvorfor anlægsskønnet blev forhøjet med 22 mio. kr. Der var således ikke tale om en fri pulje.

Vejdirektoratet skal bekræfte, at tilslutningsanlægget ved Smørum Parkvejs forlængelse er forudsat etableret som et halvt tilslutningsanlæg med østvendte ramper.

I VVM-rapport nr. 250 er beskrevet, at der, hvis det er muligt, vil blive etableret en kombineret faunapassage og stiforbindelse fra kolonihaverne til Vestskoven ved Nybølles Å. Som alternativ hertil er beskrevet, at den eksisterende hovedsti fra Ballerup til Vestskoven føres over motorvejen. Vejdirektoratet vil, såfremt det besluttet at etablere en ny højklasset vej i Frederikssundfingern, se på mulighederne for etablering af en stioverføring ved Margrethelund i stedet ved Nybølles Å.

For at sikre muligheden for at staten kan gennemføre en etapeafslutning ved Veksø, omfatter VVM-redegørelsen for Frederikssundmotorvejen også den del af Tværvejen, der er beliggende mellem Frederikssundmotorvejen og Frederikssundsvej.

Høringssvar fra Stenløse Kommune

Stenløse Kommune anbefaler Hovedforslag 1.

Som baggrund for anbefalingen anfører Byrådet, at Hovedforslag 1 giver den bedste trafikbetjening og mindst gene for de mennesker, der bor i bysamfundene.

Det er Byrådets ønske og forventning, at arbejdet følges op af en anlægslov for en højklasset vej i Frederikssundfingern til Frederikssund i et stræk, således, at de store trafik- og miljøproblemer i Stenløse og Veksø løses. Det er Byrådets opfattelse, at hvis vejen anlægges i etaper, vil der blive ledt en voldsom forøget trafik ind gennem kommunens byområder, uden at der er tilstrækkelig vejkapacitet til rådighed.

Byrådet ønsker at tilslutningen fra Stenløse-Ølstykke flyttes mod vest, så tilslutningsanlægget kommer lige vest for Lille Kildebækvej, og at tilslutningsanlæg 5b udformes som et dobbeltsidet tilslutningsanlæg således, at også trafikken fra Frederikssund, Ølstykke og Stenløse får mulighed for at bruge Tværvej mod syd til Taastrup.

Endelig anfører Byrådet, at Hovedforslag 2 eller 0+ løsningen under ingen omstændigheder kan accepteres på grund af trafikale og miljømæssige problemer for befolkningen i bysamfundene langs Frederikssundsvej.

Vejdirektoratets bemærkninger til Stenløse Kommunes høringsvar

Vejdirektoratet vurderer, at det ikke er muligt at rykke tilslutningsanlægget i Hovedforslag 1 syd for Stenløse væsentligt yderligere mod vest, da det i givet fald ville indebære en for kort strækning til ind- og udfløtninger mellem tilslutningsanlægget syd for Stenløse og tilslutningsanlægget ved rute 6. Med hensyn til forbindelsesvejens placering fra Krogholmvej til motorvejen er det Vejdirektoratets opfattelse, at denne i et vist omfang kan flyttes mod vest.

Tilslutningsanlæg 5b er i VVM-undersøgelsen forudsat forberedt som et dobbeltsidet tilslutningsanlæg.

Høringsvar fra Ølstykke Kommune

Ølstykke Kommune anbefaler, at der arbejdes videre med Hovedforslag 1. Kommunen finder, at der med denne løsning opnås den bedste mulighed for en infrastruktur, der fremmer kommunens mulighed for at udvikle kommende erhvervs- og boligområder. Denne linieføring tager hensyn til flest mulige borgere i kommunen.

Ølstykke Kommune gør samtidig indsigelse mod Hovedforslag 2. Ølstykke Kommune er af den opfattelse, at en bymotorvej vil være ødelæggende for hele infrastrukturen i kommunen og vil opdele og adskille byen endnu mere end den er i forvejen. Kommunen anfører, at der i Hovedforslag 2 ikke er tænkt på de bløde trafikanter, som skal færdes i byen, og at der ingen stiforbindelser er langs bymotorvejen. Desuden vil der være en række miljømæssige forhold i såvel anlægs- som i driftsfasen, der vil betyde store gener for byens borgere.

Til Hovedforslag 1 bemærker Ølstykke Kommune endvidere, at en række ejendomme vil få krydsningsproblemer, og at det bør vurderes, hvorledes landbrugsejendommene fremover mest fordelagtigt kan drives ved etablering af Hovedforslag 1.

Ølstykke Kommune ønsker også, at krydsningen mellem Hovedforslag 1 og Trane-kærvej anlægges i en tunnel, så adgang til kommunens genbrugsplads også kan ske sydfra.

Ølstykke Kommune deltager gerne i den nærmere udformning af forholdene for cyklende og gående i Hovedforslag 1.

Kommunen mener, at den kommunale planlægning gennem en lang årrække har taget højde for en kommende højklasset vej gennem Ølstykke, beliggende i det åbne land og gør gældende, at Hovedforslag 2 ikke er i overensstemmelse med den kommunale planlægning.

Ølstykke Kommune nævner i sit høringssvar, at Hovedforslag 2 har medført problemer for ejendomshandlen og stor usikkerhed for fremtiden for mange virksomheder og borgere. Kommunen opregner i høringssvaret de areal- og ejendomsmæssige konsekvenser af de to hovedforslag og anmoder om, at det hurtigt afklares, hvilken af de to hovedforslag der bliver valgt som et fremtidigt projekt med henblik på en så kort periode som muligt, hvor borgerne er usikre på deres ejendomsforhold.

Ølstykke Kommune finder, at støjbelastningen er mindre i Hovedforslag 1, mens Hovedforslag 2 betyder ikke uvæsentlige gener i anlægsfasen. Ølstykke Kommune forudser også en del støjgener fra Hovedforslag 2, selvom der opføres støjafskærmning.

Kommunen peger på, at der i Hovedforslag 1 vil ske en aflastning af trafikken på Frederikssundsvej. På dele af det lokale vejnet vil trafikbelastningen øges til og fra erhvervsområderne. Kommunen anfører, at disse forhold bør analyseres nærmere.

Ølstykke Kommune peger endvidere på, at Hovedforslag 2 vil medføre en øget trafikbelastning gennem Ølstykke. Dette er en af hovedårsagerne til, at Ølstykke Kommune under ingen omstændigheder kan acceptere Hovedforslag 2. I Hovedforslag 2 erstattes den nuværende 4 sporede hovedlandevej med en 4 sporet motorvej og kommunen anfører, at Hovedforslag 1 til sammenligning supplerer den nuværende 4 sporede Frederikssundsvej med en 4-sporet motorvej.

Ølstykke Kommune anfører afslutningsvis, at det ikke er klart hvilke tilslutningsanlæg eller dele heraf samt nye lokalveje og stier, som kommunen skal finansiere. Kommunen kan ud fra en samfundsøkonomisk betragtning ikke anbefale Hovedforslag 2, der skønmæssigt er mere end 1,5 mia. kr. dyrere end Hovedforslag 1.

Vejdirektoratets bemærkninger til høringssvar fra Ølstykke Kommune

Det er i VVM-undersøgelsen foreslået, at den eksisterende stiforbindelse, som i dag underføres Frederikssundsvej øst for Dr. Dagmars Vej, opretholdes evt. forlægges lidt og føres over motorvejen. Det allerede eksisterende stiforbindelsessystem vest for Dr. Dagmars Vej/Frode Fredegodsvej påtænkes ligeledes opretholdt og videreført mod vest. På strækningen fra Hyrdeleddet til Dr. Ingridvej vil der, som det fremgår på side

126 i den sammenfattende rapport, være cykelsti langs lokalvejen, som forløber på sydsiden af Hovedforslag 2.

Vejdirektoratet vil, såfremt det besluttes at fremme planerne om en ny vejforbindelse i Frederikssundfingeren, naturligvis inddrage Ølstykke Kommune i den nærmere planlægning af forholdene for de bløde trafikanter.

I VVM-undersøgelsen er i Hovedforslag 1 forudsat, at Tranekærvej afbrydes ved motorvejen. Der er tillige forudsat, at Tranekærvej i stedet forbindes til Skrædderbakken, (som vist på side 55 i den sammenfattende rapport), og at Skrædderbakken føres over motorvejen. Der vil derfor, som det er ønsket fra Ølstykke Kommune, være adgang til kommunens containerplads fra syd, selvom Tranekærvej afbrydes ved motorvejen.

Den endelige fastlæggelse af de nødvendige overkørsler og adgangsveje til de enkelte ejendomme vil ske i forbindelse med detailprojekteringen af motorvejen, når der er foretaget liniebesigtigelsen, hvor linieføringen lægges fast.

I Hovedforslag 1 er foreslået en ny forbindelsesvej gennem åbent land fra motorvejen og frem til Krogholmvej syd for Gl. Ølstykke. Trafikanter, der skal fra motorvejen til erhvervsområdet ved Gl. Toftegårds Station eller Dam Agre, vil kunne køre ad den nye forbindelsesvej og herfra via Krogholmvej og Dam Agre og en ny vejforbindelse mellem Stenløse og Ølstykke til erhvervsområdet.

Ud fra trafikberegningerne af Hovedforslag 1 forventes en begrænset stigning i trafikken på Frode Fredegodsvej i Gl. Ølstykke og på den vestligste del af Krogholmvej/Stenløsevej ved rute 6. På Krogholmvej forventes en begrænset aflastning af Krogholmvej mellem den nye forbindelsesvej og Frederikssundsvej ligesom trafikken på Frederikssundsvej gennem Stenløse aflastes med ca. 13.000 biler pr. hverdagsdøgn i forhold til at Hovedforslag 1 ikke anlægges.

Såfremt der tages beslutning om etablering af Hovedforslag 1, vil der i detailprojekteringen blive foretaget en nærmere analyse af trafikken, herunder med hensyn til kapacitetsforholdene i krydset Krogholmvej/Dam Agre, med de nye trafikstrømme for at vurdere, om der er behov for at ændre prioriteringen i krydsene.

Trafikanter, som skal til erhvervsområdet ved Værebrosvej, kan køre fra motorvejen ved tilslutningsanlægget ved rute 6, der ligger umiddelbart ved erhvervsområdet.

Den normale udgiftsfordeling ved anlæg af en statslig motorvej er, at motorvejsanlægget, dvs. staten, afholder alle udgifterne til motorvejen og dertilhørende anlæg. Der vil i denne forbindelse skulle ske en forhandling med de berørte amter og kommuner.

Hørings svar fra Frederikssund Kommune

Frederikssund Kommune anbefaler Hovedforslag 1. Kommunen peger på, at en ny tunnel på tværs af Roskilde Fjord er af afgørende betydning for mobiliteten og den fortsatte vækst i regionen og bør ses i sammenhæng med en højklasset vej i Frederiks-

sundfingeren. Der skal sikres en sammenhæng imellem et tunnelprojekt og projektet for den højklassede vej.

Frederikssund Byråd lægger stor vægt på at motorvejsprojektet udføres som et samlet projekt, i en kontinuert etape for hele strækningen fra Motorring 3 til rundkørslen ved J.F. Willumsensvej ved Frederikssund, således at rundkørslen anlægges samtidigt med, at anlægget af motorvejen ved Motorring 3 påbegyndes.

Hvis den højklassede vej anlægges etapevis er det kommunes holdning, at rundkørslen ved J.F. Willumsensvej allerede nu bør udbygges til 2 spor, at krydset ved Ågade signalreguleres, og at der sker en forbedring af trafikikkerheden i krydset ved Svestrup med henblik på at afhjælpe de akutte problemer med trafikikkerhed og fremkommelighed. Kommunen peger på, at det vil være optimalt at de ovennævnte forhold løses snarest, uanset om der kommer en motorvej eller ej.

Derudover anfører Frederikssund Kommune, at den kan tilslutte sig den i VVM-redegørelsen beskrevne afslutning ved J.F. Willumsensvej med en udbygning af rundkørslen til 2 spor, at tilslutningsanlægget ved Ågade udvides til fuldt tilslutningsanlæg ved at tilføje nordvendte ramper, og at tilslutningsanlægget ved S-banen anlægges som fuldt tilslutningsanlæg, hvor tilslutningsanlægget trækkes så langt mod nord som muligt. Kommunen ønsker derudover, at der etableres et tilslutningsanlæg ved Strandvangen, og at tilslutningsanlægget ved Lille Rørbæk udbygges til et fuldt tilslutningsanlæg. Det sidste dog under forudsætning af at Store Rørbæk ikke bliver belastet af gennemfartstrafik fra den nye by.

Frederikssund Kommune anfører, at såfremt det ikke er muligt at anlægge tilslutningsanlæggene som foreslået på grund af for lille afstand imellem disse, vil kommunen pege på, at der i stedet for en motorvej anlægges en motortrafikvej med to kørespor og to langsgående kørespor med en lavere hastighed, hvor der vil kunne anlægges tilslutningsramper med kortere afstand.

Frederikssund Kommune anfører endvidere, at det er meget vigtigt, at det sikres, at der ikke sker nedsivning af forurenende stoffer til grundvandet og at der ved projektering af vejafvandingsystemet tages hensyn til kapaciteten i vandløbene i området.

Vejdirektoratets bemærkninger til høringssvar fra Frederikssund Kommune

I regeringens investeringsplan er der medtaget et pilotprojekt, der skal undersøge mulighederne for privat inddragelse i finansiering, etablering og drift af en ny tunnel eller broforbindelse over Roskilde Fjord ved Frederikssund.

I VVM-undersøgelsen af en ny højklasset vej i Frederikssundfingeren er der taget højde for en evt. fremtidig tunnelforbindelse baseret på rapporten "Tunnel under Roskilde Fjord", september 2001, idet motorvejen er tilpasset en evt. tilslutning af tunnelforbindelsen syd om Frederikssund. Det skal bemærkes, at den i Frederikssund Kommunes høringssvar nævnte parallelvej mellem det nye byområde øst for motorvejen og Frederikssund ikke er omfattet af motorvejsprojektet.

Der er kapacitetsproblemer i den eksisterende rundkørsel ved J.F. Willumsensvej. I VVM-rapport 250 er beskrevet, at en udbygning af denne rundkørsel kan ske uafhængigt af anlægget af motorvejen og i en 1. etape af anlægsarbejdet, såfremt man beslutter at fremme motorvejsprojektet.

Som vejbestyrelse for Frederikssundsvej fra Ring 4 til J.F. Willumsensvej ved Frederikssund vurderer og gennemfører Vejdirektoratet løbende tiltag for at afhjælpe trafik-sikkerhedsmæssige problemer på Frederikssundsvej i den udstrækning, der er økonomiske ressourcer hertil. Der er for nærværende ikke anlægsmidler til større ombygninger af Frederikssundsvej med henblik på at øge fremkommeligheden.

Vejdirektoratet vil, såfremt det besluttes at etablere en ny højklasset vej i Frederikssundfingern og inden en anlægslov fremsættes i Folketinget, se på mulighederne for at tilgodese Frederikssund Kommunes ønsker i det omfang, det er hensigtsmæssigt ud fra en samlet afvejning af økonomiske, trafikale og miljømæssige konsekvenser.

I forbindelse med en detailprojektering vil blive gennemført undersøgelser af jordbunds- og grundvandsforholdene. Disse undersøgelser vil indgå i grundlaget for at fastlægge den endelige udformning af motorvejen og dermed også, hvor der kan ske udledning til recipienter og nærmere fastlæggelse af foranstaltninger til beskyttelse af grundvandet og recipienter, herunder placering og udformningen af regnvandsbassiner.

Høringssvar fra Slangerup Kommune

Slangerup Kommune anbefaler en snarlig etablering af Hovedforslag 1.

Høringssvar fra Herlev Kommune

Herlev Kommune ønsker anlæg af en ny højklasset vej i Frederikssundfingern gennemført, idet man lægger vægt på de trafikale og miljømæssige forbedringer, det også vil medføre i Herlev. Herlev Kommune anfører, at især Frederikssundsvej i dag forårsager betydelige trafikale og miljømæssige gener i Herlev på grund af den store gennemkørende trafik gennem et tæt bebygget område.

Høringssvar fra Gundsø Kommune

I Gundsø Kommune ønsker et flertal i Byrådet en motorvejsløsning fra Frederikssund til Ballerup. Syv af Byrådets medlemmer peger på VVM-redegørelsens Hovedforslag 1, to af Byrådets medlemmer peger på Hovedforslag 2 og seks medlemmer ønsker ingen motorvej, men i stedet en udbygning af den eksisterende Frederikssundsvej.

De seks byrådsmedlemmer, som er imod en motorvej i Gundsø Kommune, og som ikke finder, at der er behov for en motorvej i Frederikssundfingern peger i stedet på, at der bør ske en udbygning og forbedring af den eksisterende Frederikssundsvej, at

den kollektive trafik bør udbygges og forbedres, at Tværvej bør etableres, og at der bør ske forbedringer af det lokale vejnet.

Fælles for de byrådsmedlemmer, som ikke ønsker en motorvej gennem Gundsø Kommune, er ønsket om at friholde Gundsøs natur, landskab og borgere for de gener, der følger af en ny motorvej.

Byrådsmedlemmerne for en motorvejsløsning gennem Gundsø Kommune finder modsat, at de nuværende problemer med sivetrafik vil blive yderligere forværret, hvis der ikke sker en forbedring af det overordnede vejnet med en højklasset vejforbindelse i Frederikssundfingern og peger således på Hovedforslag 1.

Det samlede byråd er enig om, at der hurtigst muligt skal igangsættes en VVM-undersøgelse af Tværvej for at sikre et hensigtsmæssigt forløb af en Tværvejsforbindelse i sammenhæng med en eventuel motorvej da byrådet ikke finder, at VVM-undersøgelsen af motorvejen alene er et tilstrækkeligt grundlag for at vurdere placeringen og udformningen af de tilslutningsanlæg, der er angivet som forberedt til tilslutning til en Tværvej.

Såfremt det bliver besluttet at realisere Hovedforslag 1 har Gundsø Kommune følgende tekniske bemærkninger:

- Tilslutningsanlægget ved Gundsømagle/Østrup bør udformes og detailplanlægges i tæt samarbejde med Gundsø Kommune.
- Der bør i videst mulig omfang anvendes støjdæmpende asfaltbelægning uden at der herved reduceres i de planlagte støjskærme.
- Både af hensyn til det visuelle indtryk og støjgener bør overvejes om dele eller hele forløbet fra Østrup til Værebros Å bør afskærmes med beplantede støjvolde.
- Vejstrækninger på broer skal sikres mod glat føre i forbindelse med frostvejr, sne og rim, da flere områder, som Hovedforslag 1 forløber gennem er lavtliggende vådområder med rim, frost og tåge.
- Broen over Værebros Å skal sikres med effektive rækværker for forebyggelse af forureningsuheld med tankvogne o. lign som følge af grundvandsinteresserne på strækningen. Samtidig skal det sikres, at vandet fra vejen afledes, så der ikke er risiko for forurening af grundvandet.

Vejdirektoratets bemærkninger til høringssvar fra Gundsø Kommune

Med hensyn til Tværvej henvises til Vejdirektoratets bemærkninger til Ballerup Kommunes høringssvar herom.

Vejdirektoratet vil inddrage Gundsø Kommune i detailplanlægningen af tilslutningsanlægget ved Østrup, såfremt det besluttes at fremme planerne om en ny motorvej svarende til Hovedforslag 1.

Udformningen af støjafskærmende foranstaltninger vil ligeledes blive detaljeret i detailprojekteringen og det vil i denne forbindelse ud fra en afvejning af bl.a. de æsteti-

ske, landskabelige og geotekniske forhold blive set på muligheden for, at forløbet ved sommerhusområdet Østrup afskærmes med beplantede støjvolde.

Motorvejen vil blive udformet med høj trafikikkerhedsmæssig standard under hensyntagen til de områder motorvejen forløber gennem, og for at sikre at motorvejen i de evt. senere projekteringsfaser bliver trafikikker, vil der løbende blive gennemført trafikikkerhedsrevision af vejprojektet.

Langs hele motorvejen vil vejvandet blive opsamlet ved kantopsamling og ledt til regnvandsbassiner i tætte ledninger. Regnvandsbassinerne udformes således, at vandløbene ikke overbelastes hydraulisk eller forureningsmæssigt. Der vil i bassinerne blive indbygget sikring mod, at et eventuelt udslip af f.eks. olie slipper ud i vandløbene.

I særligt sårbare områder og hvor motorvejen krydser kildepladszoner, vil midterrabatten blive belagt, alternativt tætnet og overfladevandet herfra ført til et lukket afløbssystem for at hindre nedsivning til grundvandet.

Med hensyn til øvrige bemærkninger om sikring af grundvandet henvises til Vejdirektoratets bemærkninger til Frederikssund Kommunes høringssvar herom.

Høringssvar fra Ledøje-Smørum Kommune

Ledøje-Smørum Kommune anbefaler, at der ikke anlægges en højklasset vej i Frederikssundfingeren, men at der arbejdes på en udbygning af det eksisterende vejnet og en bedre trafikbetjening på tværs af de ”fem fingre”, herunder en styrkelse af den kollektive trafik. Byrådet peger på, at der allerede er taget et skridt i den rigtige retning med udbygningen af Frederikssundbanen. Som en konsekvens af Byrådets holdning anføres, at de tinglyste byggelinier fra 1975 bør aflyses snarest muligt.

Byrådet anfører, at forslagene i VVM-redegørelsen omkring motorvejene i det åbne land ikke kan godkendes. Byrådet anfører endvidere, at anlæg af en motorvej vil være helt ødelæggende for landskabet gennem kommunen og videre gennem Værebrodalen uanset hvilken af de fem undersøgte linieføringer der ses på, og peger på, at naturområder berøres ligesom værdifulde kulturmiljøer bl.a. omkring Edelgave berøres. Kommunen peger endvidere på forureningsrisikoen fra vejvandet med uoverskuelige konsekvenser for de fremtidige drikkevandsressourcer.

Ledøje-Smørum Kommune peger endvidere på, at der som følge af anlæg af en ny motorvej vil komme mere trafik på strækningen mellem Ledøje og Risby og øgede støjgener i landsbyer samt i kolonihave- og sommerhusområderne i Ballerup og Østrup Holme uanset de foreslåede støjskærmninger.

Kommunen anfører endelig, at Frederikssundmotorvejen vil medføre, at man flytter et trafikalt problem fra Ballerup til Jyllingevej.

Det er Byrådets opfattelse, at en yderligere bearbejdning af den i VVM-rapporten beskrevne 0+ løsning vil have en endnu større effekt. Byrådet anfører, at trafikproble-

merne er koncentreret til Ballerup, at problemerne skal løses her og ikke ved anlæg af en motorvej syd om Ballerup. Kommunen anfører, at 0+ løsningen også vil være naturlig i forhold til erhvervsudviklingen, hvor en stor del ligger nord for Frederikssundsvej.

Overordnet er det Byrådets opfattelse, at der ikke er brug for flere store radiale trafikåre til København, men en udbygning af de tværgående forbindelser. Ledøje-Smørum Kommune kan ikke gå ind for de viste linieføringer for en Tværvej mellem motorvejen og Kildedal Station. Kommunen mener, at det må være en fejl, at der er vist linieføringer af en Tværvej i VVM-redegørelsen for en ny højklasset vej i Frederikssundfingeren, da en Tværvej skal fastlægges ved en efterfølgende VVM-redegørelse, der udføres af Hovedstadens Udviklingsråd i samarbejde med de tre berørte amter.

Vejdirektoratets bemærkninger til høringsvar fra Ledøje -Smørum Kommune

Med hensyn til vurderingen af 0+-alternativet i VVM-redegørelsen har Vejdirektoratet undersøgt forskellige muligheder for at forbedre fremkommeligheden ved at udbygge den eksisterende Frederikssundsvej, det såkaldte 0+alternativ, som tager udgangspunkt i, at den eksisterende Frederikssundsvej forbedres. 0+løsningen er tænkt som et mere realistisk 0-alternativ, idet der foretages mindre forbedringer af den eksisterende vej f.eks. kapacitetsforbedringer og trafikikkerhedsmæssige foranstaltninger.

Udover at ombygge krydsene er der set på muligheder for at øge kapaciteten yderligere ved anlæg af ekstra ligeud-baner og desuden ved i Ballerup i krydsene Ring 4/Frederikssundsvej og Hold-an Vej/Frederikssundsvej at udbygge de dominerede svingretninger med niveaufri vejbaner. Beregningerne af de trafikale konsekvenser fremgår af trafikortet i VVM-redegørelsen og viser, at forbedringerne ikke medfører en væsentlig forbedring af fremkommeligheden på Frederikssundsvej, og at sivetrafikruterne i området ikke aflastes nævneværdigt.

Et forslag til en egentlig højklasset vejløsning, hvor der etableres en bymotorvej på strækningen gennem Ballerup indgår ikke i den offentliggjorte VVM-undersøgelse.

Hvorvidt Vejdirektoratet skal supplere den fremlagte VVM-redegørelse ved at gennemføre yderligere undersøgelser af alternative forbedringer af Frederikssundsvej må bero på en politisk beslutning.

Der har været nedsat en særlig trafikarbejdsgruppe med repræsentanter fra HUR/HT, DSB og Vejdirektoratet, hvor HUR og DSB er kommet med forslag til tiltag til forbedring af den kollektive trafik også kaldet K+ alternativet som alternativ til at bygge nye veje.

Forbedringerne af den kollektive trafik kommer oveni udgangssituationen år 2010. Hovedforudsætningerne for den kollektive trafik i udgangssituationen år 2010 er opsummeret, at metroen er åben med alle tre etaper. Det gælder ligeledes Ringbanen, S-tog til Roskilde samt dobbeltspor til Frederikssund og referencebusnet.

I K+ alternativet øges frekvensen af S-tog på strækningen Ballerup-Frederikssund og den tværgående S-bustrafik styrkes. Derudover kan også nævnes en styrkelse af nogle af de regionale buslinier i Frederikssundbanens opland.

Resultaterne af trafikberegningerne af K+ alternativet viser, at der ved forbedringerne af den kollektive trafik kun sker en meget lille overflytning fra biltrafik til kollektiv trafik, og at der kun sker en begrænset aflastning af trafikken på Frederikssundsvej og sivetrafikruterne.

Med hensyn til forureningsrisici af grundvandet henvises til Vejdirektoratets bemærkninger til Frederikssund og Gundsø kommuners høringssvar herom.

Der er på trafik kortene vist en trafikforøgelse på Risbyvej, idet trafikberegningen er gennemført med en forudsætning om et fuldt tilslutningsanlæg ved Smørum Parkvej/Ledøjetofte. Ved projektudformningen i VVM-rapporten er imidlertid foreslået, at disse vestvendte ramper ikke etableres, hvorfor der ikke forventes en forøgelse af trafikken på Risbyvej og Ågerupvej, men derimod at Risbyvej aflastes med ca. 1.000 biler pr. hverdagsdøgn.

Ifølge trafikberegningerne vil en Frederikssundmotorvej især aflaste Frederikssundsvej mellem Ølstykke og Ring 4 med 8.000-17.000 biler pr. hverdagsdøgn. Frederikssundsvej betjener i dag både fjern-, regional- og oplandstrafik. Da denne trafikmængde tilsammen 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. 26 % i 2010. Vest for Vestbuen er reduktionen i 2010 ca. 38 %.

Herudover vil der sker en aflastning af Hillerødmotorvejen med ca. 6.000 biler, Holbækmotorvejen indenfor Ring 4 med ca. 5.000 biler, Ring 4 nord for Frederikssundmotorvejen samt Frederikssundsvej og Slotsherrensvej mellem Ring 4 og Motorring 3 med hver ca. 3.000 biler pr. hverdagsdøgn, samt en del lokale veje i Ballerup samt området mellem Frederikssundsvej og Holbækmotorvejen.

Trafikbelastningen på Roskildevej vest for Motorring 3 bliver mindre og forøges øst for Motorring 3, som det også fremgår af trafik kortene i VVM-rapport nr. 250. Endvidere forøges trafikken på Motorring 4 syd for Frederikssundmotorvejen og på Motorring 3. Det er forudsat, at Motorring 3 er udvidet til 6 spor. Hverken anlæg af en Frederikssundmotorvej eller udvidelse af Motorring 3 giver ifølge trafikberegningerne anledning til en forøgelse af trafikarbejdet i Centrankommunerne. Det hænger sammen med den forbedrede sammenhæng mellem motorvejene, som vil betyde, at flere trafikanter kører udenom København, bl.a. mellem Nordsjælland og Amager.

Med hensyn til Tværvej henvises til Vejdirektoratets bemærkninger til Ballerup Kommunes høringssvar herom.

Hørings svar fra Albertslund Kommune

Albertslund Kommune mener ikke, at de begrænsede midler til Hovedstadsregionens trafikinvesteringer i den kommende periode skal prioriteres på at etablere en egentlig motorvej fra Rødovre til Frederikssund, men støtter at der sker en forbedring af vejforholdene til Frederikssund bl.a. som motortrafikvej på flere delstrækninger og ved at forbedre krydsene.

Albertslund Kommune peger på en massiv udbygning af den kollektive trafik. Dette bør ske ved at styrke S-togsnettet og busserne og ved at etablere en metro på tværs af de fem fingre. Kommunen anfører, at der er behov for at træffe beslutning om at prioritere den kollektive trafik i Hovedstadsregionen, inden Folketinget træffer beslutning om en udbygning af vejanlæggene i området og at Folketinget, Hovedstadens Udviklingsråd og amterne i området i den forbindelse har et særligt ansvar for den samlede trafikstrategi og de dertil knyttede investeringer.

Albertslund kommune peger endvidere på, at der er et stort behov for at få investeret i en ny ringvejsforbindelse – i første omfang Ring 5 - da der pendles mere på tværs af byfingrene end på langs af byfingrene.

Kommunen anfører også, at VVM-redegørelsen viser, at der ikke flyttes trafik af betydning fra de store veje ind mod København. Det anføres endvidere, at der ved anlæg af Frederikssundmotorvejen kun sker en mindre reduktion af trafikken på Roskildevej vest for Motorring 3 og en reduktion på Frederikssundsvej på højst 18.000 biler samt kun en mindre reduktion af rejsetiden.

Kommunen anfører, at anlæg af Frederikssundmotorvejen vil give væsentlig mere trafik i København og på Motorring 3 og fører til endnu flere trafikale problemer, når bilerne når ind til de dele af København, hvor motorvejen ophører.

Endelig anfører Albertslund Kommune, at Frederikssundmotorvejen vil gå hårdt ud over de rekreative arealer i et område af Hovedstadsregionen, som ikke har mange grønne områder.

Såfremt der træffes beslutning om anlæg af en højklasset vej i Frederikssundfingren frem for en udvidelse af den eksisterende Frederikssundsvej ønsker Albertslund Kommune at indgrebet i Vestskoven mellem Ring 3 og Motorring 3 minimeres, at der udføres støjdempende asfaltbelæggninger og en hastighedsbegrænsning på strækningen mellem Motorring 3 og Hold-an Vej. Endvidere ønsker Albertslund Kommune, at der ikke etableres et tilslutningsanlæg ved Ledøje til Ledøjetofte og at frakørslerne fra motorvejen anlægges således, at de giver mindst mulig gennemkørende trafik gennem de omkringliggende landsbymiljøer.

Vejdirektoratets bemærkninger til Albertslund Kommunes høringssvar

Hovedstadens Udviklingsråd (HUR) har ansvaret for den overordnede trafikplanlægning for alle trafikarter i Hovedstadsregionen. For at løse denne opgave udarbejder rådet hvert 4. år en regional trafikplan. Endvidere foreligger ”Grundlag for trafik- og

miljøplan for hovedstadsområdet”, juni 2000 fra Trafikministeriet med en oversigt over trafikale problemstillinger og løsningsmuligheder, som indgår i grundlaget for den ovennævnte Trafikplan 2003.

Med hensyn til Tværvej henvises til Vejdirektoratets bemærkninger til Ballerup Kommunes høringssvar herom.

Vejdirektoratet har i VVM-redegørelsen tilkendegivet, at der er usikkerheder knyttet til trafikberegningerne. Men uanset usikkerhederne i beregningsmodellen anses den for et brugbart værktøj til at vurdere de trafikale og de deraf afledte konsekvenser - og modellen benyttes i øvrigt også i forbindelse med planlægningsopgaver vedrørende kollektiv transport.

I trafikberegningerne er de besluttede ændringer i den kollektive trafik medtaget som forudsætninger. Den dobbeltsporede jernbane betyder, at rejsetid og især frekvens på S-toget er forbedret og metroen samt Ringbanen giver anledning en stigning i den kollektive trafik fra 2000 til 2010. Konsekvenserne af en yderligere forøgelse af frekvensen på Frederikssundbanen er vurderet i forbindelse med VVM-undersøgelsen. Der vil ifølge beregningerne ikke kunne forventes en markant yderligere overflytning fra bil til S-tog og dermed ikke en væsentlig aflastning af Frederikssundsvej.

Ifølge pendlingsstatistik og -prognoser som er opstillet af HSK (Hovedstadens Statistik Kontor, nu en del af HUR) i 1998 er der sket en stor stigning i pendlingen på ”tværs”, men pendlingen i radialerne er stadig langt den største.

Pendlingen fra Frederiksborg Amt til Centrankommunerne og Københavns Amt var i 1990 66.000 personer pr. dag, i 2000 ca. 68.000 personer pr. dag og forventes i 2010 at være ca. 76.000 personer pr. dag. Tilsvarende var pendlingen fra Frederiksborg Amt til Roskilde Amt i 1990 ca. 1.900, i 2000 ca. 3.300 og vil i 2010 være ca. 5.700 personer pr. dag. En del af pendlingen mellem Frederiksborg Amt og Københavns Amt går også på ”tværs”, men hovedsageligt i Motorring 3-korridoren eller Ring 4-korridoren og kun i mindre omfang længere ude. Selv om der etableres flere ringforbindelser, forventes kun en begrænset nedgang i antallet af bilture i radialerne i hovedstadsområdet.

Ifølge trafikberegningerne vil en Frederikssundmotorvej især aflaste Frederikssundsvej mellem Ølstykke og Ring 4 med 8.000-17.000 biler pr. hverdagsdøgn. Frederikssundsvej betjener i dag både fjern-, regional og oplandstrafik. Da denne trafikmængde tilsammen 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. 26 % i 2010. Vest for Vestbuen er reduktionen i 2010 ca. 38 %.

Herudover vil der sker en aflastning af Hillerødmotorvejen med ca. 6.000 biler, Holbækmotorvejen indenfor Ring 4 med ca. 5.000 biler, Ring 4 nord for Frederikssund-

motorvejen samt Frederikssundsvej og Slotsherrensvej mellem Ring 4 og Motorring 3 med hver ca. 3.000 biler pr. hverdagsdøgn, samt en del lokale veje i Ballerup samt området mellem Frederikssundsvej og Holbækmotorvejen.

Trafikbelastningen på Roskildevej for vest for Motorring 3 bliver mindre og forøges øst for Motorring 3, som det også fremgår af trafik kortene i VVM-rapport nr. 250. Endvidere forøges trafikken på Motorring 4 syd for Frederikssundmotorvejen og på Motorring 3. Det er forudsat, at Motorring 3 er udvidet til 6 spor. Hverken anlæg af en Frederikssundmotorvej eller udvidelse af Motorring 3 giver ifølge trafikberegningerne anledning til en forøgelse af trafikarbejdet i centralkommunerne.

Der sker ifølge trafikmodellen en reduktion af rejsetiden på mellem 5 og 11 minutter afhængigt af rejsetidspunkt på en typisk rejse mellem Ballerup og Frederikssund.

Med hensyn til motorvejens placering i Vestskoven vil Vejdirektoratet, såfremt det besluttes at etablere en ny højklasset vej i Frederikssundfingern, se på mulighederne for at begrænse indgrebet i Vestskoven mellem Ring 3 og Motorring 3, inden en anlægslov fremsættes i Folketinget.

Med hensyn til indførelse af en hastighedsbegrænsning på 90 km/t på strækningen mellem Motorring 3 og Hold-an Vej kan det oplyses, at Hovedforslag 1 og 2 indeholder en hastighedsbegrænsning på 90 km/t fra Motorring 3 til Ring 3 på grund af den relativt korte strækning til ind- henholdsvis udflertning mellem tilslutningsanlæggene på Motorring 3 og Ring 3. På strækningen fra Ring 3 til Hold-an Vej vil det være en politisk beslutning, hvorvidt der af hensyn til støjgener skal være en lavere hastighedsbegrænsning.

Til Albertslund Kommunes forslag til lavere hastigheder på ramperne i forbindelses-anlægget kan det oplyses, at ramperne i forbindelses-anlægget er udformet med snævre kurveradier til en lavere hastighed således, at trafikken i forbindelses-anlægget ikke kan afvikles med 110 km/time. På det foreliggende grundlag vurderes, at hastigheden på forbindelsesramperne næppe bliver højere end 80 km/time.

I de gennemførte trafikberegninger har det været forudsat, at der var fuld tilslutning mellem motorvejen og Smørum Parkvejs forlængelse/Ledøjetofte. Dette medfører en forøgelse af trafikken på Risbyvej og gennem Risby. I Hovedforslag 1 og 2 er de vestvendte ramper på denne baggrund udeladt, hvorfor der forventes en aflastning af Risbyvej i stedet for en forøgelse. Såfremt der heller ikke etableres østvendte ramper ved Smørum Parkvej vil motorvejen slet ikke kunne betjene Ledøje-Smørum, hvorved de tilsigtede effekter for forbedret fremkommelighed samt aflastning af Frederikssundsvej mv. vil blive reduceret.

Hørings svar fra Glostrup Kommune

Glostrup Kommune støtter, at der sker en forbedring af vejforholdene til Frederikssund men mener ikke, at de begrænsede midler til Hovedstadsregionens trafikinvesteringer skal prioriteres til en egentlig motorvej fra Rødovre til Frederikssund.

Glostrup Kommune peger i stedet på, at det undersøges, hvorledes Frederikssundsvej kan forbedres uden at etablere en egentlig motorvej bl.a. som en motortrafikvej på flere delstrækninger og ved at forbedre krydsene. Endvidere skal Jyllingevej vest for Motorring 3 udbygges med f.eks. niveaufri krydsning ved Ring 3, således at kødannelse undgås. Det anføres, at der også bør ses på om en hyppigere drift på Frederikssundbanen kan afhjælpe nogle af trafikproblemerne.

Glostrup Kommune sætter spørgsmålstegn ved trafikmodellen og anfører, at flere af de opgivne trafiktal ligger langt fra de dagsaktuelle tal og, at der pendles langt mere på tværs af fingrene end frem og tilbage til Københavns centrum. Kommunen anfører, at der derfor er behov for nye ringforbindelser, først og fremmest Ring 5 med tilhørende kollektiv trafik og en ny tværforbindelse i form af en metrolinie mellem Lyngby og Glostrup.

Glostrup Kommune anfører, at VVM-redegørelsen viser, at Frederikssundmotorvejen ikke vil flytte trafik af betydning fra de store veje ind mod København. Det anføres endvidere, at der ved anlæg af Frederikssundmotorvejen kun sker en sparsom reduktion af trafikken på Roskildevej vest for Motorring 3 og en reduktion på Frederikssundsvej på højst 18.000 biler samt kun en mindre reduktion af rejsetiden.

Kommunen anfører endvidere, at anlæg af Frederikssundmotorvejen vil give væsentlig mere trafik i København og på Motorring 3 og føre til endnu flere trafikale problemer, når bilerne når ind til de dele af København, hvor motorvejen ophører.

Endelig anfører Glostrup Kommune, at Frederikssundmotorvejen vil gå hårdt ud over de rekreative arealer i et område af Hovedstadsregionen, som ikke har mange grønne områder, og at Glostrup Rideskole, der er beliggende ved Motorring 3 i Vestskoven, fortsat skal kunne fungere.

Såfremt der træffes beslutning om anlæg af en motorvej i Frederikssundfingern frem for en udvidelse af den eksisterende Frederikssundsvej vil kommunen kræve, at strækningen mellem Motorring 3 og Ring 3 anlægges, hvor Jyllingevej er beliggende, og hvis dette ikke er muligt på delstrækninger, anlægges motorvejen så tæt på Jyllingevej som muligt for at minimere indgrebet i Vestskoven. Kommunen ønsker også, at der gennemføres de nødvendige støj dæmpende foranstaltninger i forhold til Vestskoven og bebyggelserne langs Jyllingevej ved anvendelse af støjafskærmning, støj dæmpende asfalt og indførelse af en hastighedsbegrænsning på 90 km/time. Forbindelses anlægget ved Motorring 3 og tilslutnings anlægget ved Ring 3 anlægges så det i mindst muligt omfang inddrager Vestskoven og Vestvolden, f.eks. ved at ramper dimensioneres for lavere hastigheder. Kommunen fremlægger forslag til udformningen af vejstrækningen mellem Ring 3 og Motorring 3.

Glostrup Kommune peger afslutningsvis på, at der skal ske en satsning på den kollektive trafik og peger på behovet for, at der træffes beslutning om at prioritere den kollektive trafik i Hovedstadsregionen, inden der træffes beslutning om udbygning af vej-anlæggene i området.

Vejdirektoratets bemærkninger til høringssvar fra Glostrup Kommune

Med hensyn til trafikmodel og trafikberegninger henvises til Vejdirektoratets bemærkninger til Albertslund Kommunes høringssvar herom. Det skal supplerende bemærkes, at Roskildevvej aflastes for trafik vest for Motorring 3 og merbelastes øst for Motorring 3, som det også fremgår af trafikkortene i VVM-rapport nr. 250. Endvidere forøges trafikken på Motorring 4 syd for Frederikssundmotorvejen og på Motorring 3. Det er forudsat, at Motorring 3 er udvidet til 6 spor. Derimod giver hverken anlæg af en Frederikssundmotorvej eller udvidelse af Motorring 3 ifølge trafikberegningerne anledning til forøget trafik i Centralkommunerne.

Med hensyn til motorvejens placering i Vestskoven vil Vejdirektoratet, såfremt det besluttes at etablere en ny højklasset vej i Frederikssundfingeringen, se på mulighederne for yderligere at begrænse indgrebet i Vestskoven mellem Ring 3 og Motorring 3.

Med hensyn til indførelse af en hastighedsbegrænsning på 90 km/t på strækningen mellem Motorring 3 og Hold-an Vej kan det oplyses, at Hovedforslag 1 og 2 indeholder en hastighedsbegrænsning på 90 km/t syd fra Motorring 3 til Ring 3 på grund af den relativt korte strækning til ind- henholdsvis udfletning mellem tilslutningsanlæggene på Motorring 3 og Ring 3. Hvorvidt der af hensyn til støjgener skal være en lavere hastighedsbegrænsning, vil være en politisk beslutning.

Forslaget om at udlægge støjdæmpende belægninger på strækningen mellem Motorring 3 og Hold-an Vejer er noteret. Samtidig skal det bemærkes, at der i VVM-redegørelsen er foreslået, at der foretages en nærmere vurdering af de støjdæmpende foranstaltninger i forbindelse med detailprojekteringen.

Afslutningsvis skal det bemærkes, at Trafikministeriet i år 2000 udgav rapporten "Grundlag for trafik- og miljøplan for hovedstadsområdet". I denne rapport, der blev udarbejdet i samarbejde med bl.a. amterne, HT og Vejdirektoratet, findes en problem-analyse og en samlet vurdering af trafikudviklingen i hovedstadsområdet. Rapporten har udgjort en del af grundlaget for trafikministerens beslutning om at iværksætte bl.a. VVM-undersøgelserne af udbygninger af motorvejsnettet i Hovedstadsregionen.

Høringssvar fra Rødovre Kommune

Rødovre Kommune protesterer mod en ny højklasset vej i Frederikssundfingeringen. Rødovre Kommune anfører, at en gennemførelse af Frederikssundmotorvejen vil påvirke flora og fauna voldsomt og vil kræve uacceptabelt store arealerhvervelser, bl.a. til etablering af forbindelsesanlægget ved Motorring 3.

Rødovre Kommune peger på, at trafikken på Motorring 3 efter en udbygning til 6 spor vil stige til et niveau, der giver kapacitetsproblemer på flere delstrækninger i 2013/2014, og at en Frederikssundmotorvej efter al sandsynlighed vil betyde at mange bilister vil søge over på Jyllingevej. Kommunen mener, at det er økonomisk uforvarsomt at gennemføre anlægget af Frederikssundmotorvejen, som vil medføre yderligere trafik på Motorring 3.

Kommunen opfordrer kraftigt til, at mulighederne for at øge kapaciteten på Frederikssundsvej vurderes endnu engang og pointerer nødvendigheden af, at der i det videre arbejde udarbejdes en overordnet plan for en samlet løsning af trafikproblemerne i hele hovedstadsregionen med inddragelse af såvel privatbilismen som den kollektive trafik.

Endelig opfordrer Rødovre Kommune til at der påbegyndes projektering af en ny ringforbindelse vest for Ballerup, så trafikken mellem Nordsjælland og Syd- og Vestsjælland kan ledes uden om Storkøbenhavn.

Vejdirektoratets bemærkninger til høringssvar fra Rødovre Kommune

Med hensyn til motorvejens placering i Vestskoven vil Vejdirektoratet, såfremt det besluttes at etablere en ny højklasset vej i Frederikssundfingeren, se på mulighederne for at begrænse indgrebet i Vestskoven mellem Ring 3 og Motorring 3, inden en anlægslov fremsættes i Folketinget.

Vejdirektoratet har i VVM-redegørelsen tilkendegivet, at der er usikkerheder knyttet til trafikberegningerne. Men uanset usikkerhederne i beregningsmodellen anses den for et brugbart værktøj til at vurdere de trafikale og de deraf afledte konsekvenser - og modellen benyttes i øvrigt også i forbindelse med planlægningsopgaver vedrørende kollektiv transport.

I forbindelse med VVM-undersøgelsen af Frederikssundmotorvejen er der foretaget en vurdering af konsekvenserne for trafikken i 2010 på bl.a. Jyllingevej. Resultaterne af beregningerne viser, at der kun forventes en minimal stigning i trafikken på Jyllingevej øst for Motorring 3 ved etablering af Frederikssundmotorvejen. Det er ved vurderingen af de trafikale effekter forudsat, at Motorring 3 er udvidet til 6 spor mellem Jægersborg og Holbækmotorvejen.

Ændringerne i trafikken ved etablering af Frederikssundmotorvejen er især et resultat af ændrede rutevalg som følge af dette vejprojekt. Noget af trafikken, der ellers ville have benyttet Hillerødmotorvejen, Frederikssundsvej, Slotsherrensvej og Holbækmotorvejen vil køre på Frederikssundmotorvejen og videre på Motorring 3 og fordele sig herfra rundt om København.

Hvis der etableres en motorvej til Frederikssund vil det, ifølge trafikmodelberegningerne, medføre et fald i det samlede trafikarbejde indenfor Københavns kommunegrænse. Det hænger sammen med den forbedrede sammenhæng mellem motorvejene, som vil betyde, at flere trafikanter kører udenom København, bl.a. mellem Nordsjælland og Amager.

Ifølge trafikberegninger, hvor Motorring 3 forudsættes udvidet, vil etablering af en motorvej mellem Motorring 3 og Frederikssund således betyde, at trafikken på Jyllingevej vil stige med ca. 500-600 biler pr. hverdagsdøgn vest for Åle kistevej.

Herudover vil der sker en aflastning af Hillerødmotorvejen med ca. 6.000 biler, Holbækmotorvejen indenfor Ring 4 med ca. 5.000 biler, Ring 4 nord for Frederikssundmotorvejen samt Frederikssundsvej og Slotsherrensvej mellem Ring 4 og Motorring 3 med hver ca. 3.000 biler pr. hverdagsdøgn, samt en del lokale veje i Ballerup samt området mellem Frederikssundsvej og Holbækmotorvejen.

I VVM-undersøgelsen af en ny højklasset vej i Frederikssundfingeren er også set på en 0+ løsning. 0+ løsningen er tænkt som et mere realistisk 0-alternativ, dvs. den situation hvor der ikke etableres en ny højklasset vej, idet der foretages forbedringer af den eksisterende vej, f.eks. kapacitetsforbedringer og trafikikkerhedsmæssige foranstaltninger.

Vejdirektoratet har i sin VVM-redegørelse i afsnit 7 beskrevet et 0+ alternativ også kaldet "Forbedring af Frederikssundsvej". Af VVM-redegørelsen fremgår en konkret beskrivelse af de enkelte foreslåede tiltag i krydsene på Frederikssundsvej fra J.F. Wilumsensvej til Ring 4, herunder etablering af niveaufrie svingbaner i 'Chokoladekrydset' ved Ring 4 og i krydset ved Hold-an Vej, med henblik på at forbedre fremkommeligheden. Endvidere er kapacitetsforbedring samt fordele og ulemper ved de enkelte tiltag vurderet. Beregningerne af de trafikale konsekvenser viser, at forbedringerne ikke medfører en væsentlig forbedring af fremkommeligheden på Frederikssundsvej, og at sivetrafikruterne i området ikke aflastes nævneværdigt.

Et forslag til en egentlig højklasset vejløsning, hvor der etableres en bymotorvej/motortrafikvej på strækningen gennem Ballerup indgår ikke i den offentliggjorte VVM-undersøgelse.

Hvorvidt Vejdirektoratet nøjere skal undersøge løsninger med yderligere udbygning af Frederikssundsvej vil bero på en politisk beslutning.

Hovedstadens Udviklingsråd (HUR) har ansvaret for den overordnede trafikplanlægning for alle trafikarter i Hovedstadsregionen. For at løse denne opgave udarbejder rådet hvert 4. år en regional trafikplan. Første udgave bliver Trafikplan 2003.

Endvidere foreligger "Grundlag for trafik- og miljøplan for hovedstadsområdet", juni 2000 fra Trafikministeriet med en oversigt over trafikale problemstillinger og løsningsmuligheder, som indgår i grundlaget for den ovennævnte Trafikplan 2003.

For at sikre muligheden for at der evt. kan gennemføres en etapeafslutning ved Veksø, omfatter VVM-redegørelsen for en ny højklasset vej i Frederikssundfingern også den del af Tværvej, der er beliggende mellem Frederikssundmotorvejen og Frederikssundsvej.

2.3 Høringssvar fra amter og HUR

Høringssvar fra Frederiksborg Amt

Frederiksborg Amt anbefaler Hovedforslag 1 i VVM-redegørelsen og vil kunne give de nødvendige tilladelser mv. for både Hovedforslag 1 og 2 på vilkår, som fastsættes efter en konkret sagsbehandling.

Frederiksborg Amt forudsætter, at det som led i detailprojekteringen sikres, at vejvand ikke afledes til Sillebro Å og lægger vægt på gennemførelse af de i VVM-redegørelsen omtalte afværgeforanstaltninger og de vilkår, som amtet senere stiller i forbindelse med nødvendige tilladelser.

Hvis Hovedforslag 2 vælges, anbefaler Frederiksborg Amt, at den foreslåede dalbro over Værebros Å udvides betragteligt, så der opretholdes en landskabelig og naturmæssig sammenhæng i ådalen. Frederiksborg Amt ønsker, at der ved motorvejens nordlige afslutning etableres niveaufri skæring mellem Frederikssundsvej og J.F. Willumsensvej, og at en udbygning af den eksisterende rundkørsel kun overvejes som en midlertidig forbedring, hvis motorvejen ikke anlægges indenfor de nærmeste år.

Frederiksborg Amt peger på, at motorvejstilslutningen ved Rute 6 (Roskildevej) skal udformes, så den bløde trafik både på langs og tværs af Roskildevej ikke kommer i konflikt med biltrafikken i den foreslåede fordelerring.

Vejdirektoratets bemærkninger til høringssvar fra Frederiksborg Amt

I VVM-redegørelsen er beskrevet de overordnede principper for afledning af vejvand. I forbindelse med detailprojekteringen vil der blive gennemført undersøgelse af jordbunds- og grundvandsforholdene. Disse undersøgelser vil indgå i grundlaget for at fastlægge bl.a. foranstaltninger til beskyttelse af grundvandet, herunder placering og udformningen af regnvandsbassiner og udarbejdelse af beredskabsplaner for anlægsfasen og driftsfasen.

Vejdirektoratet vil, såfremt det besluttes at etablere en ny højklasset vej i Frederikssundfingern og inden en anlægslov fremsættes i Folketinget, se på mulighederne for at tilgodese Frederiksborg Amts ønsker i det omfang, at det er hensigtsmæssigt ud fra en samlet afvejning af økonomiske, trafikale og miljømæssige konsekvenser.

Motorvejen vil blive udformet med høj trafikikkerhedsmæssig standard, og motorvejstilslutningen ved rute 6 (Roskildevej) vil blive udformet, så den bløde trafik både på langs og tværs af Roskildevej ikke kommer i konflikt med biltrafikken i den foreslåede fordelerring. For at sikre, at motorvejen bliver projekteret sikkerhedsmæssigt

forsvarligt, vil der løbende blive foretaget trafikikkerhedsrevision af projektets evt. videre forløb.

Høringssvar fra Københavns Amt

Københavns Amt kan ikke tage VVM-redegørelsen til efterretning, da Amtsrådet ikke finder at VVM-redegørelsen er i overensstemmelse med kommissoriet, da der ikke er foretaget en ligeværdig vurdering af 0+ løsningen.

Ud fra den givne VVM-redegørelse anbefales Hovedforslag 1 med forbehold for linieføringen af Tværvej. Amtet anfører, at en linieføring af en fremtidig Tværvej ikke kan fastlægges af Vejdirektoratet i nærværende VVM, men skal fastlægges på baggrund af en særskilt VVM-redegørelse udarbejdet af Hovedstadens Udviklingsråd.

Derudover anfører Københavns Amt, at man ønsker, at der ved de større vandløb etableres tørre faunapassager f.eks. i form af banketter og, at der ved krydsningen af Værebros Å skabes mulighed for ”menneskepassage”.

Københavns Amt anfører endvidere, at der savnes beregning af, hvor stor en del af de grundvandsdannede områder der befæstes i de forskellige forslag og en oversigt af mængder jord opdelt i de forskellige forureningsklasser. Endelig har Københavns Amt bemærkninger vedr. udledning af overfladevand fra vejanlægget. Man efterlyser blandt andet detaljerede beskrivelser af hvor udledninger til vandløb og søer planlægges placeret, og nævner, at det ikke vil være hensigtsmæssigt at udlede vejevand til småsøer eller vådområder.

Vejdirektoratets bemærkninger til Københavns Amts høringssvar

Vejdirektoratet henviser for så vidt angår undersøgelsens kommissorium til udmøntningen af finanslovsaftalen ved aktstykke 174 af 26. april 1999, hvoraf det bl.a. fremgår, ”at der gennemføres en VVM-undersøgelse til afklaring af linieføringen for en eventuel ny vej i forlængelse af den nuværende Frederikssundmotorvej, idet de nuværende byggelinier ikke længere anses for aktuelle.”

For at sikre muligheden for at der evt. kan gennemføres en etapeafslutning ved Veksø, omfatter VVM-redegørelsen for Frederikssundmotorvejen den del af Tværvejen, der er beliggende mellem Frederikssundmotorvejen og Frederikssundsvej. Er der flertal for en sådan løsning i folketinget vil linien kunne fastlægges ved lov.

I forbindelse med de foretagne undersøgelser er mulige korridorer for Tværvej miljøkortlagt på strækningen mellem Frederikssundmotorvejen og Holbækmotorvejen. Begge hovedforslag er fastlagt således, at tilslutningen til Frederikssundmotorvejen muliggør en miljømæssig forsvarlig forlængelse af Tværvej mod syd på strækningen mellem Frederikssundmotorvejen og Holbækmotorvejen.

Vejdirektoratet har undersøgt forskellige muligheder for at forbedre fremkommeligheden ved at udbygge den eksisterende Frederikssundsvej, det såkaldte 0+-alternativ.

Som det er beskrevet i kommissoriet, er der i 0+-alternativet set på tiltag, som tager udgangspunkt i, at den eksisterende Frederikssundsvej forbedres.

0+ løsningen er tænkt som et mere realistisk 0-alternativ, idet der foretages forbedringer af den eksisterende vej, f.eks. kapacitetsforbedringer og trafikikkerhedsmæssige foranstaltninger.

Udover at ombygge krydsene er der set på muligheder for at øge kapaciteten yderligere ved anlæg af ekstra ligeud-baner og desuden ved i Ballerup i krydsene Ring 4/Frederikssundsvej og Hold-an Vej/Frederikssundsvej at udbygge de dominerede svingretninger med niveaufri vejbaner. Beregningerne af de trafikale konsekvenser fremgår af trafikkortet i VVM-rapporten og viser, at forbedringerne ikke medfører en væsentlig forbedring af fremkommeligheden på Frederikssundsvej, og at sivetrafikruterne i området ikke aflastes nævneværdigt.

At 0+-alternativet med forbedringer af den eksisterende 4-sporede Frederikssundsvej gennem Ballerup, som beskrevet i VVM-rapporten, ikke løser trafikafviklingsproblemerne hænger sammen med, at der er behov for at afvikle en trafikmængde, der er større end de 50.000 biler pr. hverdagsdøgn, som forventes på Frederikssundsvej vest for Ring 4 ud fra trafikberegningerne uden anlæg af en ny højklasset vej (også kaldet Basis 2010). Trafikmængden på strækningen gennem Ballerup er i denne situation begrænset af Frederikssundsvejs kapacitet, og der vil i år 2010 være mere sivetrafik på en række kommuneveje i Frederikssundfingeren, end der er i dag.

I Hovedforslag 1 forventes, at der vil køre ca. 37.000 biler på Frederikssundsvej i Ballerup vest for Ring 4 og ca. 38.500 på den ny motorvej ligeledes vest for Ring 4. I Hovedforslag 2 forventes, at der også vil køre ca. 37.000 biler på Frederikssundsvej og ca. 36.000 biler på den ny motorvej vest for Ring 4. I de to hovedforslag forventes der samlet set, at skulle afvikles en trafikmængde på 73.000-76.000 biler i Frederikssundfingeren i år 2010.

VVM-undersøgelsen har ikke omfattet et forslag til en højklasset vejløsning, hvor der etableres en bymotorvej i den eksisterende Frederikssundsvejs forløb på strækningen fra Veksø til Ring 4 i Ballerup.

En højklasset vejløsning i den eksisterende Frederikssundsvejs linieføring mellem Veksø og Ballerup vil gennem Ballerup næppe kunne udformes således, at der kan køres med en hastighed på 110 km/time, som det er tilfældet på motorvejen i Hovedforslag 1. En højklasset vejløsning med en bymotorvej på strækningen mellem Veksø og Ballerup vil derfor nok ikke tiltrække helt så mange trafikanter, som i Hovedforslag 1, men der vil være et kapacitetsbehov, som er væsentlig større end 50.000 biler pr. hverdagsdøgn.

I Hovedforslag 1 er foreslået faunapassager ved krydsning af de i regionplanerne udlagte spredningskorridorer og kerneområder. Der er nærmere redegjort for faunapassagerne i Miljøvurderingsrapporten nr. 252 s. 96. Faunapassager vil ved de større vandløb, (jfr. også VVM-rapport nr. 250 afsnit 3.1.5), blive udformet med banketter.

Det skal endvidere oplyses, at motorvejen i Hovedforslag 1 er ført over Værebros Å på en ca. 500 meter lang og ca. 8 meter høj dalbro, der muliggør en stiforbindelse langs Værebros Å.

Der er i VVM-undersøgelsen forudsat en vis mængde forurenede jord baseret på et skøn ud fra eksisterende optegnelser af potentielt forurenede strækninger og det foreliggende skitseprojekt af linieføringerne. I forbindelse med detailprojekteringen vil der skulle gennemføres detaljerede undersøgelser af jordbundsforholdene og af et evt. forureningsomfang, som vil kunne danne grundlag for at kunne opdele jorden i forskellige forureningsklasser og planlægge en hensigtsmæssig jordhåndtering.

I forbindelse med detailprojekteringen vil der blive gennemført undersøgelser af jordbunds- og grundvandsforholdene. Disse undersøgelser vil indgå i grundlaget for at fastlægge bl.a. den endelige placering af motorvejens forløb. Herved kan også fastlægges, hvor der kan ske udledning til recipienter, nærmere fastlæggelse af foranstaltninger til beskyttelse af grundvandet og recipienter, herunder placering og udformningen af regnvandsbassiner, udførelsesmetoder ved passage af blødbundsområder og udarbejdelse af beredskabsplaner for anlægsfasen og driftsfasen.

Høringssvar fra Roskilde Amt

Roskilde Amt anbefaler ved gennemførelsen af Hovedforslag 1, at der ved projekteringen af motorvejen tages det fornødne hensyn til områdets natur- og landskabelige værdier samt afskæringen af sommerhusområdet ved Østrup Holme.

Derudover har Roskilde Amt en række bemærkninger til VVM-redegørelsen. Grundlæggende synes behovet for nybygning **ikke** at være vurderet tilstrækkeligt grundigt, og amtet anfører, at der er nogle svagheder i modelberegningerne, som synes at trække ensidigt i retning af en stigende biltrafik, herunder prognosen for bilejerskab og tidsværdien i forhold til rejselængden. Roskilde Amt anfører endvidere, at det er påfaldende, at den foreslåede kraftige forbedring af den kollektive trafik i det kollektive trafikscenarium, også kaldet K+ alternativet, ikke tilskrives et større overflytningspotentiale. Det tyder ifølge amtet på, at modelforudsætningerne lægger for stor vægt på de faktorer, som medfører stigende biltrafik, på bekostning af faktorer der kunne medføre passagertilgang i den kollektive trafik.

Amtet anfører også, at set ud fra landskabelige og rekreative hensyn bør det tilbageblevne åbne land skånes for større tekniske anlæg, hvor alternative løsninger er mulige.

Roskilde Amt peger på, at begrænsningen af støjbelastede boliger i redegørelsen fremhæves som et argument for en ny motorvej, men at der efter amtets opfattelse i dag er relativt få meget støjbelastede boliger langs Frederikssundsvej.

Vejdirektoratets bemærkninger til høringsvar fra Roskilde Amt

Prognosen for trafikvæksten er forudsat i henhold til forventningerne i Trafikministeriets rapport "Grundlag for trafik- og miljøplan for hovedstadsområdet" fra år 2000. I denne rapport er der gennemført en grundig problemanalyse og en samlet vurdering af trafikudviklingen i hovedstadsområdet.

I undersøgelsernes vurderinger er taget udgangspunkt i en udvikling i henhold til Hovedstadens Udviklingsråds (HUR) officielle prognoser for befolkning og arbejdspladser på baggrund af oplysninger fra Hovedstadsregionens Statistikkontor (HSK). Siden 1990 har HSK stået for befolkningsprognosen og andre regionale data, der blandt andet indgår i amternes og kommunernes planlægning, herunder i forbindelse med region-, og trafikplanlægning samt mange andre projekter.

Hertil kan Vejdirektoratet tilføje, at alle besluttede forbedringer af den kollektive trafik er medtaget som forudsætning, inden de forventede trafikale ændringer som følge af vejanlægget er vurderet. Dette indebærer, at det udover at indeholde effekten af udvidelse af Frederikssundbanen til 2 spor, også er forudsat at Ringbanen og Metroen er fuldt udbygget, ligesom der er forudsat en generel forøgelse af kørehastigheden på alle S-toglinier som følge af indsættelse af nyt materiel.

Vejdirektoratet skal endvidere bemærke, at der ikke findes officielle prognoser for evt. forskellig prisudvikling i de forskellige transportformer og høringsvarenes bemærkninger om vurderinger af trafikudviklingen under de ovennævnte forudsætninger af trafikpolitisk karakter som road-pricing, ændrede befordringsfradrag mv. falder uden for rammerne af en VVM-undersøgelse for en ny højklasset vej i Frederikssundfingeren.

Høringsvar fra Hovedstadens Udviklingsråd

Hovedstadens Udviklingsråd (HUR) peger på Hovedforslag 1.

HUR finder, at Frederikssundfingeren på linie med de øvrige byfingre i Hovedstadsregionen og i overensstemmelse med den regionale hovedstruktur og principper for vejbetjeningen bør forsynes med en motorvej i kanten af fingerens byområder, hvortil den langsgående biltrafik over længere afstande kan henvises. Den nuværende Frederikssundsvej kan derefter forbeholdes den kollektive bustrafik – hvis fremkommelighed bør forbedres - og den lokale biltrafik. HUR peger derfor på hovedforslag 1. Hovedforslag 2 vil efter HURs opfattelse sammenblende lokal og gennemgående trafik og forstærke den nuværende Frederikssundsvejs opsplitning af byområderne i Frederikssundfingeren.

HUR finder, at Frederikssundmotorvejen principielt bør anlægges helt til Frederikssund, men at anlægsarbejdet kan udføres i etaper. En naturlig 1. etape er strækningen mellem Motorring 3 og Tværvej.

HUR finder, at det af hensyn til den inderste og smalleste del af Vestskovområdet i den videre projektering bør vurderes, om motorvejsanlægget på denne strækning kan rykkes længere mod nord.

HUR finder, at der er behov for Tværvej som en ydre højklasset vejforbindelse på tværs af byfingrene. Det forekommer derfor ikke hensigtsmæssigt, at tracéet ikke er sammenhængende. En VVM-redegørelse for Tværvej vil i givet fald skulle belyse den mest optimale linieføring, og

HUR forudsætter således, at tilslutningsanlæggene for Tværvej, således som de er angivet i VVM-redegørelsen for Frederikssundmotorvejen, i givet fald vil kunne ændres, når udformning og tracé for Tværvej er fastlagt.

HUR finder, at etablering af tilslutningsanlæg ved Store Rørbæk er i overensstemmelse med intentionerne om etablering af et nyt byudviklingsområde, hvis regionplanmæssige forudsætninger forventes tilvejebragt i forbindelse med Regionplan 2005. Etablering af et Parker & Rejs-anlæg i forbindelse med stationen i Store Rørbæk er ligeledes i overensstemmelse med de planlægningsovervejelser, der forventes at finde udtryk i Trafikplan 2003.

HUR finder, at alle nye motorvejsanlæg i regionen bør forsynes med faciliteter til busbetjening, og er derfor tilfreds med udsagnet om, at der etableres busstoppesteder efter behov. HUR er indstillet på at indgå i et samarbejde om afklaring af behov samt i givet fald placering og udformning.

HUR finder det vigtigt, at det af hensyn til busbetjeningen af den sydlige del af Frederikssund og et kommende byområde ved St. Rørbæk sikres, at busvejen ad Gartnervænget føres under eller tilsluttes motorvejen.

Vejdirektoratets bemærkninger til høringssvar fra Hovedstadens Udviklingsråd

For at sikre muligheden for at der evt. kan gennemføres en etapeafslutning ved Veksø, omfatter VVM-redegørelsen for en ny højklasset vej i Frederikssundfingeren også den del af Tværvej, der er beliggende mellem Frederikssundmotorvejen og Frederikssundsvej.

I forbindelse med de foretagne undersøgelser er mulige korridorer for Tværvej miljøkortlagt på strækningen mellem Frederikssundmotorvejen og Holbækmotorvejen. Begge hovedforslag er fastlagt således, at tværvejtilllutningen til Frederikssundmotorvejen muliggør en miljømæssig forsvarlig forlængelse af Tværvej mod syd på strækningen mellem Frederikssundmotorvejen og Holbækmotorvejen.

Med hensyn til motorvejens placering i Vestskoven vil Vejdirektoratet, såfremt det besluttes at etablere en ny højklasset vej i Frederikssundfingeren, se på mulighederne for at begrænse indgrebet i Vestskoven mellem Ring 3 og Motorring 3, inden en anlægslov fremsættes i Folketinget.

Som det fremgår af VVM-redegørelsen rapport nr. 250 side 251 er foreslået, at busvej og sti ad Gartnervænget opretholdes ved etablering af en Frederikssundmotorvej.

2.4 Høringssvar fra statslig myndighed

Direktoratet for FødevarerErhverv har sammen med jordbrugskommissionerne i Frederiksborg, Københavns og Roskilde amter gennemgået VVM-redegørelsen og opfordrer til, at der tages størst mulig hensyn til jordbrugerhvervet i området. Direktoratet forventer, at eventuelle strukturgener søges afhjulpet gennem jordfordeling, uanset hvilken linieføring der vælges.

2.5 Høringssvar fra ledningsejere

DONG oplyser, at naturgastransmissionsledningen Torslunde - Lyngø vil blive berørt af de i VVM-redegørelsen fremsatte linieføringsforslag i området Veksø/Smørumnedre. DONG anfører, at det kan blive nødvendigt at forstærke eller omlægge gasledningen i de områder, hvor vejen krydser gasledningen og at omlægning samt sikring af gasledningen vil kunne løbe op i adskillige millioner kr.

HNG oplyser, at linieføringen for Hovedforslag 1 og 2 indebærer krydsninger af HNG's fordelingsledning og at krydsningerne vil kunne udføres enten ved sænkning af den eksisterende fordelingsledning over en længere strækning eller ved nyanlæg af en fordelingsledning over en kortere strækning. Ud fra en vurdering af antallet af krydsninger og længder og kompleksitet af nyanlæg/omlægning af fordelingsledning i de to hovedforslag anbefaler HNG, at Hovedforslag 1 gennemføres.

Elkraft har noteret, at forsyningsmæssige og økonomiske konsekvenser for højspændingsanlæg ikke er medtaget separat i VVM-redegørelsen, men at Vejdirektoratet bl.a. i dialog med NESANET A/S er opmærksom på disse aspekter.

Københavns Energi oplyser, at linieføringen for Hovedforslag 1 passerer vandindvindingsoplande og kildepladszoner for Hove og Værebros kildepladser, som leverer vand til Værket ved Islevbro. Flere andre kildepladser under dette vandværk er lukket pga. forurening, og en opretholdelse af de idriftværende kildepladser er derfor af stor betydning for drikkevandsforsyningen i Hovedstadsområdet.

Københavns Energi oplyser endvidere, at motorvejen vil krydse selve Værebros kildeplads, der ligger i Værebros Ådal langs Værebros Å og at kildepladsen er meget sårbar overfor forurenende stoffer.

Københavns Energi anfører derfor, at der af hensyn til grundvandet bør vælges en linieføring, som går uden om Værebros kildeplads under hensyn til afstandskrav til den.

Såfremt det besluttes at anlægge Hovedforslag 1, Linieføring I eller Linieføring III ønsker Københavns Energi, at blive inddraget i udformningen af de tekniske indretninger, beredskabsplaner ved uheld og planlægningen af anlægsarbejdet.

Vejdirektoratets bemærkninger til høringssvar fra ledningsejere

Såfremt det besluttes at anlægge en højklasset vej i Frederikssundsfingeren vil de ovennævnte ledningsejere blive inddraget i planlægningen af anlægsarbejdet og projektets videre forløb.

3 Høringssvar fra borgere, virksomheder, foreninger mv.

3.1 Indledning

I næsten alle høringssvarene er der udtrykt synspunkter og stillingtagen til de to hovedforslag, Hovedforslag 1 (åbent land-løsningen) og Hovedforslag 2 (Byfinger-løsningen), eller til at der i det hele taget etableres en ny motorvej.

Nogen foreslår andre løsninger, herunder at der etableres en ny ringforbindelse vest for Ballerup evt. i kombination med en udbygning af den kollektive trafik.

Der er også en række borgere og foreninger, der sætter spørgsmålstejn ved, at der er behov for en motorvej til Frederikssund, enten fordi det er opfattelsen at trafikproblemerne kun er begrænsede eller, at det kun er gennem Ballerup, der er problemer med at afvikle trafikken, og at en motorvej alligevel ikke eller kun i mindre omfang vil løse disse trafikproblemer.

Andre fremfører modsat, at der i lang tid har været fremkommelighedsproblemer, og at den forventede trafikudvikling underbygger behovet for en motorvej, hvorfor der hurtigst muligt skal etableres en motorvejsforbindelse i Frederikssundfingern.

Endvidere fremsættes kritik og bemærkninger om lokale forhold og ønsker om ændringer i linieføringer, tilslutningsanlæg, støjafskærmning m.v.

Mange anmoder om, at der snarest tages beslutning om motorvejens linieføring, så der bliver mulighed for at disponere herefter. Der peges på, at de tinglyste byggelinier fra 1975 aflyses hurtigst muligt, såfremt der ikke skal anlægges en motorvej.

Flere opfordrer Folketinget og regeringen til at anlægge motorvejen hurtigst muligt.

Der er desuden i mange høringssvar peget på, at der bør gennemføres en undersøgelse af en udbygning af Frederikssundsvej i stedet for at anlægge en ny motorvej og der opfordres til, at denne gennemføres inden der tages beslutning om en ny højklaset vej i Frederikssundfingern.

Der er ligeledes forslag om at udbygge den kollektive trafik med bl.a. pendlerbusser mellem bysamfundene og S-tog stationerne og tiltag af trafikpolitisk karakter som road-pricing, ændring af befordringsfradrag mv.

3.2 Synspunkter for etablering af motorvej

3.2.1 Generelt

I henvendelse 22, 53, 66, 80, 142, 148 og 175 går ind for en motorvej uanset hvilket hovedforslag, der vælges.

I flere henvendelser er der taget stilling til hvilket forslag, der bør vælges, og som argumenter for Hovedforslag 1 nævnes:

- Giver største forbedring af trafiksikkerheden
- Mindsker trafikken, støj- og luftforurening på Frederikssundsvej
- Er den bedste løsning for bysamfundene og giver mindst gene for de mennesker, der bor langs Frederikssundsvej
- Kan anlægges uden gener for trafikken på Frederikssundsvej
- Indebærer et begrænset antal ekspropriationer
- Er vigtig for erhvervsudviklingen i Frederikssundfingeren
- Er den billigste løsning

Vejdirektoratet har desuden modtaget en underskriftindsamling ved Bruno Nielsen i Ølstykke på ca. 300 underskrifter for en motorvej ført udenom Stenløse og Ølstykke.

Synspunkter for Hovedforslag 1

Der er flere henvendelser, der støtter en motorvej i Hovedforslag 1, (henvendelse 37, 68, 70, 82, 85, 91, 92, 102, 106, 122, 129, 134, 137, 143, 147, 154, 159, 163, 173, 176, 183, 186, 189, 190, 206 og 217).

I henvendelse 137 påpeges, at Hovedforslag 1, som forløber gennem det åbne land, er den bedste løsning, såvel trafikalt som miljømæssigt. Henvendelse 147 og 190 påpeger endvidere, at Hovedforslag 1 bedst tilgodeser flest mennesker i området, og at der er værnet om naturværdierne i hovedforslaget.

I henvendelse 91 og 173 anføres, at Hovedforslag 1 vil give det mindste antal ekspropriationer og de færreste støj- og luftforureningsproblemer (henvendelse 106, 176). Hovedforslag 1 vil samtidig reducere sivetrafikken på det sekundære vejnet mest muligt (henvendelse 91 og 173).

I henvendelse 176 fremsættes det synspunkt, at luftforureningen ikke vil forøges med en motorvej, da biler med lav hastighed (fx i køkørsel på Frederikssundsvej) forurener meget mere end biler med jævn hastighed (fx på en ny motorvej).

I henvendelse 206 anføres, at Frederikssundsvej gennem Ballerup, Stenløse og Ølstykke fortsat vil kunne bruges som alternativ rute, hvis motorvejen skulle blive blokeret.

Hovedforslag 1 i forhold til Hovedforslag 2

I flere henvendelser peges på Hovedforslag 1 frem for Hovedforslag 2 (henvendelse 37, 40, 57, 62, 70, 91, 106, 110, 129, 151, 173, 183, 186, 190 og 206) og som argumenter nævnes følgende:

- Hovedforslag 2 vil medføre alvorlige støjgener for de mange beboerne, der bor langs Frederikssundsvej i Stenløse og Ølstykke (henvendelse 70, 183, 186 og 190)
- Hovedforslag 2 vil være til stor gene for beboerne i de to byer og, at den vil ødelægge den interne infrastruktur (henvendelse 70, 91, 106, 173, 183, 190 og 206).
- Hovedforslag 2 vil medføre store gener i forbindelse med bygningen af vejen (henvendelse 91, 173 og 183)
- Hovedforslag 2 vil medføre at en række nyopførte huse og ejerlejligheder skal nedrives, hvis motorvejen anlægges (henvendelse 70).
- Hovedforslag 2 vil medføre flere ekspropriationer (henvendelse 91, 173 og 183)
- Hovedforslag 2 er betydelig dyrere end Hovedforslag 1 (henvendelse 91, 173 og 183)
- Hovedforslag 2 vil ikke aflaste trafikintensiteten på Frederikssundsvej og der vil komme en forøget trafik på tværs af hovedfærdselsårerne fra Jyllinge og Gundsømagle ind mod København (henvendelse 37 og 57)
- Hovedforslag 1 vil flytte trafikken væk fra Frederikssundsvej, som ud fra en trafikikkerhedsmæssig betragtning er væsentligt, da der har været mange trafikulykker (henvendelse 37)
- Hovedforslag 2 vil medføre en fremtidig mangel på en væsentlig lokalvej (henvendelse 183)

3.2.2 Borgernes bemærkninger til trafikale konsekvenser

I henvendelse 37 anføres, at ud fra en trafikikkerhedsmæssig betragtning er væsentligt, at få trafikken væk fra Frederikssundsvej, hvor der har været mange trafikulykker. Det anføres også, at en anvendelse af Frederikssundsvej ikke vil aflaste trafikintensiteten på denne vej og, at der vil komme en forøget trafik på tværs af hovedfærdselsårerne fra Jyllinge og Gundsømagle ind mod København.

I flere henvendelser påpeges, at der i lang tid har været fremkommelighedsproblemer på Frederikssundsvej, og at den forventede trafikudvikling underbygger behovet for en motorvej, (henvendelse 85, 91 og 173).

I henvendelse 183 påpeges, at der vil være en fremtidig mangel på en væsentlig lokalvej ved en motorvejsløsning ad den nuværende Frederikssundsvej

Det anføres i henvendelse 106, at Frederikssundsvej gennem Ballerup, Stenløse og Ølstykke fortsat vil kunne bruges som alternativ rute, hvis motorvejen skulle blive blokeret.

I henvendelse 176 påpeges, at flere og flere vælger at køre ad alternative ruter (siveruter) for at undgå den tætte trafik på Frederikssundsvej, og at den tunge trafik på siveruterne er steget voldsomt gennem de senere år.

I henvendelse 176 peges yderligere på risikoen for en miljøkatastrofe på en af siveruterne mellem Gundsømagle og Østrup, pga. de smalle eksisterende veje og vand på kørebanen på visse tidspunkter af året. Hvis en lastbil med olie eller kemikalier forulykker, vil der kunne ske store skader på miljøet i området.

3.2.3 Vejdirektoratets bemærkninger til borgernes høringssvar vedr. trafikale konsekvenser

Vejdirektoratet har ingen bemærkninger til de ovenstående synspunkter vedrørende de trafikale konsekvenser.

3.2.4 Borgernes bemærkninger til barrierevirkning

I henvendelse 159 fremsættes det synspunkt, at reduktionen i trafikken, som en motorvej i Hovedforslag 1 vil medføre på Frederikssundsvej og det øvrige vejnet i Måløv, vil give et mere trygt miljø og nye muligheder for at udvikle bysamfundet i Måløv.

Det påpeges i henvendelse 37 og 85, at Hovedforslag 1 vil medføre en bedre harmoni i udviklingen af byerne Ølstykke, Stenløse og Veksø og uden at ødelægge de to bysamfund.

3.2.5 Vejdirektoratets bemærkninger til borgernes høringssvar vedr. barrierevirkning

Vejdirektoratet har ingen bemærkninger til de ovenstående synspunkter vedrørende barrierevirkning.

3.2.6 Borgernes bemærkninger til anlægsoverslag og socioøkonomiske forhold

Det påpeges i henvendelse 68, at den forventede udvikling i Nordsjælland, herunder Frederikssundsområdet, nødvendiggør en etablering af en hurtig, sikker og effektiv vejforbindelse.

I henvendelse 85 påpeges, at Hovedforslag 1, en motorvej til Frederikssund gennem det åbne land, er den mest optimale og økonomisk mest forsvarlige løsning.

I henvendelse 91,173,183 påpeges, at Hovedforslag 2 er betydelig dyrere end Hovedforslag 1

3.2.7 Vejdirektoratets bemærkninger til anlægsoverslag og socioøkonomi

Vejdirektoratet har ingen bemærkninger til de ovenstående synspunkter vedrørende behovet for motorvejen og de økonomiske forhold.

3.2.8 Borgernes bemærkninger til etapeopdeling

I flere henvendelser anbefales, at projektet udføres som et samlet projekt i en kontinuert etape fra Motorring 3 til og med rundkørslen ved Frederikssundsvej/J.F. Willumsensvej i Frederikssund, (henvendelse 91, 92, 102, 122, 134, 137, 143 og 154). I henvendelse 134 påpeges endvidere, at en opdeling i etaper vil betyde, at der bliver ledt en voldsom trafik gennem Ølstykke og Stenløse, uden at der er tilstrækkelig vejkapacitet til rådighed. Det anføres i henvendelse 91 og 173, at motorvejen i Hovedforslag 1 vil kunne anlægges, mens trafikken fortsætter uhindret på Frederikssundsvej.

I henvendelse 66 foreslås, at motorvejen anlægges fra begges sider, for at fremme motorvejsprojektet. Det er muligt, da hovedforslagene har sammenfaldende udformning på strækningen mellem Motorring 3 og Tværvej (etape 1, 2a og 2b) og strækningen mellem Udlejre og Frederikssund (etape 4).

3.2.9 Vejdirektoratets bemærkninger til etapeopdeling

Anlægsudgifterne til en motorvej i Frederikssundfingern er anslået til 2,5 og 4,1 mia. kr. Vejdirektoratet skal bemærke, at der i regeringens oplæg til investeringsplan foreløbigt er afsat godt 1 mia. kr. til 1. etape af projektet, men at der ikke er taget stilling til linieføring og etapeafgrænsning.

3.3 Synspunkter imod etablering af motorvej

3.3.1 Generelt

Der er i et stort antal henvendelser udtrykt modstand mod en motorvej, uanset hvilket hovedforslag der er tale om (henvendelse 4, 10, 15, 20, 23, 24, 25, 33, 34, 35, 38, 41, 43, 45, 47, 48, 50, 51, 54, 55, 58A, 58B, 59, 60, 64, 65, 69, 72, 74, 78, 81, 86, 94, 98, 101, 103, 104, 108, 109, 112, 115, 116, 118, 119, 120, 124, 125, 128, 130, 131, 132, 133, 135, 139, 146, 149, 150, 152, 155, 161, 162, 164, 170, 177, 178, 179, 180, 181, 182, 196, 198, 199, 200, 201, 202, 203, 204, 207, 208, 210, 214, 216, 222, 223, 226, 227/228, 229, 230, 231, 232, 233, 234, 235, 236, 237, 238, 239, 240, 241, 242, 244, 247, 248, 249).

Vejdirektoratet har modtaget fem underskriftindsamlinger imod en motorvej fra Frederikssund til Motorring 3 omfattende i alt ca. 18.500 underskrifter indsamlet af Kastaniehøj Grundejerforening i Østrup, Kulturøkologisk Forening i Albertslund, Grøn Guide i Glostrup, Grundejerforeningen Nørregaard i Rødovre og Ungdomsringen. Underskriftindsamlingerne fra Kastaniehøj Grundejerforening i Østrup, Kultur-

økologisk Forening i Albertslund, og Grøn Guide i Glostrup er tillige blevet afleveret til trafikministeren.

Synspunkter imod Hovedforslag 1

I flere henvendelser (11, 31, 83, 88, 93, 103, 113, 114, 140, 156, 157, 168, 184, 192, 193) udtrykkes modstand mod en motorvej specifikt i Hovedforslag 1. Som argumenter imod Hovedforslag 1 nævnes, at Hovedforslag 1:

- påvirker natur og landskab
- påvirker kulturmiljøet, friluftslivet i bl.a. Vestskoven og Vestvolden og de rekreative interesser i Frederikssundfingern
- virker som en barriere, især i Ledøje-Smørum Kommune
- har konsekvenserne for arealanvendelse og ejendomme med inddragelse af bolig og fritidsarealer
- påvirker vandmiljøet og risiko for forurening af grundvandet
- medfører støj og luftforurening i de små landsbyer og naturlokaliteter, som motorvejen passerer
- medfører trafik- og støjproblemer på tilkørselsvejene til motorvejen
- ikke vil løse de trafikale problemer på Frederikssundsvej, men vil betyde mere trafik, herunder i København.

Synspunkter imod Hovedforslag 2

Mange henvendelser udtrykker modstand mod en motorvej specifikt i Hovedforslag 2 (henvendelse 5, 13, 16, 19, 29, 40, 44, 56, 57, 61, 62, 68, 76, 87, 99, 105, 110, 117, 118, 126, 127, 153, 187, 189, 191, 195, 197 og 213) og som argumenter imod Hovedforslag 2 nævnes, at Hovedforslag 2:

- har et forløb, der påvirker bymiljøet og ødelægger infrastrukturen i Veksø, Stenløse og Ølstykke
- giver endnu større trafikale og miljømæssige problemer for befolkningen i bysamfundene langs Frederikssundsvej end der er i dag
- ikke er samfundsøkonomisk rentabel
- vil indebære mange gener i anlægsfasen for trafikanter og naboer
- vil genere mennesker frem for natur
- vil indebære mange ekspropriationer i byerne

Der er i mange af henvendelserne der går imod Hovedforslag 2 peget på, at motorvejen bør anlægges i Hovedforslag 1, hvor vejen forløber syd om byerne og hvor der er færre mennesker, der vil blive berørt af motorvejen (henvendelse 5, 13, 16, 19, 29, 40, (44), 57, 61, 62, 99, 126, 127, 187, 191, 195 og 197). Som argumenter for at pege på Hovedforslag 1 er nævnt:

- at motorvejen kan anlægges samtidigt med, at trafikken fortsat kan køre på Frederikssundsvej (henvendelse 29)
- at Frederikssundsvej aflastes gennem Stenløse og Ølstykke, hvorved trafikikkerheden og sammenhængen mellem de to byer forbedres (henvendelse 40 og 57)

- at Hovedforslag 1 er billigere end Hovedforslag 2 (henvendelse 44 og 61)
- at Hovedforslag 1 i højere grad vil servicere Gundsø, Jyllinge, Store Valby og alle de andre små bysamfund mellem Stenløse og Roskilde. Hvis Hovedforslag 2 vælges, vil borgerne i disse bysamfund have længere til motorvejen og de vil måske slet ikke bruge den (henvendelse 195).

3.3.2 Borgernes bemærkninger om påvirkning af natur og landskab

I en række henvendelser er der peget på, at en motorvej vil ødelægge naturværdier og landskab, (henvendelse 10, 25, 33, 38, 48, 54, 58A, 65, 103, 119, 133, 135, 161, 162, 164, 170, 198, 200, 204, 207, 210, 231, 232, 234, 238, 244).

I henvendelse 25 anføres, at de visuelle skadevirkninger vil være massive, særligt grundet vejens hævnings over landskabet og udbredt lysforurening mv. i det åbne land, og at disse forhold er underspillet i VVM-rapportens illustrationer.

I andre henvendelser er der peget på, at en motorvej vil være ødelæggende for de biologiske værdier i Værebros Ådal, herunder fuglereservatet ved Gundsømagle Sø, (henvendelse 65, 103, 177, 204, 227/228, 229, 232).

Det anføres i henvendelse 98 og 210, at den sidste grønne strækning fra Vestskoven op gennem dallandskabet omkring Værebros Å til Roskilde Fjord bør bevares for eftertiden.

I flere henvendelser er peget på, at en motorvej vil være ødelæggende for Vestskoven, (henvendelse 20, 43, 101, 130, 131, 149, 179, 204, 229, 233).

I mange henvendelser (11, 31, 45, 113, 114, 140, 156, 192) begrundes modstanden imod Hovedforslag 1 med, at Hovedforslag 1 vil ødelægge natur- og landskabsværdier.

I henvendelserne 93, 104 og 192 påpeges, at Hovedforslag 1 vil betyde et voldsomt indgreb i det åbne land og Værebros Ådal. Der er i henvendelse 104 og 192 yderligere peget på, at Hovedforslag 1 vil have store naturmæssige konsekvenser for naturreservatet ved Gundsømagle Sø og ikke mindst have store negative konsekvenser for fuglene og naturen i oplandet til søen.

I henvendelse 128 anføres, at Hovedforslag 1 vil have stor negativ indvirkning på en række biologisk set vigtige områder, som især omfatter de ferske enge, moser, overdrev og søer. Der er i henvendelse 83 fremsat det synspunkt, at Hovedforslag 1 er det forslag, der giver størst mulig skade på lokalmiljøet.

Med hensyn til Hovedforslag 2 påpeges i henvendelse 118, at Hovedforslag 2 gennemskærer nogle enestående naturområder vest og nord for Smørumovre. I henvendelse 195 og 213 anføres endvidere, at motorvejen i Hovedforslag 2 vil passere Veksø Mose, som er et værdifuldt naturområde.

3.3.3 Vejdirektoratets bemærkninger til de indkomne hørings svar vedrørende påvirkning af natur og landskab

Der er knyttet mange naturinteresser til Frederikssundfingern og især til den central del af Værebros Ådal og ådalen benyttes også i rekreativt øjemed. Selvom Hovedforslag 1 gennem Værebros Ådal indpasses i landskabet på en sådan måde, at ejendomme og værdifulde kultur- og naturlandskaber berøres mindst muligt, har det ikke været muligt at friholde alle områder med værdifuld natur og kulturlandskaber i ådalen.

Hovedforslag 1 forløber gennem et område, hvor der findes mange beskyttede naturtyper som søer, vandløb, enge, moser, skove og overdrev. Der findes både lokaliteter med internationalt betydningsfulde arter og naturtyper og lokaliteter, som hovedsageligt har lokal betydning.

I de østligste områder knytter naturinteresserne sig overvejende til Vestskoven og Harrestrup Mose. I den øvrige del er naturinteresserne især lokaliseret i lavbundsområderne omkring Hove Å, Grønsø Å, Nybølle Å og i særdeleshed Værebros Å. På de højere liggende arealer findes vandhuller og søer, der huser særligt beskyttelseskrævende padder omfattet af EF-habitatdirektivets bilag IV. Såvel hovedforslagene, som alternativerne gennem Værebros Ådal går gennem vandhuller, der huser den i Danmark og i området almindelig og udbredte spidssnudet frø, der er anført på EF-habitatdirektivets bilag IV. Der etableres erstatningsbiotoper, hvor vandhuller berøres af motorvejen.

Hovedforslag 1 vil passere gennem 36 naturlokaliteter, hvoraf 4 rummer særlige naturinteresser, mens resten er tillagt generelle naturinteresser. De 4 naturlokaliteter, der rummer særlige naturinteresser er: Husesø Mose, Grønsø Mose, overdrevet Knudsbjerg og moseområderne sydvest for Østrup Holme.

Blandt disse er Husesø Mose og kærne ved Østrup Holme, som samlet er værdisat som områder af international betydning. Husesø Mose, Grønsø Mose og kærne ved Østrup Holme rummer alle arter omfattet EF-habitatdirektivet og eller EF-fugleskyttelsesdirektivet. Hovedforslag 1 vil ikke få væsentlige negative effekter på områdets forekomster af spidssnudet frø og stor vandsalamander, mens der potentielt kan forventes forstyrrelsesmæssige effekter på de mulige yngleforekomster af rørhøg i Husesø Mose og v. Østrup Holme.

Hovedforslag 2 vil passere gennem 19 værdisatte naturlokaliteter, hvoraf 3 af lokaliteterne rummer særlige naturinteresser. Husesø Mose, Grønsø Mose samt Veksø Mose i Værebros Ådal er tillagt særlige naturinteresser. Som ved Hovedforslag 1, er Husesø Mose det eneste område, der er værdisat som område af internationale værdi. Dog rummer områderne sammen med flere andre lokaliteter bl.a. ynglende spidssnudet frø, som er på EF-habitatdirektivet. Hovedforslag 2 vil med de i projektet indarbejdede afværgeforanstaltninger ikke få væsentlig effekt på udbredelsen og forekomst af nogen af de særligt beskyttelseskrævende arter.

Der etableres faunapassager og erstatningsbiotoper for at mindske påvirkningen af naturområderne.

Ved udformningen af motorvejsstrækningen mellem Ring 3 og Motorring 3 er det tilstræbt at lægge linieføringen tæt på Jyllingevej for at friholde så store sammenhængende skovarealer som muligt i Vestskoven. Linieføringen ligger i en afstand af 100-150 meter fra Jyllingevej og dermed tættere på Jyllingevej end det areal, som er reserveret til motorvejen.

Afstanden mellem motorvejen og Jyllingevej er bl.a. betinget af de østvendte tilslutningsramper ved Ring 3. Rampen er udformet som sløjferampe for at øge flettestrækningen mellem tilslutningsanlægget og Motorring 3.

Ved udformningen af forbindelsesanlægget ved Motorring 3 er det tilstræbt at undgå at berøre den fredede Vestvold, mest muligt. Der er således ved udformningen foreslået et snævre kurveforhold i forbindelsesanlægget, og at ramperne føres under Motorring 3.

I forbindelse med detailprojekteringen vil mulighederne for at rykke motorvejen mellem Ring 3 og Motorring 3 yderligere mod nord blive bearbejdet.

Som udgangspunkt er det kun ved signalanlæg og i rundkørsler, at der etableres belysning i det åbne land. Belysning af skilte vil heller ikke blive belyst i det åbne land – kun ved særlige behov kan der blive tale om at belyse f.eks. portaler. Det kan videre oplyses, at Vejdirektoratet har udviklet nye lysarmaturer som stort set sender lyset vandret ind på portalen, hvorved lysforureningen begrænses meget væsentligt.

3.3.4 Borgernes bemærkninger om påvirkning af kulturmiljøet og rekreative interesser

Der peges i henvendelse 65, 121 og 244 på, at en motorvej vil berøre kulturhistoriske værdier i Frederikssundfingreen. I henvendelse 104 og 192 påpeges det endvidere, at støjgenerne ved Gundsømagle Sø vil medføre, at området mister værdi som rekreativt område.

I henvendelse 133 fremhæves det, at anlæg af en motorvej gennem det åbne land vil betyde tab af et smukt landskab, der huser meget forskelligt dyre- og planteliv, hvortil der samtidig er knyttet friluftsmæssige interesser.

I henvendelse 25 anføres, at det ikke kan undgås, at et motorvejsanlæg som den foreslåede Frederikssundsmotorvej, som løber gennem bynære, rekreative områder, vil få en markant negativ indvirkning på kvaliteten af friluftaktiviteterne i de berørte områder, herunder Vestegnen der er fattig på større sammenhængende rekreative områder, idet Vestskoven og den hermed sammenhængende Vejle ådal udgør det eneste større frirum for borgerne. Det anføres ligeledes, at en motorvej vil føre til uoprettelig skade på landskaber og rekreative områder, nedbryde lokale trafikforbindelser og relationer og ødelægge friluftsliv og ikke-motoriseret transport i hele regionen.

I henvendelse 108, 120 og 242 anføres det, at det planlagte indgreb i Vestvolden er problematisk. I henvendelse (25, 149, 181, 229, 233, 242) påpeges det endvidere, at arealindgreb og støj fra en motorvej vil være ødelæggende for de rekreative interesser i Vestskoven.

I henvendelse 45 påpeges, at en motorvej i Hovedforslag 1 vil være ødelæggende for kulturmiljøet i Ledøje-Smørum Kommune. I henvendelse 192 anføres, at værdien af at "være ude i naturen" forringes væsentligt i hele området med Hovedforslag 1.

I henvendelse 118 påpeges, at Hovedforslag 2 ligeledes vil ødelægge den historiske stjerneudstyknings omkring landsbyen Smørumovre. I henvendelse 99 gøres opmærksom på, at Hovedforslag 2 vil forløbe meget tæt på Veksøs kirke.

3.3.5 Vejdirektoratets bemærkninger til de indkomne høringsvar vedrørende påvirkning af kulturmiljøet og rekreative interesser

Hovedforslag 1 berører herregårdslandskabet ved Edelgave, men også Hovedforslag 2 vil påvirke sammenhængen mellem Smørumovre og Edelgave og de kulturhistoriske anlæg omkring herregården.

Konsekvenser for kulturmiljø vurderes, at være mindre med en motorvej i Hovedforslag 2 gennem Stenløse og Ølstykke end ved en motorvej i Hovedforslag 1 gennem Værebros Ådal. Ligeledes vil konsekvenserne for friluftsanser være mindre med en motorvej gennem Stenløse og Ølstykke, idet sommerhusområdet ved Østrup og naturområderne i den centrale del af Værebros Ådal ved f.eks. Gundsømagle Sø ikke berøres.

Såvel en motorvej gennem Stenløse og Ølstykke som en motorvej gennem Værebros Ådal vil berøre de friluftsmæssige interesser ved Harrestrup Mose og kolonihaveområderne syd for Ballerup, området syd for Smørumnedre og den nordligste del af Vestskoven, som motorvejen forløber gennem. Ved etableringen af forbindelsesanlægget til Motorring 3 vil den fredede Vestvold blive påvirket i mindre omfang.

Støjbelastningen af naturområder og rekreative områder og dermed den oplevelsesmæssige værdi kan blive forringet som følge af motorvejen.

Hvor nye motorveje skal passere samlede boligområder, tilstræber Vejdirektoratet som udgangspunkt, at støjen ikke overstiger den vejledende grænseværdi på 55 dB. Den vejledende grænseværdi for bebyggelse, der opføres langs eksisterende veje, gælder udendørs ved facaden og på de primære opholdsarealer.

For at opfylde denne målsætning er der indarbejdet støjskærme i projektet, hvor motorvejen passerer tæt forbi samlede boligbebyggelser. Der er endvidere indarbejdet støjafskærmning langs kolonihaverne syd for Ballerup og ved sommerhusområdet ved Østrup.

Barriereeffekten bliver i såvel Hovedforslag 1 som 2 reduceret ved at omlægge og forbinde de veje, som motorvejen vil krydse. Det eksisterende hovedstinet opretholdes.

3.3.6 Borgernes bemærkning om barrierevirkning

I flere henvendelser påpeges det, at en motorvej vil virke som en barriere for mennesker og dyr i lokalsamfund og fritidsområder (henvendelse 25, 38, 139, 201, 204, 222). Det gælder især for Ledøje-Smørum Kommune, hvor der er mange der mener, at en motorvej vil splitte kommunen op, (101, 119, 133, 178, 222, 223). I henvendelse 34 påpeges det yderligere, at Ledøje-Smørum Kommunes to kirker vil blive isoleret fra den øvrige bebyggelse.

Det er i henvendelse 120 nævnt, at motorvejens barriereeffekt vil påføre områdets beboere (fodgængere og cyklister) store omveje eller helt afskære dem for adgangen.

I henvendelse 1 spørges om stiforbindelsen vest for Ring 3 bibeholdes.

I henvendelse 25 anføres, at Vestvolden i dag er forbundet med Vestskoven ved en simpel stiunderføring under Motorring 3, mens man efter anlæggelsen af en Frederikssundsmotorvej vil have en flere hundrede meter lang strækning, hvor man vil skulle passere udfletningsanlægget til Motorring 3. I henvendelse 25 peges også på, at det med Hovedforslag 1 ikke vil være muligt, at etablere en ny vandre- og cykelstistrækning mellem Nybølle og Smørumovre da denne stiforbindelse i så fald er planlagt til at forløbe langs med Edelgavevej, og området i det hele taget vil blive uinteressant at færdes i.

Det anføres i flere henvendelser, at Hovedforslag 1 vil virke som en barriere for mennesker og dyr, (henvendelse 45, 64, 113, 114, 156). I henvendelse 45 fremføres yderligere det synspunkt, at motorvejen i Hovedforslag 1 vil virke som en kraftig barriere imellem de to sogne i Ledøje-Smørum Kommune.

I henvendelse 156 anføres, at Hovedforslag 1 med anlæg af Tværvej og en forlængelse af Smørum Parkvej vil medføre en urimelig opsplitning af Ledøje-Smørum Kommune.

I henvendelse 113 og 114 påpeges, at Hovedforslag 1, åbent land løsningen vil opsplitte lokalsamfundene langs motorvejen.

I flere henvendelser påpeges, at Hovedforslag 2 vil være til stor gene for beboerne i Stenløse og Ølstykke, hvor den interne infrastruktur vil blive ødelagt, (henvendelse 13, 16, 19, 40, 44, 56, 57, 61, 86, 105, 117 og 195). I henvendelse 195 fremføres endvidere det synspunkt, at forløbet af Hovedforslag 2 gennem Veksø og Stenløse vil ødelægge den sammenhæng, der i dag er mellem kommunens 5 bysamfund med hensyn til skole-, fritids- og handelsliv.

I henvendelse 29, 40 og 105 fremsættes det synspunkt, at Hovedforslag 2 friholder værdifulde naturområder, men at det sker på bekostning af mennesker og lokalsamfund. I henvendelse 76 anføres, at det virker selvmodsigende at fremlægge et forslag, som leder trafikken uden om Ballerup og Måløv, men som samtidig medføre mere trafik gennem Veksø, Stenløse og Ølstykke.

I flere henvendelser påpeges, at Hovedforslag 2 vil medføre store gener i forbindelse med anlægget af vejen, herunder trafikkaos og risiko for sætningsskader på husene langs Frederikssundsvej, (henvendelse 62, 68, 105, 126 og 127).

3.3.7 Vejdirektoratets bemærkninger til de indkomne høringsvar vedrørende barrierevirkning

Hovedforslagene vil generelt udgøre en ny barriere for mennesker, dyr og planter. Som tidligere nævnt vil barriereeffekten i hovedforslagene blive reduceret ved at omlægge og forbinde de veje som motorvejen vil krydse og det eksisterende hovedstinet opretholdes.

De to eksisterende stiforbindelser under Motorring 3 nord og syd for Glostrup Ride-skole i Vestskoven opretholdes. Stiforbindelserne vest for Ring 3 opretholdes også. Som det også fremgår af VVM-rapport 250, kan det komme på tale at forlægge den nordlige sti lidt mod syd netop for at undgå at krydse forbindelsesanlægget på det bredeste sted.

En forlægning af den ovenfor nævnte planlagte stiforbindelse fra Nybølle til Smørum fra et forløb langs et dige i herregårdslandskabet til ca. 500 meter mod vest vil kunne ske ad et forløb med mange kulturhistoriske og landskabelige indslag via Edelgavevej langs den fredede allé, forbi fortidsmindet Gyngehøj, Smørholm og videre til Grønsø Sø til Smørumovre.

I øvrigt vil passagemuligheder for cyklister og gående blive drøftet i en senere fase med myndigheder samt på de borgermøder, der afholdes i forbindelse med linie- og detailbesigtigelsesforretningerne.

3.3.8 Borgernes bemærkninger om konsekvenser for arealanvendelse og ejendomme

Det er påpeget, at en ny motorvej i de fremlagte linieføringsforslag vil medføre både en nedlæggelse af Rødovre Knallertbane (henvendelse 81) og en halvering af hundeklubbens arealer ved Vestvolden (henvendelse 239).

I henvendelse 31 påpeges, at Hovedforslag 1 vil ødelægge urimeligt store naturarealer til ulempe for de berørte landejendomme, hvilket vil have store værditab til følge.

Det anføres i henvendelse 11, at motorvejen i Hovedforslag 1 vil være en afvigelse fra fem fingerplanen, og at det vil medføre unødvendige arealanvendelser.

I henvendelse 193 og 17+21 anføres, at der ikke tages hensyn til de mennesker, der berøres af vejanlægget og det nævnes, at Hovedforslag 1 vil ødelægge mulighederne for at drive landbrug på de pågældende ejendomme.

I flere henvendelser påpeges, at en række nyopførte huse og ejerlejligheder i Ølstykke skal nedrives, hvis motorvejen anlægges i Hovedforslag 2 (henvendelse 29, 57, 68, 105, 126, 127, 187 og 191). Det påpeges yderligere i henvendelse 13, 29 og 40, at Hovedforslag 2 vil komme meget tæt på en eksisterende børneinstitution og den nye skole sydvest for Gl. Toftegård St., hvor der også anlægges faciliteter for en række mindre idrætsgrene.

I henvendelse 57, 105, 126 og 127 anføres endvidere, at Hovedforslag 2 vil medføre flere ekspropriationer og værdiforringelser af de ejendomme, som kommer til at ligge tæt på motorvejen.

I henvendelse 44 fremføres det synspunkt, at det ikke kan accepteres, at Hovedforslag 2 og den planlagte stiforbindelse over motorvejen vil medføre indgreb i fællesarealer hørende til en grundejerforening.

3.3.9 Vejdirektoratets bemærkninger til de indkomne høringsvar vedrørende konsekvenser for arealanvendelse og ejendomme

Den nye vej er forsøgt indpasset i landskabet på en måde, at ejendomme berøres mindst muligt. Placeringen af et nyt, stort vejanlæg er et kompromis mellem mange og ofte modsat rettede interesser. VVM-redegørelsen er udarbejdet for at sikre, at alle relevante faktorer bliver belyst inden, der træffes afgørelse om anlæg af vejen. Det kan imidlertid ikke undgås, at vejanlægget vil berøre en lang række bygningsanlæg og ejendomme.

De i VVM-redegørelsen viste linieføringsforslag kan ikke betragtes som endelige. Når der er vedtaget en anlægslov for projektet, er der tale om en korridor, som vejen kan anlægges indenfor, og der kan ske flytninger af linien ved detailprojekteringen og ved ekspropriationskommissionens behandling af projektet. Et eventuelt spørgsmål om erstatning for ændrede adgangsforhold eller værditab vil først blive behandlet af ekspropriationskommissionen.

Ud fra en samlet vurdering af miljø, arealinteresser, trafikale og landskabelige konsekvenser er Linieføring II den af den tre linieføringer gennem Værebros Ådal, som er bedst egnet. Linieføring II er derfor af Vejdirektoratet udpeget som Hovedforslag 1.

Såfremt det besluttes at etablere en motorvej i Frederikssundsfingeren, vil der uanset hvilken linieføring, der bliver valgt, være lodsejere, som bliver berørt af vejanlægget. For at mindske generne for disse, bliver der igangsat en jordfordeling inden ekspropriationerne gennemføres.

Som det fremgår af VVM-rapport nr. 253, Arealanvendelsesanalyse forventes, at det skitserede forbindelses anlæg måske vil indebære indgreb i hundeklubbens arealer og at knallertbanen skal flyttes eller omlægges.

Som nævnt ovenfor kan linieføringsforslagene i VVM-redegørelsen ikke betragtes som endelige. Der vil i forbindelse med Ekspropriationskommissionens behandling af projektet kunne ske ændringer som følge af forslag og indsigelser fra berørte lodsejere, brugere og myndigheder. På nuværende tidspunkt er det derfor desværre ikke muligt, at vurdere motorvejsprojektets indgreb i Rødovre Knallertbane og hundeklubbens arealer mere præcist end det anførte i arealanvendelsesanalysen.

3.3.10 Borgernes bemærkninger om påvirkning af vandmiljø

Der peges i flere henvendelse på, at det er problematisk, at motorvejen vil passere flere kildepladsområder, hvor der indvindes drikkevand, (henvendelse 25, 103, 133, 149, 164, 207 og 208). Henvendelse 25, 103, 149 og 208 udtrykker bekymring for, at trafikulykker kan medføre forurening af drikkevandet.

3.3.11 Vejdirektoratets bemærkninger til de indkomne høringssvar vedrørende påvirkning af vandmiljø

For at sikre, at den nye vejstrækning ikke giver anledning til forurening af grundvandet, vil vejanlægget blive udført således, at vejvandet opsamles med kantopsamling og nedløbsbrønde i tætte ledninger og ledes til opsamlingsbassiner med olieudskillere, hvorfra der etableres udløb til vandløb.

I særligt sårbare områder og på steder, hvor motorvejen krydser kildepladszoner vil midterrabatten blive belagt, alternativt tætnet, og overfladevandet herfra ført til afløbs-systemet for at hindre nedsivning til grundvandet. Inden for kildepladszonerne vil der blive iagttaget særlig agtpågivenhed mht. beskyttelse mod forureningsnedsivning i anlægsfasen.

Såfremt det besluttes at fremme planerne om en ny højklasset vej i Frederikssundfingeren vil der i forbindelse med detailprojekteringen blive gennemført feltundersøgelse af jordbunds- og grundvandsforholdene. Disse undersøgelser vil indgå i grundlaget for at fastlægge bl.a. den endelige placering af motorvejens forløb og foranstaltninger til beskyttelse af grundvandet, herunder placering og udformningen af regnvandsbassiner og udarbejdelse af beredskabsplaner for anlægsfasen og driftsfasen således, at risikoen for forurening af grundvandsressourcen minimeres.

Motorvejen i Hovedforslag 1 krydser Værebros Kildeplads, som hører under Københavns Vand. Kildepladsen omfatter en række boringer, der er beliggende langs Værebros Å. På denne delstrækning passerer motorvejen over Værebros Å og kildepladsen på en dalbro, hvor al vejvandet opsamles og ledes til regnvandsbassiner. Broen sikres med ekstra stærke broautoværn.

En mulig belastning vil være knyttet til et uheld på motorvejen med et efterfølgende spild af miljøfremmede stoffer. Risikoen for et udslip af denne karakter vurderes, at være begrænset og tilsvarende vil risikoen for, at et udslip siver ned til grundvandsmagasinet være stærkt begrænset. Hvis der sker spild på vejen, vil afløbet på regnvandsbassiner, der opsamler vand på den pågældende strækning, blive lukket med henblik på at forureningen kan opsamles.

3.3.12 Borgernes bemærkninger om andre miljøpåvirkninger

I flere henvendelser er det anført, at planerne om en motorvej bør droppes, da den vil medføre for store miljøgener, (henvendelse 58a, 60, 222, 231 og 236).

I henvendelserne 103, 135, 157, 204 og 234 er påpeget, at en ny motorvej vil forøge støj og luftforureningen i Frederikssundfingreen. Der er endvidere gjort opmærksom på en række konkrete steder, hvor der forventes en forøgelse af støjgenerne. I henvendelse 94 og 208 omtales Ledøje, i henvendelse 164 og 222 omtales Ledøje, Risby og Smørum Parkvej og i henvendelse 101 omtales Harrestrup Mose.

I henvendelse 151 opfordres der til, at støjgenerne på Frederikssundsvej nedbringes hurtigst muligt.

I henvendelse 25 nævnes, at en motorvejs "løsning" vil modarbejde en lang række danske og internationale miljø-aftaler og -planer.

I henvendelse 88, 140, 156, 157 og 184 påpeges, at Hovedforslag 1 vil medføre gener fra støj, luftforurening og lyspåvirkning fra motorvejen og tilkørselsvejene. Det anføres yderligere i henvendelse 184, at Hovedforslag 1 vil medføre forringelse af livskvalitet for beboerne langs motorvejen. I henvendelse 88 anføres, at det bør være et krav, at der opføres støjafskærmning langs beboede områder.

I flere henvendelse anføres, at Hovedforslag 2 vil forøge støj- og luftforureningen i Veksø, Stenløse og Ølstykke, (henvendelse 5, 13, 19, 44, 57, 61, 62, 65, 68, 70, 87, 90, 99, 105, 126, 127, 129, 195 og 213). Henvendelse 99, 195 og 213 fremfører endvidere det synspunkt, at motorvejens forløb øst for Veksø og over banele gemet vil medføre et højere støjniveau for samtlige boliger i Veksø end fra den nuværende Frederikssundsvej.

3.3.13 Vejdirektoratets bemærkninger til de indkomne høringsvar vedrørende andre miljøpåvirkninger

Trafikken på motorvejen vil være en ny støj- og lyskilde i landskabet, og bilernes udstødning er en kilde til luftforurening.

Til gengæld vil der blive mindre støj langs den aflastede Frederikssundsvej og langs lokalvejene, som i dag belastes af sivetrafik.

Der er kun små forskelle i emissionerne til luft og støj for Hovedforslag 1 og 2. Antallet af støjbelastede boliger reduceres i begge hovedforslag, og der vil samlet set ikke være en væsentlig forskel mellem de to hovedforslag med hensyn til antallet af støjbelastede boliger. Der vil ske en mindre stigning i luftforureningen som følge af stigningen af trafikarbejdet i hovedforslagene.

Der er ingen lovbestemmelser eller retningslinier, der fastsætter bestemmelser for vejtrafikstøj ved eksisterende eller planlagte boliger langs nye veje. Men hvor nye motorveje skal passere samlede boligområder, tilstræber Vejdirektoratet som udgangspunkt, at støjen ikke overstiger den vejledende grænseværdi på 55 dB. Den vejledende grænseværdi for bebyggelse, der opføres langs eksisterende veje, gælder udendørs ved facaden og på de primære opholdsarealer.

Grænseværdien er angivet som et døgn gennemsnit, hvilket er i overensstemmelse med oplevelsen af støjens fordeling over døgnet, når der er tale om en gennemsnitlig trafikfordeling med mest trafik om dagen, mindre om aftenen og meget begrænset trafik om natten. Grænseværdien er et udtryk for en afvejning af hensynet til sundhed på den ene side og samfundsøkonomi på den anden side. Grænseværdien er fastsat til 55 dB, og der vil være 10-15 % af befolkningen, som vil føle sig stærkt generet ved det støjniveau.

For at opfylde denne målsætning er der indarbejdet støjskærme i projektet, hvor motorvejen passerer tæt forbi samlede boligbebyggelser. Der er endvidere indarbejdet støjafskærmning langs kolonihaverne syd for Ballerup og ved sommerhusområdet ved Østrup.

I forbindelse med en eventuel detailprojektering vil støjforholdene blive yderligere undersøgt, og Vejdirektoratet vil ud fra de anlægstekniske og økonomiske muligheder søge at minimere støjgenerne fra motorvejen. Det kan f.eks. ske ved at anvende overskudsjord til terrænregulering, hvor dette er hensigtsmæssigt.

For så vidt angår støj dæmpning langs eksisterende veje har det i forbindelse med udarbejdelsen af regeringens plan for investeringer på infrastrukturområdet i de kommende 10 år været nødvendigt at foretage en prioritering af indsatsområder på trafikområdet. Trafikministeren har meddelt, at der på baggrund af denne prioritering i investeringsplanen ikke er afsat midler til støj dæmpning langs eksisterende veje.

Der vil være ca. 70 enkeltliggende ejendomme i det åbne land, der i forbindelse med begge hovedforslag vil blive belastet med støj over 55 dB. En del af disse ejendomme vil sandsynligvis blive eksproprieret. Alternativt kan der blive tale om ulempestatning for støjgener, hvis disse overstiger en tålegrænse. Denne tålegrænse er afhængig af, hvad der med rimelighed må påregnes som led i den almindelige samfundsudvikling på trafikområdet, jf. Højesterets praksis.

For at kunne bedømme om denne tålegrænse er overskredet, må der foretages en konkret vurdering på grundlag af bl.a. støjniveauet, bygningernes afstand til motorvejen,

trafikbelastningen, områdets karakter samt ejendommens karakter og beliggenhed. Hvis ulemperne overstiger denne grænse, kan der ydes erstatning for tabet.

3.3.14 Borgernes bemærkninger om trafikale konsekvenser

Det er i en række henvendelser (25, 35, 43, 48, 130, 170, 204, 229, 231, 235, 237 og 242) fremført, at trafikken til erhvervsområderne (Lautrup- og Malmparken) i Ballerup til trods for anlæg af en motorvej fortsat vil give afviklingsproblemer i Chokoladekrydset. Med samme begrundelse betvivles det i henvendelse 33 og 235, at aflastningen af Frederikssundsvej gennem Ballerup vil blive så stor, som angivet i VVM-redegørelsen. I andre henvendelser 25, 178, 227/228, 229 og 235 påpeges, at det netop af VVM-redegørelsen fremgår, at aflastningen på Frederikssundsvej er begrænset efter anlæg af en motorvej.

I henvendelse 25 anføres, at der er behov for en forbedring af trafikbetjeningen af Frederikssundsfingeren, men at en motorvej ifølge VVM-rapporten kun vil reducere problemerne på Frederikssundsvej kortvarigt. På 10 år vil trafikmængderne og -problemerne på vejen "alt andet lige" være stort set de samme som nu.

I henvendelse 23 og 33 påpeges endvidere, at de trafikale problemer på Frederikssundsvej alene begrænser sig til Ballerup, og på denne baggrund anføres det i henvendelse 115, at der kun er behov for en motorvej på strækningen mellem Ballerup og Veksø. I henvendelse 33, 135 og 207 fremføres endvidere det synspunkt, at det vil være spild af skatteborgernes penge og ødelæggende for naturen, at anlægge en motorvej på strækningen mellem Måløv og Frederikssund.

Det påpeges endvidere i henvendelse 35, 65 og 204, at trafikproblemerne på Frederikssundsvej er begrænset til myldretiderne.

I henvendelse 25, 164 og 207 anføres, at en motorvej vil flytte trafikken fra Ballerup til Ledøje-Smørum, Glostrup og Rødovre kommuner, hvilket vil medføre problemer i udfletningen mellem Jyllingevej og Motorring 3. I henvendelse 233 påpeges endvidere, at dette vil medføre en øget trafik og støj på Motorring 3.

I flere henvendelser fremføres, at en motorvej vil give mere trafik og støj på Jyllingevej og generelt i Rødovre kommune (henvendelse 69, 177, 179, 203, 216, 229, 242 og 247), og at der ikke er plads til mere trafik i København (henvendelse 41, 43, 98, 130 og 237).

I henvendelse 203 og 204 anføres, at der savnes en redegørelse for effekten af en motorvej i Københavns Kommune, herunder Vanløse Bydel. I henvendelse 237 og 242 fremføres det synspunkt, at en motorvej vil medføre større problemer i myldretiderne på Jyllingevej end i dag.

I henvendelse 195 sættes spørgsmålstegn ved om, der er behov for en motorvej, og om de nuværende trafikproblemer ved Ballerup ikke blot vil blive flyttet til motorvejens afslutning ved Jyllingevej.

Der er i henvendelse 48, 181, 204 og 238 fremført det synspunkt, at flere veje fører til mere trafik. Det påpeges i henvendelse 25 og 222, at en motorvej ikke vil reducere sivetrafikken og sandsynligvis heller ikke trafikulykkerne på Frederikssundsvej. I henvendelse 119 nævnes, at det må forventes, at en motorvej vil give flere ulykker i Ledøje-Smørum Kommune.

Det nævnes i henvendelse 83, at en motorvej i Hovedforslag 1 ikke løser de primære trafikale problemer mellem Veksø og Ballerup og især i Chokoladekrydset ved Ring 4. Der fremføres endvidere det synspunkt, at bilerne vil komme til at holde i kø syd for Chokoladekrydset - i stedet for vest for krydset, som det sker i dag, hvis Hovedforslag 1 anlægges.

I henvendelse 88 udtrykkes bekymring for, at sivetrafikken ikke reduceres tilstrækkeligt i og omkring Herringløse med Hovedforslag 1.

I henvendelse 99 udtrykkes bekymring for børnenes skolevej mellem Veksø og Stenløse langs en motorvej i Hovedforslag 2, og at den næppe vil være en tryk skolevej i anlægsperioden for Hovedforslag 2.

Det påpeges i henvendelse 105, at de trafikale problemer på Frederikssundsvej ikke løses med en ny motorvej, at sivetrafikken ikke forsvinder og at uheldsrisikoen ikke forbedres i forhold til i dag, hvis der anlægges en motorvej i Hovedforslag 2. Samtidig fremsættes det synspunkt at hastighedsbegrænsningen på 90 km/t gennem byerne ikke vil være en forbedring i forhold til i dag.

I henvendelse 189 fremføres det synspunkt, at Frederikssundsvej ikke vil blive aflastet, hvis motorvejen anlægges i Hovedforslag 2, i den eksisterende Frederikssundsvejs forløb.

3.3.15 Vejdirektoratets bemærkninger til de indkomne høringsvar vedrørende trafikale konsekvenser

Ifølge trafikberegningerne vil en Frederikssundmotorvej især aflaste Frederikssundsvej mellem Ølstykke og Ring 4 med 8.000-17.000 biler pr. hverdagsdøgn. Frederikssundsvej betjener i dag både fjern-, regional og oplandstrafik. Da denne trafikmængde tilsammen 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. 26 % i 2010. Vest for Vestbuen er reduktionen i 2010 ca. 38 %.

Af de ca. 38.000 biler pr. hverdagsdøgn, som kører på motorvejen i Hovedforslag 1 og 2, vil kun en begrænset andel nemlig 1.200-1.700 biler køre mod nord ved Motorring 4 ad Ring 4 til Chokoladekrydset, og samlet set viser trafikberegningerne en aflastning

på ca. 10.000 indkørende bilister pr. hverdagsdøgn i Chokolade-krydset i begge hovedforslag. Det forventes således ikke, at motorvejen vil give anledning til at bilisterne vil komme til at holde i kø syd for Chokolade-krydset, frem for vest for Chokolade-krydset, som det sker i dag.

Der er i høj grad brug for den udvidede kapacitet på Frederikssundsvej, som motorvejen giver anledning til, da det medfører, at der også aflastes en lang række andre veje. Også vejene på tværs af Frederikssundsvej aflastes – specielt Ring 4 – hvilket også er medvirkende til en forøgelse af Frederikssundsvejs kapacitet gennem de begrænsende kryds. Det må derfor vurderes, at der vil opnås en restkapacitet på Frederikssundsvej, som muliggør at der også efter 2010 vil kunne afvikles en vis trafikvækst.

Herudover vil der sker en aflastning af Hillerødmotorvejen, Holbækmotorvejen indenfor Ring 4, Ring 4 nord for Frederikssundmotorvejen samt Frederikssundsvej og Slotsherrensvej mellem Ring 4 og Motorring 3 samt en del lokale veje i Ballerup samt området mellem Frederikssundsvej og Holbækmotorvejen.

Trafikbelastningen på Roskildevej vest for Motorring 3 bliver mindre og forøges øst for Motorring 3. Endvidere forøges trafikken på Motorring 4 syd for Frederikssundmotorvejen og på Motorring 3. Det er forudsat, at Motorring 3 er udvidet til 6 spor. Hverken anlæg af en Frederikssundmotorvej eller udvidelse af Motorring 3 giver ifølge trafikberegningerne anledning til en forøgelse af trafikarbejdet i centralkommunerne i København.

Efter Vejdirektoratets opfattelse er der næppe tvivl om, at trafikken i dag på de større veje i København, herunder trafikvejene i Vanløse, kan give anledning til gener i form af eksempelvis barrierevirkning og støj for de omkringboende. Det er Københavns Kommunes opgave at foretage den nødvendige afvejning mellem hensynet til trafikafviklingen på de kommunale veje i kommunen og til miljøpåvirkningen. Dette sker bl.a. gennem en proces i forbindelse med kommunens udarbejdelse af trafik- og miljøplan for 2003.

Da der ikke ændres på vejnettet i København indenfor Motorring 3, og da Frederikssundmotorvejen føres direkte over i Motorring 3, sker der ikke nogen stor omfordeling af trafikken på trafikvejene mellem Motorring 3 og Københavns centrum. De væsentligste ændringer er en reduktion i trafikbelastningen på Hillerødmotorvejen og Slotsherrensvej og en forøgelse på Roskildevej og Holbækmotorvejen.

Ifølge trafikberegninger, hvor Motorring 3 forudsættes udvidet, vil etablering af Frederikssundmotorvejen betyde, at trafikken på Jyllingevej vil stige med ca. 500-600 biler pr. hverdagsdøgn vest for Ålekistevej. Tilsvarende er det beregnet, at trafikbelastningen på Slotsherrensvej vil falde med 700-1400 biler pr. hverdagsdøgn, og at den vil falde med ca. 400 biler pr. hverdagsdøgn på Sallingvej øst for sammenløbet mellem Slotsherrensvej og Jyllingevej.

Når trafikken ifølge trafikmodelberegningerne samlet falder lidt indenfor Københavns kommunegrænse, hænger det sammen med den forbedrede sammenhæng mellem Fre-

derikssundmotorvej og Motorring 3, som etableringen giver anledning til og som vil medføre at flere trafikanter kører udenom København, bl.a. mellem Nordsjælland og Amager.

Når trafikken på Frederikssundsvej og motorvejen tilsammen er væsentligt større end trafikken uden motorvej er på Frederikssundsvej, er det ikke primært resultatet af en stigning af den totale trafik, men primært en flytning af rejseruter. Hertil kommer en effekt af ændret transportmiddelvalg og ændrede rejsemål, men denne ekstra biltrafik har ifølge beregningerne heller ikke mål i Københavns kommune. Det skyldes bl.a., at der indenfor Københavns kommunegrænse er fremkommelighedsproblemer på vejnettet tættere på centrum, parkeringsproblemer mv., og at det stadig bedst kan betale sig at benytte kollektiv trafik i disse rejserelationer.

Det kan oplyses, at der ifølge trafikberegningerne generelt sker en betydelig aflastning af en lang række af de strækninger parallelt med Frederikssundsvej, i Ballerup og i området mellem Frederikssundsvej og Holbækmotorvejen. Det omfatter de mindre veje Hovevej, Holmevej-Cathrinebergvej, Østrupvej-Sengeløsevej, Søsumvej-Toppevadvej, Hold An Vej, Vestbuen og Skebjergvej. Samtidig sker der en trafikstigning på nogle strækninger, som virker som forbindelsesveje til motorvejen, hvilket der også er gjort rede for i den sammenfattende VVM-rapport.

I Hovedforslag 2 vil det være muligt for skolebørnene at cykle til Stenløse langs lokalvejen syd for motorvejen. Lokalvejen vil mellem Veksø og Stenløse være dobbeltrettet og 4,5 m bred med begrænset biladgang med henblik på at vejbetjene de relativt få ejendomme på denne strækning.

En anden mulighed for skolebørnene vil være at benytte stiforbindelsen, der forløber langs banen til Stenløse. Den eksisterende skolestiforbindelse i det østlige Stenløse vil blive ført over motorvejen ved tilslutningsanlægget, hvis der vil være behov for at krydse motorvejen.

De forventede trafiksikkerhedseffekter er vurderet ved at gennemføre uheldsberegninger på et såkaldt influensnet bestående af de strækninger, hvor trafikken ændres så meget at det kan få betydning for antallet af trafikuheld. Det er beregnet, at der ved anlæg af en motorvej i hovedforslagene spares 22-23 personskadeuheld pr. år (i 2010-niveau) svarende til et fald på 4,6-4,8 % i forhold til Basis 2010.

Besparelserne vil opnås som følge af den trafikale aflastning på det eksisterende vejnet, modregnet de personskadeuheld, der kan forventes på den nye motorvej og fødeveje til motorvejen.

Motorveje er væsentligt mere sikre end andre veje, først og fremmest fordi der ikke forekommer krydsende trafik. Endvidere er vejen forbeholdt motortrafik, hvilket indebærer et ensartet hastighedsniveau og ingen bløde trafikanter, og endelig er de to modsatte trafikstrømme adskilt fra hinanden af en midterrabat.

3.3.16 Borgernes bemærkninger om kollektive transport

I mange henvendelser anføres, at effekten af udbygningen af Frederikssundbanen med 10 minutters drift og indsættelse af nye tog samt ibrugtagning af metroen endnu ikke kendes, (henvendelse 65, 149, 168, 223, 227/228, 231, 233 og 238). I henvendelse 10 påpeges det, at det er spild af penge at anlægge en motorvej nu, hvor der er anlagt et 2. spor på Frederikssundbanen.

I henvendelse 182 sættes der spørgsmålstegn ved, at 5 minutter drift på S-banen giver den begrænsede effekt, som der er beskrevet i VVM-redegørelsen. Det står i kontrast til, at der ved vedtagelsen af udvidelsen af Frederikssundbanen til dobbeltspor blev lagt til grund, at passagertallet på banen ville stige med 55 % fra 1992 til 2010.

I henvendelse 164, 210 og 244 er der fremført det synspunkt, at der burde have været mere fokus på den kollektive trafiks muligheder i VVM-redegørelsen. I flere henvendelser påpeges, at trafikproblemerne bør løses ved øget brug af kollektiv trafik og bedre forhold for cyklister samt lokale forbedringer af vejnettet, (henvendelse 93, 101, 204, 210, 227/228, 229, 231 og 238).

Henvendelse 142 anbefaler, at den kollektive trafik i Frederikssundfingern fortsat udbygges. Der foreslås en højere frekvens og nye S-tog, udbygning af S-busnettet samt øvrige regionale hurtigbusforbindelser for at forbedre busbetjeningen på tværs af byfingrene.

I henvendelse 25 foreslås, at den kollektive trafik udbygges yderligere med pendlerbusser, der kører i hurtig pendulfart, enten mellem boligområde og S-togsstation på Frederikssundbanen, eller mellem S-togsstation og arbejdsplads. Det er i henvendelsen foreslået, at busrutens længde typisk er ca. 5 km eller mindre, med få stoppesteder på ruten for ikke at give for meget forsinkelse og med hyppige afgangene enten hvert 5. eller hver 10. minut i myldretiderne. S-togene er foreslået at køre med intervaller på kun 10 minutter eller helst 5 minutter som svarende til K+ forslaget i VVM-redegørelsen.

3.3.17 Vejdirektoratets bemærkninger til de indkomne høringssvar vedrørende kollektive transport

Alle besluttede forbedringer af den kollektive trafik er medtaget som forudsætning, inden de forventede trafikale ændringer som følge af vejanlægget er vurderet. Dette indebærer, at det udover at indeholde effekten af udvidelse af Frederikssundbanen til 2 spor, også er forudsat at Ringbanen og Metroen er fuldt udbygget, ligesom der er forudsat en generel forøgelse af kørehastigheden på alle S-toglinier som følge af indsættelse af nyt materiel. Såvel DSB S-tog som HUR har været inddraget ved opstilling af forudsætningerne for modelberegningerne.

VVM-undersøgelsen indeholder et forslag til forbedring af den kollektive trafik også kaldet K+ alternativet, som alternativ til at bygge nye veje.

I K+ alternativet øges frekvensen af S-tog på strækningen Ballerup-Frederikssund fra 10 minutters drift til 5 minutters drift i myldretiderne og i dagtimerne. Den tværgående S-bustrafik styrkes ved frekvensforøgelse på strækninger, som har størst samspil med Frederikssundbanen. Derudover styrkes nogle af de regionale buslinier i Frederikssundbanens opland, og der oprettes en ny buslinie Allerød Station–Lyngby–Ganløse–Kildedal Station.

Resultaterne af trafikberegningerne viser, at der ved forbedringerne af den kollektive trafik kun sker en meget lille overflytning fra biltrafik til kollektiv trafik, og at der kun sker en begrænset aflastning af trafikken på Frederikssundsvej og sivetrafikruterne.

Den kollektive trafik i hele hovedstadsområdet vil ifølge beregninger med en trafikmodel stige med 14 % fra 2000 til 2010 regnet som antal personture, 17 % som personkm og 19 % regnet som antallet af påstigere. Denne stigning skyldes i høj grad forbedringer i den kollektive trafik i perioden, herunder specielt udvidelsen af Frederikssundbanen, Ringbanen og metroens etape 1-3.

Der beregnes således også en væsentlig stigning af passagerer på Frederikssundbanen, som giver sig udtryk i en stigning i antallet af påstigere på 38 % i Frederikssund, 43 % i Ølstykke, Gl. Toftegård og Stenløse tilsammen, 32 % i Veksø og 37 % i Kildedal, Måløv og Stenløse tilsammen. Trafikmodellens beregnede vækst fra 2000 til 2010 er således af samme størrelsesorden, som den der tidligere har været beregnet af DSB, som også medtager effekten af vækst og forbedringer på banen i perioden fra 1992 til 2000. Samtidig med den beregnede vækst i kollektiv trafik på Frederikssundbanen er der beregnet en vækst på 13-20 % i biltrafikken på Frederikssundsvej, så selv om den forbedrede kollektive trafik medvirker til at holde igen på væksten i biltrafikken forsvinder den ikke.

I et alternativ med yderligere forbedring af den kollektive trafik (K+ alternativet), der er beregnet i forbindelse med VVM-undersøgelsen, forøges frekvensen for S-toget og en del busruter omkring Frederikssundsvej yderligere. Ifølge beregningen forøges den kollektive trafik i hele hovedstadsområdet herved med 0,6 % regnet som personture, 0,74 % regnet som personkm. og 1,2 % regnet som påstigere. På selve Frederikssundbanen giver det anledning til en forøgelse af antallet af påstigere på de enkelte stationer mellem Frederikssund og Ballerup på mellem 6 og 24 % eller i alt på 13 %. Set i forhold til problemet med kapacitetsproblemer på Frederikssundsvej bidrager det imidlertid ikke ret meget til en løsning, idet de ekstra passagerer i S-toget kun medfører en marginal aflastning af Frederikssundsvej.

Vejdirektoratet har gennemført en trafikberegning af et scenarium med pendlerbusser som foreslået i henvendelse 25 som supplement til det ovennævnte K+ forslag. Beregningerne viser, at der kun sker en helt marginal overflytning af biltrafik til kollektiv trafik ved indsættelse af pendlerbusser som supplement til det i VVM-undersøgelsen beskrevne K+ forslag.

3.4 Forbedring eller udbygning af Frederikssundsvej

3.4.1 Generelt

Der er en række borgere og foreninger, der sætter spørgsmålstegn ved, at der er behov for en motorvej til Frederikssund. Der anføres i nogle hørings svar, at trafikproblemerne kun er begrænsede mens andre modsat anfører, at det er gennem Ballerup, der er problemer med at afvikle trafikken, og at en motorvej alligevel ikke eller kun i mindre omfang vil løse disse trafikproblemer.

Der er desuden i mange hørings svar peget på, at der bør gennemføres en undersøgelse af en udbygning af Frederikssundsvej i stedet for at anlægge en ny motorvej og der opfordres til, at denne gennemføres inden der tages beslutning om en ny højklaset vej i Frederikssundfingern.

I en række hørings svar er fremført, at VVM-undersøgelsen ikke har behandlet forslag om udbygning af Frederikssundsvej grundigt nok, at der bør gennemføres en yderligere bearbejdning af den i VVM-undersøgelsen beskrevne 0+ løsning, og at trafikproblemerne skal løses i Ballerup, hvor de er størst.

I henvendelse 25 anføres, at det er kritisabelt, at Vejdirektoratet har undersøgt 0+løsningen og K+løsningen isoleret hver for sig - og ikke vurderet, hvad en kombination af disse løsninger kan give. Denne mangel bidrager naturligvis til at svække potentialerne i de alternative løsninger.

Mange hørings svar peger på, at en udbygning af Frederikssundsvej er at foretrække, da den i forvejen er stærkt trafikeret. Som argumenter for en udbygning af Frederikssundsvej nævnes også:

- Nødvendigt at udbygge Frederikssundsvej uanset om der vælges at bygge en ny motorvej
- Er tilstrækkelig for at løse trafikproblemerne
- Giver en bedre trafikbetjening af byer og erhvervsområder langs Frederikssundsvej
- Påvirker ikke natur, landskab og kulturmiljøet
- Mulighed for at bevare rene vandindvindingsområder
- Er en billig løsning

3.4.2 Borgernes forslag til udbygning af Frederikssundsvej

Henvendelse 80 peger på, at der parallelt med etableringen af en ny højklaset vej findes en løsning på trafikafviklingsproblemerne på Frederikssundsvej, specielt i Ballerup omkring Lautrupparken. Henvendelse 142 påpeger yderligere, at der allerede nu bør gøres noget for at sikre en bedre trafikafvikling på Frederikssundsvej.

Det fremgår af mange henvendelser, at de nuværende trafikproblemer kan løses ved at udbygge den eksisterende Frederikssundsvej, (henvendelse 4, 10, 23, 25, 31, 34, 35, 38, 47, 48, 50, 54, 55, 58A, 65, 72, 86, 94, 98, 101, 112, 114,115, 116, 118, 120, 124,

125, 130, 133, 139, 146, 149, 150, 152, 164, 168, 170, 180, 199, 204, 208, 210, 222, 223, 227/228, 229, 231, 232, 234, 235, 236, (239), 248 og 249). I en række af henvendelserne er der foreslået forskellige forslag til en forbedring af Frederikssundsvej, specielt i Chokoladekrydset og de øvrige store kryds i Ballerup. Der påpeges i henvendelse 25, 59, 86, 149, 229 og 237, at forbedringen bør suppleres med en ringvejsforbindelse og i en række henvendelser, at forbedringen bør suppleres med en udbygning af den kollektive trafik, (henvendelse 25, 38, 41, 55, 124, 178, 204, 222, 223, 227/228, 229 og 231).

I en række henvendelser er der gjort indsigelse mod behandling af 0+-løsningen eller at der savnes en undersøgelse af 0+ alternativet, (henvendelse 25, 55, 60, 65, 116, 118, 119, 125, 128, 131, 162, 164, 170, 178, 201, 231, 235, 236, 237 og 242).

Endvidere opfordrer en række henvendelser til, at der gennemføres en ny og bredere analyse af mulighederne for at udbygge Frederikssundsvej, dvs. et udvidet 0+ alternativ, (henvendelse 25, 54, 59, 78, 94, 139, 161, 178, 199, 201, 210 og 242). I henvendelse 128 gør foreningen opmærksom på, at Vejdirektoratets forarbejde er grundigt, men at der savnes lidt mere information om de alternative løsninger, dvs. en mere grundig gennemgang af miljø- og naturkonsekvenserne ved en løsning, der omfatter en forbedring af det eksisterende vejnet.

I henvendelse 25 er foreslået en række tiltag til forbedring af Frederikssundsvej (0++ løsning). I henvendelse 25 fremføres, at 0++ løsningen på visse punkter svarer til forslaget til den 0+ løsning, som er behandlet i VVM-rapporten, men at forslaget på en række punkter er anderledes, hvor en af de væsentligste forskelle er, at krydset ved Toms Fabrikker i Ballerup ("Chokoladekrydset") gøres niveaufrit. Det samlede resultat af de vejforbedringer, som foreslås i henvendelse 25, beskrives ved, at der på strækningen fra Frederikssund til Ring 4 bliver 4 færre stoplys end der er nu, idet de tre lyskryds i Ballerup gøres niveaufrie, og idet krydset i den østlige del af Stenløse ombygges. I henvendelse 25 finder man, at resultatet vil blive færre trafikulykker, idet antallet af ulykker i Ballerup, i østenden af Stenløse, og ved rute 6 reduceres.

3.4.3 Vejdirektoratets bemærkninger til de indkomne høringssvar vedrørende forbedring af Frederikssundsvej

Vejdirektoratet afholdt i 2000 en for-offentlighedsfase, hvor der kom mange forslag til undersøgelsen og dens indhold.

I denne fase blev det også foreslået, at man skulle se på mulighederne for at udbygge den eksisterende vej. Vejdirektoratet har med det 0+ forslag, som er præsenteret i VVM-undersøgelsen under betegnelsen "Forbedring af Frederikssundsvej" beskrevet et forslag, som ligger ud over, hvad man normalt betegner som et 0+ forslag.

Ligesom for de øvrige forslag er der gennemført en trafikberegning med de foreslåede forbedringer af Frederikssundsvej for at vurdere konsekvenserne heraf. Beregningerne

af de trafikale konsekvenser viser, at 0+ forslaget ikke medfører en væsentlig forbedring af fremkommeligheden på Frederikssundsvej, og at lokalveje i området, som er belastet med sivetrafik, ikke aflastes nævneværdigt.

At det i VVM-undersøgelsen beskrevne 0+-alternativ med forbedringer af den eksisterende 4-sporede Frederikssundsvej gennem Ballerup ikke løser trafikafviklingsproblemerne skal ses i sammenhæng med, at der er behov for at afvikle en trafikmængde, der er større end 50.000 biler pr. hverdagsdøgn. De 50.000 biler pr. hverdagsdøgn forventes på Frederikssundsvej vest for Ring 4 ud fra trafikberegningerne uden anlæg af en ny højklasset vej (også kaldet Basis 2010). Trafikmængden på strækningen gennem Ballerup er i denne situation begrænset af Frederikssundsvejs kapacitet. Der vil i år 2010 være en yderligere sivetrafik på en række kommuneveje i Frederikssundfingeren i forhold til situationen i dag.

I Hovedforslag 1 forventes, at der vil køre ca. 37.000 biler på Frederikssundsvej i Ballerup vest for Ring 4 og ca. 38.500 på den ny motorvej ligeledes vest for Ring 4. I Hovedforslag 2 forventes, at der også vil køre ca. 37.000 biler på Frederikssundsvej og ca. 36.000 biler på den ny motorvej vest for Ring 4. I de to hovedforslag forventes der samlet set, at skulle afvikles en trafikmængde på 73.000-76.000 biler pr. hverdagsdøgn i begge retninger tilsammen i Frederikssundfingeren i år 2010.

VVM-undersøgelsen har ikke omfattet et forslag til en løsning af trafikafviklingen i den eksisterende Frederikssundsvejs tracé som kan afvikle trafikmængder af den nævnte størrelsesorden.

I høringen er foreslået, at man som alternativ til udbygning i det åbne land udnytter korridoren omkring den nuværende Frederikssundsvej. Forslaget benævnes 0++ og forudsætter udnyttelse og udbygning af den eksisterende Frederikssundsvej med niveaufri kryds etc. i et omfang, der i betydelig grad overstiger det af Vejdirektoratet undersøgte 0+ forslag hvor den eksisterende vej udbygges for ca. 200 mio.kr.

Vejdirektoratet har gennemført en foreløbig vurdering af det foreslåede 0++ forslag og vurderer, at forslaget på visse områder er forbundet med trafikikkerhedsmæssige og vejtekniske problemer.

En vurdering af udformningen af et 0++ forslag, der har de fornødne trafikikkerhedsmæssige og vejtekniske egenskaber vil i dets fulde omfang kræve en detaljeret undersøgelse af de tekniske muligheder og af forslagernes miljømæssige, arealmæssige og økonomiske konsekvenser.

3.5 Tværvej/femte ringforbindelse og Smørum Parkvej

3.5.1 Generelt

Der har været en række henvendelser hvor en række peget på at trafikafviklingsproblemerne kan løses ved etablering af en ringforbindelse eller Tværvej. Omvendt er i andre henvendelser anført, at der ikke er behov for en ny ringforbindelse.

Der har også været en række synspunkter på placeringen af Tværvej og bemærkninger til konsekvenserne af en sådan vejforbindelse.

Der har også været forskellige synspunkter om, hvem der skal gennemføre en VVM-undersøgelse for en Tværvej og omfanget af undersøgelsen.

3.5.2 Borgernes synspunkter og forslag om en femte ringforbindelse eller Tværvej

I en række henvendelser (55, 168, 186, 201, 208 og 222) anføres, at etablering af en Tværvejsforbindelse eller en femte ringforbindelse vest for Ballerup kan løse de trafikale problemer i Frederikssundfingreen, idet det fremføres, at der sker mere pendling på tværs af byfingrene end på langs. Der peges i en række henvendelser på, at en ringforbindelse evt. kan kombineres med en udbygning af Frederikssundsvej.

Der er i flere henvendelser foreslået forskellige udformninger af Tværvej eller en ringvejforbindelse. Der peges på en vejforbindelse fra Holbækmotorvejen til Frederikssundmotorvejen og endvidere fra Holbækmotorvejen til Hillerødmotorvejen, (henvendelse 20, 168 og 211).

I andre henvendelser bliver der efterlyst flere undersøgelser. Det gælder bl.a. henvendelse 31 og 142, hvor der peges på, at der må foretages en nøje vurdering af behovet for en tværforbindelse til Holbækmotorvejen ved Høje Taastrup og henvendelse 204, hvor det anføres, at konsekvenserne af anlægget af en ydre ringvej (B5) fra Helsingørmotorvejen til Høje Tåstrup og Køge Bugt Motorvejen burde have været medtaget i VVM-undersøgelsen.

I mange henvendelser fremføres, at en Tværvej placeret mellem Smørumovre og Smørumnedre og en forlængelse af Smørum Parkvej er uacceptabel pga. af de miljømæssige konsekvenser (støj, natur, kulturhistorie mv.) og den opsplnitning af Ledøje-Smørum Kommune sådanne vejanlæg vil indebære, (henvendelse 6, 28, 45, 83, 119, 133, 156, 164, 170 og 222).

I henvendelse 45, 64, 75 og 222 nævnes endvidere:

- at de rekreative værdier mellem Smørumnedre og Smørumovre vil blive ødelagt
- at det visuelle indtryk af især Smørumovre med den smukke landsbykirke vil blive ødelagt
- at sivetrafikken gennem Smørumnedre sandsynligvis ikke vil blive reduceret
- at Smørumnedre vil blive belastet af støj og luftforurening fra de nye veje
- at antallet og alvorligheden af ulykker på den eksisterende Frederikssundsvej sandsynligvis ikke vil blive reduceret.

I andre henvendelser (18, 27, 146 og 248) peges på, at der for tiden udbygges kraftigt på Dyvelåsen vest for Smørumnedre, og at en Tværvej her vil give særdeles store gener for de nye husejere og at den vil forløbe gennem naturskønneområder i Ledøje-Smørum.

I henvendelse 6 og 28 peges på, at en ejendom, som er lejrgrunde til spejderbrug, vil blive gjort uanvendelige i Hovedforslag 1 med den foreslåede linieføring for Tværvej. I henvendelse 6 og 28 henstilles til, at der søges gennemført andre alternative linieføringer for Tværvej, evt. vest for lejrgrundene eller om muligt, at Tværvej helt udgår.

Ifølge flere af henvendelserne (18, 49, 75, 83, 156, 179, 205 og 248) er løsningen på dette problem, at føre Tværvej vest om Smørumovre. En linieføring vest om Smørumovre vil begrænse antallet af støj- og forureningsplagede boliger ganske betydeligt og medføre, at trafikken fra Veksø og byerne vest herfor slipper for en unødvendig omvej ind til Kildedalsvej (75). I henvendelse 248 peges også på en tværvej mellem Smørumnedre og Ballerup.

I andre henvendelse (23 og 133) anføres, at Tværvej ikke vil aflaste noget væsentlig, idet de fleste bilister vil fortsætte ind ad Smørum Parkvej. Dertil kommer, at en tværvejsforbindelse mellem Kildedal Station og motorvejen vil opfordre bilisterne til at køre videre med bil og ikke som planlagt at sætte bilen og fortsætte rejsen med S-tog.

Der har været rejst spørgsmål til at VVM-undersøgelsen har omfattet en del af Tværvej. Nogle henvendelse har således peget på, at det er en amtslig opgave, mens andre har ønsket, at staten ikke alene gennemførte VVM-undersøgelse for en del af Tværvej, men hele Tværvejsforbindelsen til Holbækmotorvejen.

I flere henvendelse anføres det bl.a., at det må være en fejl, når Vejdirektoratet i VVM-redegørelsen anbefaler en Tværvej mellem Smørumovre og Smørumnedre, idet denne vejstrækning først kan fastlægges, når der er foretaget en selvstændig VVM-undersøgelse, mens der i henvendelse 45 peges på, at Tværvej hører under Københavns Amt og der bør udarbejdes en selvstændig VVM-undersøgelse for den, (henvendelse 119, 125, 164, 188 og 194).

Tilsvarende anføres det i henvendelse 49, at det er meget uheldigt, at der i VVM-redegørelsen for en ny højklasset vej i Frederikssundfingeren arbejdes med forberedte tilslutningsanlæg for en evt. sydlig Tværvejsforbindelse, da der endnu ikke er gennemført en VVM-vurdering af en sådan sydlig Tværvejsforbindelse.

3.5.3 Vejdirektoratets bemærkninger til høringssvar vedr. Tværvej

En række høringssvar peger på etablering af en tværvejsforbindelse fra Tåstrup til Måløv som alternativ til en Frederikssundmotorvej. Denne vejforbindelse er også i flere henvendelser benævnt som en femte ringforbindelse.

Ifølge datamateriale fra Hovedstadens Statistik Kontor (nu en del af HUR) er der sket en stigning i pendlingen på tværs af fingrene i hovedstadsregionen, men pendlingen i radialerne er stadig langt den største. En evt. Tværvej vil i sig selv primært aflaste de tværgående vejforbindelser som rute 6 og Motorring 4. Kun i mindre omfang vil denne forbindelse aflaste Frederikssundsvej på strækningen gennem Ballerup. På Frederikssundsvej vil trafikken gennem Stenløse og Ølstykke stige såfremt der alene anlægges en Tværvej.

VVM-redegørelsen for Frederikssundmotorvejen omfatter den del af Tværvej, der er beliggende mellem Frederikssundmotorvejen og Frederikssundsvej med henblik på at sikre muligheden for, at der kan gennemføres en etapeafslutning ved Veksø.

I forbindelse med de foretagne undersøgelser er mulige korridorer for Tværvej miljøkortlagt på strækningen mellem Frederikssundmotorvejen og Holbækmotorvejen. Begge hovedforslag er fastlagt således, at tilslutningen til Frederikssundmotorvejen muliggør en miljømæssig forsvarlig forlængelse af Tværvej mod syd på strækningen mellem Frederikssundmotorvejen og Holbækmotorvejen.

Tværvej er primært på baggrund af de trafikale konsekvenser foreslået placeret øst for Smørumovre og vil skære Skebjergvej og Kirkevangen. På baggrund af trafikberegninger med en vestlig Tværvej i Linieføring I forventes således, at aflastningen af Frederikssundsvej mellem Ring 4 og Knardrupvej bliver mindre end ved en østlig Tværvej. Ligeledes vil en vestlig Tværvej indebære, at der kører flere biler på Smørum Parkvej end med en østlig Tværvej.

Ved at placere Tværvej vest for Smørumovre vil Tværvej være beliggende i større afstand fra Smørumnedre/Smørumovre, men vil til gengæld komme til at ligge umiddelbart øst for Hove.

For at nedbringe barrierevirkningen i Hovedforslag 1 er Skebjergvej, stiforbindelsen langs denne samt Kirkevangen ført over Tværvej, hvor Kirkevangen føres over som en stiforbindelse. På strækningen mellem Smørumovre og Smørumnedre er Tværvej udformet således, at den ligger i afgravning 6-7 meter under det omgivende terræn. Herved mindskes den visuelle effekt og støjbredden fra trafikken.

3.5.4 Borgernes synspunkter vedrørende Smørum Parkvej

I en række henvendelser (22, 119, 133, 156, 164, 188, 194, 222, 237 og 248) er anført, at man ikke ønsker at Smørum Parkvej forlænges. Der anføres en række grunde hertil.

I henvendelserne 83, 119, 133, 156, 170 og 222 er peget på, at en forlængelse af Smørum Parkvej vil bevirke, at Ledøje-Smørum Kommune bliver opdelt i flere isolerede dele, og at Smørumnedre vil blive klemmt inde mellem flere stærkt trafikerede veje. I henvendelse 133 er anført, at Ledøje-Smørum Kommune skal bære en stor del af ulemperne fra trafikken mellem Frederikssund og motorvejen, idet der ikke etableres andre tværforbindelser.

I henvendelse 222 er yderligere peget på, at en forlængelse af Smørum Parkvej sandsynligvis ikke vil reducere sivetrafikken gennem Smørumnedre, reducere antallet af ulykker på Frederikssundsvej og at de rekreative værdier mellem Smørumovre og Smørumnedre vil blive ødelagt. I henvendelserne 156 og 222 er ydermere peget på, at Smørum Parkvejs forlængelse vil give øget støj og luftforurening til de omkringliggende boligområder.

Der peges endvidere i henvendelse 156 på, at Smørum Parkvejs forlængelse ligesom Tværvej og motorvejen vil forløbe gennem et af Frederikssundfjærens allermest naturskønne områder. Henvendelse 22 peger på, at Smørum Parkvejs forlængelse vil gå tværs gennem golfbanen og et fredet område og vil belaste golfbanen og det fredede område meget kraftigt.

Som en alternativ forbindelse mellem vejnettet i Smørum, Ledøje og motorvejen er i henvendelse 22 foreslået, at Råbrovej forbindes med de to rundkørsler ved Tværvejs tilslutning til motorvejen og/eller at Skebjergvej tilsluttes Tværvej. Der peges i henvendelse 22 på, at gennemførelsen af disse forslag ikke skønnes at medføre væsentlige merudgifter i forhold til udgifterne til Smørum Parkvejs forlængelse og det tilhørende tilslutningsanlæg.

Der er i høringsvarene desuden en række synspunkter omkring de trafikale konsekvenser af at anlægge Smørum Parkvejs forlængelse i forhold til ikke at anlægge den. I henvendelse 22 anføres, at en linieføring uden Smørum Parkvejs forlængelse kun vil reducere aflastningen af Frederikssundsvej gennem Ballerup med ca. 5 %, mens det vil reducere trafikken på den eksisterende del af Smørum Parkvej med 20 %.

Derudover peges på, at Smørum Parkvej allerede i dag er overbelastet (henvendelse 248), at det vil blive vanskeligt at komme fra villakvarterene ud på Frederikssundsvej og den ny motorvej pga. øget trafikbelastning på Smørum Parkvej (henvendelse 222) og at en forlængelse af Smørum Parkvej til motorvejen sikkert vil bevirke større sive- trafik fra Værløse ad Jonstrupvangvej og Måløv Parkvej (henvendelse 237).

I henvendelse 248 foreslås, at forlængelse af Smørum Parkvej til motorvejen ikke gennemføres.

I henvendelserne 164, 188 og 194 fremføres det synspunkt, at det er spild af skatteborgernes penge både at anlægge en Tværvej og forlænge Smørum Parkvej.

3.5.5 Vejdirektoratets bemærkninger til hørings svar vedr. Smørum Parkvej

Der er i VVM-redegørelsen gennemført trafikberegninger af et alternativ (Linieføring I) uden en tilslutning til Smørum Parkvejs forlængelse og resultaterne heraf er også gældende for Hovedforslag 1. Resultaterne af beregningerne uden en tilslutning til Smørum Parkvejs forlængelse viser, at aflastningen af Frederikssundsvej og det lokale vejnet i Smørumnedre og Ballerup bliver mindre end, hvis der etableres en tilslutning til Smørum Parkvejs forlængelse. Dette er baggrunden for også at foreslå en tilslutning til Smørum Parkvejs forlængelse.

Der forventes således, at den beregnede reduktion i trafikken på Frederikssundsvej mellem Ring 4 og Tværvej er 12-16.000 biler pr. hverdagsdøgn, svarende til 25-40 % af trafikken. Såfremt der ikke etableres et tilslutningsanlæg ved Smørum Parkvej vil denne reduktion blive 2.000-3.000 mindre, ligesom aflastningen af Skebjergvej og en del lokalveje i Smørum og Ballerup vil blive mindre.

Det er på det foreliggende grundlag Vejdirektoratets opfattelse, at forslaget om at forlægge Råbrovej til tilslutningsanlægget ved Tværvej er vejteknisk muligt, men at det af såvel trafiksikkerhedsmæssige som trafikale årsager vil være u hensigtsmæssigt. Forslaget nævner også, at Skebjergvej bør tilsluttes Tværvej i niveau. I Hovedforslag 1 er Tværvej på den pågældende strækning mellem Smørumovre og Smørumnedre i VVM-undersøgelsen foreslået placeret i en 5-6 meter dyb afgravning for at mindske støjdbredelsen fra vejen og for at minimere påvirkningen af kulturmiljøet ved Smørumovre.

Ifølge trafikmodellen er hverdagsdøgntrafikken på Smørum Parkvejs forskellige delstrækninger i 2000 mellem 9000 og 10.000 biler pr. hverdagsdøgn og på Skebjergvej ca. 9.000. Frem til 2010 vil disse ifølge beregningerne stige til mellem 10.500 og 11.500 biler pr. hverdagsdøgn, hvis der ikke gennemføres noget nyt vejanlæg i Frederikssundfingeren.

Det er ligeledes ved hjælp af trafikmodellen beregnet, at anlæg af en Frederikssundmotorvej (Hovedforslag 1) vil give anledning til uændret trafik på Smørum Parkvej mellem Frederikssundsvej og Frugtvangen, en trafikstigning på ca. 1.300 mellem Frugtvangen og Flodvej, en stigning på ca. 3.100 mellem Flodvej og Skebjergvej samt en reduktion på ca. 3.800 på Skebjergvej øst for Smørum Parkvej, 3.400 vest for Smørum Parkvej og ca. 6.00 på Flodvej og Frugtvangen.

Der kan afhængigt af krydsudformningen, opstå afviklingsmæssige problemer i Smørum Parkvejs kryds med Skebjergvej og Flodvej. Krydset mellem Skebjergvej og Smørum Parkvej skal under alle omstændigheder ombygges fra 3 ben til 4 ben, såfremt der anlægges en forlængelse og kapacitetsforholdene vil i så fald blive vurderet detaljeret i denne forbindelse. Herudover vil det formentligt kunne komme på tale at overveje ændringer i kryds- eller signaludformning ved Flodvej.

3.6 Ændringsforslag til udformning af hovedforslagene

3.6.1 Generelt

I flere af henvendelserne fremsættes ønsker om ændringer i udformningen af hovedforslagene herunder til linieføring, tilslutningsanlæg og lokalveje og støjafskærmning.

De fremsatte ønsker om mindre ændringer af hovedforslagets linieføringer vil kunne tages med i den videre projekteringsfase. Vejdirektoratet vil i dialog med lodsejere og myndigheder udarbejde et mere detaljeret projektforslag, som derefter fremlægges for offentligheden på de linie- og detail-besigtigelser, som ekspropriations-kommissionen gennemfører, inden den giver de endelige vilkår for godkendelse af projektet.

En flytning af linien lokalt vil imidlertid altid have konsekvenser for en længere strækning og skal derfor vurderes i lyset heraf.

3.6.2 Borgernes ændringsforslag til udformning af hovedforslag

For at mindske indgrebet i Vestskoven er der fremkommet forslag om ændret udformning af motorvejen gennem Vestskoven mellem Motorring 3 og Ring 3. I henvendelse 43 og 163 bliver det foreslået at undlade de østvendte ramper ved tilslutningsanlægget ved Ring 3, mens det i henvendelse 100 og 242 foreslås at flytte linieføringen længere mod nord mod Jyllingevej.

Det bliver i henvendelse 43 og 225 foreslået, at udformningen af vejanlægget på strækningen mellem Ring 3 og Motorring 3 baseres på den eksisterende Jyllingevej, der sænkes i niveau og forsynes med ekstra langsgående spor (henvendelse 24).

Der er i henvendelse 46 forslag om at etablere en supplerende støjvold ved Harrestrup Vænge og Ejby Sommerby langs den eksisterende Frederikssundmotorvej mellem Ring 3 og Ring 4.

For at undgå arealindgreb på Smørum Golfbane og Husesø Mose, er der i stedet for et tilslutningsanlæg ved Ledøjetofte og en forlængelse af Smørum Parkvej stillet et alternativt forslag i henvendelse 22 om, en alternativ forbindelse mellem vejnettet i Smørum, Ledøje og motorvejen, hvor Råbovej forbindes med de to rundkørsler ved Tværvejs tilslutning til motorvejen og/eller at Skebjergvej tilsluttes Tværvej.

Med hensyn til Hovedforslag 1 er der i henvendelse 3 og 224 forslag om, at ændre udformningen af en forlægning af Østrupvej til tilslutningsanlægget ved Falkær, for at mindske generne for landbrugsdriften. I henvendelse 3 og 37 stilles endvidere forslag om, at etablere en supplerende faunapassage for rådyr.

I henvendelse 163 stilles forslag om, at Tværvej, som i linieføringsforslag III, tilsluttes i et tilslutningsanlæg.

Med hensyn tilslutningsanlægget ved Krogholmvej i Hovedforslag 1 stilles der i henvendelse 140 forslag om, at undlade dette, da bilisterne som alternativ kan køre på motorvejen ved rute 6. I henvendelse 147 foreslås, at der bliver etableret tilstrækkelige og hensigtsmæssige tilkørselsforhold fra motorvejen til det nye erhvervsareal - Toftegaard Park.

Med hensyn til Hovedforslag 2 peges der i henvendelse 195 på, at motorvejen øst for Veksø placeres på en 11 meter dæmning, at der etableres et stort tilslutningsanlæg og at motorvejen nord for Veksø flyttes tættere på byen for at rette vejforløbet ud. Hvad angår sidstnævnte foreslås, at motorvejen rykkes længere mod nord, selvom det betyder, at den kommer til at ligge i et fredet område.

I henvendelse 186 er der desuden et ønske om, at der anlægges en støjvold på nord siden af motorvejen fra den nuværende rastepads på Frederikssundsvej ved Udlejre.

I 62 og 148 bliver der fremsat ønske om, at motorvejen udover strækningen gennem Stenløse, også føres i tunnel gennem Ølstykke frem til rute 6, såfremt Hovedforslag 2 vælges.

Hvad angår strækningen fra Udlejre til afslutningen ved J.F. Willumsensvej stilles der i en række henvendelser (71, 92, 102, 122, 154, 163, 220, 243 og 245) forslag om ændringer af tilslutningsanlæggene på strækningen. Ønskerne har primært sigte på, at tilslutningsanlæggene ved Lille Rørbæk og Ågade udbygges til fulde tilslutningsanlæg og der peges i flere henvendelse på, at der i stedet eller som supplement etableres et tilslutningsanlæg ved Strandvangen og ved J.F. Willumsensvej. Andre foreslår, at motorvejen afsluttes ved Udlejre, og at der etableres en rundkørsel ved Ågade (henvendelse 212). I henvendelse 163 påpeges, at det er uheldigt med en rundkørsel som afslutning på motorvejen.

I henvendelse 32 påpeges, at motorvejen anlægges ved at udvide den eksisterende Frederikssundsvej mod øst, og ikke mod vest som foreslået i redegørelsen, da udvidelsen så både vil berøre den konkrete ejendom og hovedvandledningen til Græse Bakkeby. I henvendelse 115 peges i stedet på, at motorvejen anlægges ved at udvide den nuværende Frederikssundsvej mod vest og at der anlægges en 5-7 m høj jordvold i forlængelse af den nuværende jordvold.

Der er i flere henvendelser (92, 102, 122 og 154) stillet forslag om, at den nye motorvejsforbindelse bør forberedes for tilslutning af en kommende tunnelforbindelse til Hornsherred. I henvendelse 163 er fremført, at såfremt der engang anlægges en forbindelse over Roskilde Fjord ved Tørslev Hage bør trafikken ledes fra motorvejen lidt sydligere end i de beskrevne hovedforslag i en fly-over.

I henvendelse 165 er foreslås, at der anlægges cykelstier til og cykelparkering ved tilslutningsanlæggene samt pendlercykelstier langs den nye motorvej.

3.6.3 Vejdirektoratets bemærkninger til ændringsforslag til udformning af hovedforslag

Ved udformningen af motorvejsstrækningen mellem Ring 3 og Motorring 3 er det tilstræbt, at lægge linieføringen tæt på Jyllingevej for at friholde så store sammenhængende skovarealer som muligt. Linieføringen ligger i en afstand af 100-150 meter fra Jyllingevej og dermed tættere på Jyllingevej end det areal, som er reserveret til motorvejen.

Afstanden mellem motorvejen og Jyllingevej er bl.a. betinget af de østvendte tilslutningsramper ved Ring 3. Rampen er udformet som sløjferampe for at øge flettestrækningen mellem tilslutningsanlægget og Motorring 3.

Ved udformningen af forbindelsesanlægget ved Motorring 3 er det tilstræbt, at undgå at berøre den fredede Vestvold mest muligt. Der er således ved udformningen foreslået snævre kurveforhold i forbindelsesanlægget, og at ramperne føres under Motorring 3.

I henvendelse 24 er stillet et alternativt forslag til strækningen mellem Ring 3 og Motorring 3, som i hovedtræk går ud på at Jyllingevej sænkes i niveau, og at nødsporene på Frederikssundmotorvejen vest for Ring 3 videreføres under Ring 3 som parallelspor langs Jyllingevej frem til af- og tilkørsel til Motorring 3.

Det er Vejdirektoratets vurdering, at der ikke vil være tilstrækkelig kapacitet i den foreslåede løsning. De foreslåede parallelspor vil i givet fald skulle bestå af to kørespor og et nødspor i hver retning for at have tilstrækkelig kapacitet. Der skal derudover foretages udvidelser med (dobbelte) svingbaner omkring tilslutningsanlægget ved Motorring 3.

Forslaget indebærer endvidere, at den nordgående trafik fra Motorring 3 mod vest skal passere gennem tilslutningsanlægget ved Jyllingevej for at komme til parallelspektet, dvs. at ca. 25 % af den gennemkørende trafik skal passere Jyllingevej i niveau. Det er Vejdirektoratets vurdering, at forslaget ikke giver trafikanterne et klart og entydigt signal om vejens standard med hensyn til bl.a. kurveradier, længdefald og tværsnit. Dette har betydning for trafiksikkerheden. Vejdirektoratet kan derfor på det foreliggende grundlag ikke anbefale forslaget.

I forbindelse med detailprojekteringen vil mulighederne for at rykke motorvejen mellem Ring 3 og Motorring 3 yderligere mod nord blive bearbejdet.

Det er i en række henvendelse fremført, at etablering af et tilslutningsanlæg ved Ledøjetofte og en forlængelse af Smørum Parkvej hertil ikke er nødvendig og giver anledning til sivetrafik i de omkringliggende landsbyer, herunder Ledøje og Risby.

I de gennemførte trafikberegninger har det været forudsat, at der er fuld tilslutning mellem motorvejen og Smørum Parkvejs forlængelse/Ledøjetofte. Dette medfører en forøgelse af trafikken på Risbyvej og gennem Risby. I Hovedforslag 1 og 2 er de vest-

vendte ramper på denne baggrund udeladt, hvorfor der forventes en aflastning af Risbyvej i stedet for en forøgelse. Såfremt der ikke etableres østvendte ramper ved Smørum Parkvej vil motorvejen ikke kunne betjene Ledøje-Smørum, hvorved de tilsigtede effekter for forbedret fremkommelighed samt aflastning af Frederikssundsvej mv. vil blive reduceret.

Det er på det foreliggende grundlag Vejdirektoratets opfattelse, at forslaget om at forlægge Råbrovej til tilslutningsanlægget ved Tværvej er vejteknisk muligt, men at dette af såvel trafiksikkerhedsmæssige som trafikale årsager vil være u hensigtsmæssigt. Forslaget nævner også, at Skebjergvej bør tilsluttes Tværvej i niveau. I Hovedforslag 1 er Tværvej på den pågældende strækning mellem Smørumovre og Smørumnedre i VVM-undersøgelsen foreslået placeret i en 5-6 meter dyb afgravning for at mindske støjudbredelsen fra vejen og for at minimere påvirkningen af kulturmiljøet ved Smørumovre.

Tværvejs tilslutning er delt mellem tilslutningsanlæg nr. 5a og 5b, hvor Frederikssundmotorvejen forberedes for en eventuel videreførelse af Tværvej mod syd, således at trafikken mellem Holbækmotorvejen og Kildedal Station på strækningen mellem de to tilslutningsanlæg kører ad Frederikssundmotorvejen.

Mulighederne for en ændret forlægning af Østrupvej ved tilslutningsanlægget ved Falvær vil blive undersøgt i forbindelse med detailprojekteringen.

Der er stillet forslag om at udelade tilslutningsanlægget ved Krogholmvej i Hovedforslag 1, da bilisterne som alternativ kan køre på motorvejen længere mod vest ved rute 6.

Trafikberegninger viser, at en udeladelse af tilslutningsanlægget ved Krogholmvej vil indebære, at der ikke overflyttes så meget trafik fra Frederikssundsvej til en ny motorvej, sandsynligvis fordi en del af trafikanterne i Stenløse i så fald vil benytte Frederikssundsvej. Vejdirektoratet anbefaler derfor, at der etableres en tilslutning ved Krogholmvej til at betjene trafikken i Stenløse og Gl. Ølstykke.

Der er i dag problemer med trafikafviklingen på Frederikssundsvej, herunder i vigepligtskryds i Stenløse, hvor der kan være lange ventetider for trafikanter fra sideveje og ved venstresving fra Frederikssundsvej.

Trafikanter, der kører på motorvejen og som skal til erhvervsområdet Toftegaard Park, vil kunne køre ad den nye forbindelsesvej via Krogholmvej og Dam Agre og den planlagte vejforlængelse af Dam Holme til erhvervsområdet.

Ud fra trafikberegningerne af Hovedforslag 1 forventes en begrænset stigning i trafikken på Frode Fredegods Vej i Gl. Ølstykke og på den vestligste del af Krogholmvej/Stenløsevej ved rute 6. Der forventes en begrænset aflastning af trafikken på Krogholmvej mellem den nye forbindelsesvej og Frederikssundsvej, ligesom trafikken

på Frederikssundsvej gennem Stenløse aflastes med ca. 13.000 biler pr. hverdagsdøgn i forhold til, hvis Hovedforslag 1 ikke anlægges.

Såfremt der tages beslutning om etablering af Hovedforslag 1 vil Vejdirektoratet i den videre detailprojektering se nærmere på kapacitetsforholdene i krydset Krogholmvej/Dam Agre med de nye trafikstrømme. Behovet for ændringer af krydset med henblik på at sikre tilstrækkelige tilkørselsforhold til Gl. Toftegaard Park vil blive vurderet.

På strækningen fra Udlejre til afslutningen ved J.F. Willumsensvej er der fra en række borgere stillet forslag til udformningen, herunder ændringer af tilslutningsanlæggene på strækningen. Vejdirektoratet vil, såfremt det besluttet at etablere en ny højklasset vej i Frederikssundfingern og inden en anlægslov fremsættes i Folketinget, se på mulighederne for at tilgodese ønskerne i det omfang, det er hensigtsmæssigt ud fra en samlet afvejning af økonomiske, trafikale og miljømæssige konsekvenser.

Det er Vejdirektoratets opfattelse, at det normalt ikke er hensigtsmæssigt at lægge stier langs motorveje. Motorvejenes placering i det åbne land er valgt ud fra helt andre kriterier end stiernes. Motorveje tracéres ud fra at turene er længere og placeres væk fra bebyggelse af hensyn til støjgener mv., hvor stierne normalt placeres efter ture, der normalt er væsentlig kortere. Endvidere vil stier, der bruges i det daglige, blive søgt placeret så tæt på bebyggelser som muligt af hensyn til tilgængeligheden.

Cyklisternes forhold langs Frederikssundsvej vil blive bedre, hvis Frederikssundsvej aflastes for biltrafik. Frederikssundsvej er også den korteste forbindelse mellem de bysamfund, der ligger langs denne. Der synes dog at være en række muligheder for at forbedre forholdene for cyklister mellem Frederikssund og København, eksempelvis bedre forbindelser ved Ølstykke og bedre adgang til eksisterende stianlæg langs banen mellem Stenløse og Veksø.

3.7 Forslag til andre linieføringer

3.7.1 Borgernes forslag til andre linieføringer

Der er fremkommet andre linieføringsforslag:

- Motorvej fra Frederikssund til Hove, derfra syd om Ledøje og videre til udfletningen ml. Holbækmotorvejen og Motorring 4 (henvendelse 170)
- Motorvej fra Sengeløse til Jyllinge (henvendelse 209)
- Motorvej til Veksø som i Hovedforslag 2 og 4 sporet vej videre fra Veksø til Frederikssund (henvendelse 14, 17, 21 og 115)
- Motorvej nord om Tørvesletten, igennem Stormosen og over S-banen og ud på Måløv Byvej (henvendelse 202)
- Tunnel fra den nuværende Frederikssundmotorvej til Frederikssund samt et forløb under Roskilde Fjord (henvendelse 190)
- Frederikssundsvej udformes som højklasset vej (henvendelse 4, 125, 152, 188 og 194)

- Motorvej frem til Ølstykke/ St. Rørbæk - ikke behov for motorvej mellem Ølstykke/St. Rørbæk og Frederikssund (henvendelse 205, 212)
- Linieføring langs S-banen fra Smørum/Veksø gennem Stenløse og Ølstykke til rute 6 (henvendelse 12)
- Linieføring syd om Ledøje og vest om Smørum til Veksø (henvendelse 8 og 73)

3.7.2 Vejdirektoratets bemærkninger til forslag til andre linieføringer

Motorvej fra Frederikssund til Hove, derfra syd om Ledøje og videre til udfletningen ml. Holbækmotorvejen og Motorring 4

Forslaget indebærer efter Vejdirektoratets vurdering en række ulemper, herunder at vejforbindelsen mellem Hove og Frederikssundsvej vil forløbe gennem tre naturområder (Bredmose, Avnsø Rende og vådområde ved Løje Sø), hvortil der er knyttet interesser af national og international betydning. Vejforbindelsen vil gå gennem boligbebyggelsen i Hove Overdrev og i Høje Taastrup Kommune og vil adskille Vridsløsemagle, der kommer til at ligge umiddelbart op ad motorvejen, fra Sengeløse by.

Tilslutningen til det øvrige motorvejsnet skal i forslaget ske ved det store højklassede forbindelses anlæg mellem Motorring 4 og Holbækmotorvejen. Denne tilslutning vurderes på det foreliggende grundlag at være vejteknisk problematisk i modsætning til hovedforslagenes tilslutning ved Motorring 4 ved Frederikssundmotorvejen, hvor det eksisterende forbindelses anlæg er forberedt hertil.

Det vurderes, at forslaget med den mindre tilgængelighed som følge af længere forbindelsesveje vil være mindre trafikalt attraktivt, og at det i mindre omfang vil aflaste Frederikssundsvej gennem Ballerup end de beskrevne hovedforslag. Endvidere må der forventes en øget trafikbelastning på de mindre veje gennem Smørumovre, Ledøje og Nybølle som følge af trafik fra Smørumnedre til motorvejen.

Ud fra en samlet betragtning vurderer Vejdirektoratet derfor, at forslaget er mindre hensigtsmæssigt end hovedforslagene.

Motorvej fra Sengeløse til Jyllinge

I VVM-redegørelsen er beskrevet et linieføringsforslag fra rute 6 til Holbækmotorvejen, hvortil der er knyttet de samme trafikale egenskaber som linieføringsforslaget fra Sengeløse til Jyllinge.

Der er gennemført trafikberegning af det ovennævnte linieføringsforslag, som viser, at der kan forventes en mærkbar aflastning af trafikken gennem Ølstykke og Stenløse.

Trafikken på en vejforbindelse mellem rute 6 og Holbækmotorvejen vil især være forbundet med en overflytning af trafik fra rute 6, siveforbindelsen mellem Gundsømagle og Taastrup samt Veksø og Taastrup. Aflastningen af Frederikssundsvej gennem Ballerup, hvor der i dag er problemer med afviklingen af trafikken, forventes imidlertid kun at blive aflastet i begrænset omfang.

Forslaget om at lade linieføringen forløbe øst om Sengeløse vil indebære at vejforbindelsen passerer gennem et EF-habitatområde, Vasby Mose, hvortil der er knyttet særlige beskyttelsesinteresser.

På det foreliggende grundlag vurderer Vejdirektoratet derfor ikke, at forslaget er hensigtsmæssigt.

Motorvej til Veksø, og 4 sporet vej til Frederikssund

Dette forslag vil trafikalt have samme egenskaber som en 1. etape af Hovedforslag 2 som er beskrevet i VVM-undersøgelsen, dog med den forskel at kapaciteten udvides på strækningen mellem Udlejre ved Ølstykke og Frederikssund.

Forslaget vil indebære, at trafikmængden vil stige på Frederikssundsvej og at trafikken skal afvikles gennem en række store kryds i niveau. Der er i dag en række uheldsbæstede kryds på strækningen gennem Ølstykke og på strækningen frem til Frederikssund. Tiltag som etablering af signalregulering og rundkørsler på denne delstrækning vil forbedre trafikikkerheden, men vil samtidig betyde at fremkommeligheden begrænses.

Motorvej nord om Tørvesletten, igennem Stormosen og over S-banen og ud på Måløv Byvej

Forslaget, der kan ses som et alternativ til Hovedforslag 2, forløber både gennem en række haveforeninger og over Tørvesletten, Råmosen og Stormosen, hvortil der er knyttet særlige naturinteresser, og hvor moserne i øvrigt er fredede. Desuden vil krydsningen med S-banen og tilslutningsmulighederne til Frederikssundsvej være problematisk og linieføringsforslaget berører Pederstrup, der er karakteriseret som en landsby af særlig kulturhistorisk interesse. Med den foreslåede linieføring kan det blive nødvendigt at Københavns Energis kildeplads ved Ågerup skal flyttes eller delvis nedlægges. Endelig kræves der større kurveradier til en højklasset vej end der er angivet i forslaget. På det foreliggende grundlag kan Vejdirektoratet derfor ikke anbefale forslaget.

Tunnel fra den nuværende Frederikssundmotorvej til Frederikssund samt et forløb under Roskilde Fjord

Anlæg af en motorvej i tunnel fra Jyllingevejs forlængelse til Frederikssund, en strækning på ca. 30 km, og videre under fjorden vil være væsentlig dyrere end de fremlagte hovedforslag. Endvidere vil etablering af en tunnel også være forbundet med en række miljømæssige konsekvenser. Dertil kommer, at driftsomkostningerne er væsentlig højere ved en tunnel end ved en vej i terræn. Vejdirektoratet kan derfor ikke anbefale forslaget.

Frederikssundsvej udformes som højklasset vej

Der henvises til Vejdirektoratets bemærkninger til ”*Forslag om udbygning af Frederikssundsvej*”.

Motorvej frem til Ølstykke - ikke behov for motorvej mellem Ølstykke og Frederikssund

Dette forslag vil trafikalt have samme egenskaber som at udelade en 4. etape af Hovedforslag 1, som er beskrevet i VVM-undersøgelsen.

Ved etablering af en motorvej mellem Motorring 3 og Udlejre ved Ølstykke må forventes, at trafikmængden vil stige på Frederikssundsvej og at trafikken skal afvikles gennem en række store kryds i niveau på strækningen mellem Udlejre og Frederikssund. På denne delstrækning er Frederikssundsvej 2-sporet, og der må det forventes yderligere problemer med at afvikle trafikken på denne delstrækning, herunder for trafikken på sidevejene. Tiltag som etablering af signalregulering og rundkørsler på denne delstrækning vil forbedre trafiksikkerheden, men vil samtidig betyde at fremkommeligheden begrænses. Som permanent løsning kan Vejdirektoratet derfor ikke anbefale forslaget.

Linieføring langs S-banen fra Smørum/Veksø gennem Stenløse og Ølstykke til rute 6

I VVM-undersøgelsen er beskrevet en bynær linie, der liggere tæt på S-banen syd for Veksø, Stenløse og Ølstykke frem til rute 6.

Samlet set vil forslaget om en linieføring langs S-banen fra Smørum/Veksø gennem Stenløse og Ølstykke frem til rute 6 indebære, at linien flyttes længere mod nord hvorved en række naturlokaliteter og rekreative interesser i Værebros ådal friholdes. Til gengæld vil en motorvej i en bynær linieføring have væsentlige landskabelige og naturmæssige konsekvenser og de bynære områder, især ved Veksø som også benyttes rekreativt vil blive berørt. Desuden vil den bynære linieføring gå gennem blødbund med stor mægtighed på lange delstrækninger og indebære betydende jordarbejder.

Linieføring syd om Ledøje og vest om Smørum til Veksø

I forbindelse med VVM redegørelsen er en linieføring syd om Ledøje blevet vurderet. Vejdirektoratet har i undersøgelsesfasen vurderet, at en linieføring syd om Ledøje vil være forbundet med flere ulemper end en nordlig linieføring. Bl.a. vil en linieføring syd om Ledøje have større konsekvenser for naturforholdene, idet Tysmose, der er et højt klassificeret naturområde, vil blive gennemskåret af vejen.

3.8 Trafikpolitiske tiltag

3.8.1 Borgerne forslag om trafikpolitiske tiltag

I en række høringssvar er foreslået, at man i stedet for at anlægge nye vejforbindelser ser på tiltag af trafikpolitisk karakter som:

- ændring af befordringsfradrag
- road-pricing
- øgede benzinpriser
- indgreb i boligpolitikken for at mindske pendlertrafikken

Der er også peget på, at der iværksættes en overordnet kulegravning af mulighederne for en samlet løsning af trafikproblemerne i hovedstadsområdet med krav om en bæredygtig, langsigtet udvikling suppleret med opkvalificering af den kollektive trafik (henvendelse 88, 135, 161, 182, 201, 231 og 235). I henvendelse 235 påpeges, at opkvalificering af den kollektive trafik bør være tilbud, som er et reelt alternativ til biltrafikken med hensyn til pris, komfort mv. I henvendelse 161 forslås, at følgende tiltag indgår i en samlet vurdering:

- 0+ løsningen
- Tværvej
- Landevej fra Jyllinge til Tåstrup med omfartsveje ved Gundsømagle, Østrup, Her-ringeløse og Sengeløse
- Landevej fra Roskilde til Ballerup med omfartsveje udenom St. Valby, Østrup, Hove og Smørum.
- Forlængelse af S-banen til Skibby
- Omfartsvej nordøst om Roskilde til A6 ved Himmerlev til Holbækmotorvejen ved RUC
- Udbygning af Frederikssund Farumvejen
- Udbygning af A6 fra Hillerød til Roskilde
- Forbedring af Holbækmotorvejen og Hillerødmotorvejen
- Chokoladekrydset og Ring 4 fra Klausdalsbrovej til Jyllingevej
- 5 minutters drift på Frederikssundbanen

I henvendelse 11 fremføres det synspunkt, at den overordnede vejstruktur bør fastholdes i form af de eksisterende 5 fingre i fingerplanen, og at yderligere forbindelser bør etableres som ringforbindelser mellem fingrene.

Det har været nævnt, at VVM-undersøgelsen af en ny højklasset vej også burde omfatte en udvidelse af Motorring 4 nord for Frederikssundsvej frem til Hillerødmotorvejen (henvendelse 237) og en tunnelforbindelse under Roskilde Fjord (henvendelse 204).

3.8.2 Vejdirektoratets bemærkninger til trafikpolitiske tiltag

En ny tunnelforbindelse under Roskilde fjord og en evt. senere udvidelse af Motorring 4 ligger uden for nærværende VVM-undersøgelse.

I regeringens investeringsplan er det anført, at regeringen ønsker en nærmere undersøgelse af konkrete fordele og ulemper ved en offentlig-privat partnerskabsmodel om investeringer i infrastruktur, og at det som pilotprojekt er valgt at der kan iværksættes en nærmere undersøgelse af mulighederne for privat inddragelse i finansiering, etablering og drift af en ny tunnel- eller broforbindelse over Roskilde Fjord ved Frederikssund til aflastning af den eksisterende Kronprins Frederiks Bro. I investeringsplanen er derfor foreslået, at staten bidrager til et pilotprojekt for en undersøgelse af forskellige organisationsformer samt gennemførelse af en VVM-undersøgelse, hvor der skal sikres sammenhæng med planerne til en ny motorvej i Frederikssundfingren.

I investeringsplanen er peget på, at der udarbejdes beslutningsgrundlag for en udbygning af Motorring 4 på strækningen fra Frederikssundmotorvejen til Holbækmotorvejen fra 4 til 6 kørespor.

3.9 Andre bemærkninger til VVM-undersøgelsen

3.9.1 Borgernes bemærkninger om trafik

Trafikale forudsætninger

I flere henvendelser fremsættes det synspunkt, at fremskrivningen af trafikken i 2010 er for stor, (henvendelse 25, 99 og 231). I henvendelse 25 påpeges, at der er set bort fra flere forhold, der kan bevirke et fald i de prognosticerede trafikmængder i regionen, herunder trafik- og parkeringsrestriktioner i København, højere benzinpriser, yderligere forbedringer af S-togene, pendlerbusser, varslede EU-tiltag samt ændrede planforudsætninger for regionen.

I henvendelse 204 efterspørges endvidere trafikale prognoser, som rækker længere frem end 2015-2020, så forskellige udviklingstendenser, som fx demografiske ændringer, større andel af telearbejde, ændringer i lokalisering af erhverv mv., der har indflydelse på trafikken, ville kunne afspejles i prognoserne.

I henvendelse 25 påpeges, at den trafikstigning, som selve etableringen af en motorvej vil føre til, ikke er præsenteret realistisk. Fremskrivningerne i redegørelsen peger på en stigning i Frederikssundsregionen på mere end 12 %, hvilket formidles som en ubetydelig trafikforøgelse i Storkøbenhavn på 0,1 %.

Det anføres endvidere i henvendelse 25, at de nuværende trafikmængder på Frederikssundsvejen kun vil blive reduceret med 15 % i år 2010 med en motorvej.

Det anføres i flere henvendelser, at de trafikale problemer på Frederikssundsvej er begrænset til myldretiderne og i den forbindelse anføres i henvendelse 231, at det er problematisk at anvende døgntrafik i trafikberegningerne.

I nogle henvendelser påpeges, at der mangler en effektvurdering af de forbedringer, der er gennemført i den kollektive trafik, så som 10 minutters drift på Frederikssundbanen og udbygning af Metroen, (henvendelse 17+21, 42 og 182). I andre henvendelser (164, 210 og 244) efterlyses, at der i redegørelsen sættes mere fokus på den kollektive trafik.

I henvendelser 26 spørges endvidere om, der findes en beskrivelse af pendlertrafikken i regionen og i givet fald om den er anvendt i forbindelse med VVM-undersøgelsen. I henvendelse 204 efterlyses endvidere oplysninger om, hvor stor en del af trafikken, der skal til erhvervsområdet i Ballerup (Lautrup- eller Malmparken).

Trafikmodel

I flere henvendelser er der udtrykt manglende tillid til trafikmodellen og beregningsresultaterne, (henvendelse 25, 58A, 203, 204, 231, 239, 242). I henvendelse 49 og 231 efterlyses en beskrivelse af forudsætninger for trafikmodellen og af hvordan trafikberegningerne er gennemført. I henvendelse 231 fremsættes endvidere det synspunkt, at trafikmodellen er meget usikker og fremmer alene en trafikal udvikling med mere trafik. I henvendelse 25 og 124 fremføres det synspunkt at væsentlige interessenter som DSB ikke er inddraget i VVM-undersøgelsen, hvilket underminerer validiteten af arbejdet.

I nogle henvendelser (25, 30, 90, 204 og 247) sættes der spørgsmålstegn ved beregning af trafikken på Jyllingevej og generelt i København og Frederiksbergs kommuner. I henvendelse 25 fremsættes det synspunkt, at en motorvej vil give en større forøgelse af den gennemkørende trafik i København end beskrevet i VVM-redegørelsen. I henvendelse 204 anføres, at en tredjedel af trafikken i Chokoladekrydset ifølge trafikmodellen vil køre mod nord til Bagsværd/Lyngby og en tredjedel vil køre mod syd til Glostrup/Tåstrup. Derfor efterspørges konsekvenserne af den trafik i Lyngby-Taarbæk og Glostrup kommuner.

Sivetrafik

I henvendelse 204 er der fremført det synspunkt, at konsekvenserne for sivetrafikken ikke er tilfredsstillende belyst i VVM-redegørelsen. I henvendelse 25 anføres endvidere, at analyserne af sivetrafikken er usikre og at der anvendes analysemetoder, der ikke er konsensus om. (Motorvejen vil medføre en begrænset reduktion i sivetrafikken nogle steder - men vil omvendt medføre en øget sivetrafik i mange andre områder.)

Trafiksikkerhed

I henvendelse 25 påpeges, at beregningerne af antal sparede trafikuheld er relateret til det samlede antal uheld i Frederikssundsfingeren og ikke i Storkøbenhavn - hvilket giver et mere positivt billede af trafiksikkerhedsforholdene.

I nogle henvendelser 25, 103, 204 og 237 betvivles, at motorveje er mere sikre end andre veje. I henvendelse 25 anføres, at den stigende ulykkesfrekvens på motorveje ikke er medtaget i beregningen af uheldbesparelserne. Det samme gælder for lokale forhold, der kan forringe trafiksikkerheden på motorvejen. I henvendelse 103, 168 og 184 efterlyses i denne forbindelse overvejelser om trafiksikkerhed på broer gennem vådområder pga. tåge.

I henvendelse 25 påpeges yderligere, at de allerede planlagte og budgetterede trafiksikkerhedsforbedringer af Frederikssundsvej ikke indregnes i forhold til vurderingen af en motorvejs sikkerhedspotentiale – hvilket giver en slagside til fordel for motorvejen.

3.9.2 Vejdirektoratets bemærkninger til trafik

Trafikale forudsætninger

Prognosen for trafikvæksten er forudsat i henhold til forventningerne i Trafikministeriets rapport "Grundlag for trafik- og miljøplan for hovedstadsområdet" fra år 2000. I denne rapport er der gennemført en grundig problemanalyse og en samlet vurdering af trafikudviklingen i hovedstadsområdet.

I undersøgelsernes vurderinger er taget udgangspunkt i en udvikling i henhold til Hovedstadens Udviklingsråds (HUR) officielle prognoser for befolkning og arbejdspladser på baggrund af oplysninger fra Hovedstadsregionens Statistikkontor (HSK). Siden 1990 har HSK stået for befolkningsprognosen og andre regionale data, der blandt andet indgår i amternes og kommunernes planlægning, herunder i forbindelse med region-, og trafikplanlægning samt mange andre projekter.

Hertil kan Vejdirektoratet tilføje, at alle besluttede forbedringer af den kollektive trafik er medtaget som forudsætning, inden de forventede trafikale ændringer som følge af vejanlægget er vurderet. Dette indebærer, at det udover at indeholde effekten af udvidelse af Frederikssundbanen til 2 spor, også er forudsat at Ringbanen og Metroen er fuldt udbygget, ligesom der er forudsat en generel forøgelse af kørehastigheden på alle S-toglinier som følge af indsættelse af nyt materiel.

Vejdirektoratet skal endvidere bemærke, at der ikke findes officielle prognoser for evt. forskellig prisudvikling i de forskellige transportformer og at høringssvarenes bemærkninger om vurderinger af trafikudviklingen under de ovennævnte forudsætninger af trafikpolitisk karakter som road-pricing, ændrede befordringsfradrag mv. falder uden for rammerne af en VVM-undersøgelse for en ny højklasset vej i Frederikssundfingern.

De absolutte tal for trafikændringer, som følge af anlæg af en ny motorvej kan sammen med en i øvrigt meget omfattende dokumentation af trafikmodelberegningerne ses i den til VVM-undersøgelsen hørende baggrundsrapport vedr. trafikprognoser. Der findes ikke belæg for en trafikstigning i Frederikssundsregionen på mere end 12 %, men der kan findes enkeltstrækninger med både trafikvækst og -aflastning på mere end 12 %. De dominerende effekter af anlæg af en motorvej er ændrede rejseruter og sådanne ændringer medfører naturligvis en trafikvækst på strækninger, der flyttes trafik til og aflastning på strækninger, der flyttes trafik fra.

Uden anlæg af en ny højklasset vejforbindelse i Frederikssundfingern er det, som det fremgår af VVM-rapporten for en ny højklasset vej i Frederikssundfingern beregnet, at trafikken på Frederikssundsvej i Ballerup i 2010 på den stærkest belastede delstrækning i et snit vest for Ring 4 vil være ca. 50.000 biler pr. hverdagsdøgn.

Vejdirektoratet skal understrege, at trafikmængden på Frederikssundsvej på 50.000 biler pr. hverdagsdøgn på strækningen gennem Ballerup vil være begrænset af Frederikssundsvejs kapacitet. Det indebærer, at der vil i år 2010 være en yderligere sivetra-

fik på en række kommuneveje i Frederikssundfingern, end der er i dag, hvis der ikke etableres en motorvej. Det vil med andre ord sige, at der ville køre flere biler på Frederikssundsvej, hvis der var plads hertil, men at de i stedet kører som sivetrafik på en lang række af de lokale kommuneveje som f.eks. Vestbuen, Nordbuen og Hovevej.

Vejdirektoratet har tidligere oplyst, at der ifølge trafikberegningerne for Hovedforslag 1 og 2 skal afvikles 73-76.000 biler pr. hverdagsdøgn på Frederikssundmotorvejen og Frederikssundsvej tilsammen, og at der derfor må vurderes at være et kapacitetsbehov i Frederikssundfingern, som er væsentligt større end 50.000 biler pr. hverdagsdøgn. Da der ikke er gennemført en trafikberegning for en højklasset vejløsning gennem Ballerup og Måløv har det ikke været muligt, at oplyse det aktuelle tal, men det er som nævnt en del større end 50.000 og mindre end 73-76.000 biler pr. hverdagsdøgn, som er beregnet for en motorvej i nyt tracé.

Hvis der anlægges en ny motorvej i Frederikssundfingern vil der derfor udover en overflytning af trafik fra Frederikssundsvej til motorvejen blive overflyttet trafik til Frederikssundmotorvejen fra andre veje, der derved aflastes for trafik. Ses på trafikken over et snit på tværs af Frederikssundfingern gående fra Holbækmotorvejen, langs Ring 4 og videre til Hillerødmotorvejen vil der blive overflyttet trafik fra mindre lokalveje på tværs mellem Frederikssundsvej og Holbækmotorvejen til Frederikssundmotorvejen. Endvidere overflyttes trafik fra en række lokalveje i Ballerup-området (f.eks. Vestbuen og Ballerup Boulevard) og nord for Ballerup (f.eks. Nordbuen) til motorvejen. Desuden overflyttes der trafik fra Hillerødmotorvejen til Frederikssundmotorvejen.

Aflastningen af trafikken på de ovennævnte veje ved anlæg af Hovedforslag 1 kan ses i VVM-rapport 250 på side 66.

Trafikmængden over snittet vest for Ring 4 på strækningerne nærmest Ballerup er ca. 20.000 højere med motorvej end uden, hvilket bl.a. skyldes overflytning af 5-6.000 fra Hillerødmotorvejen samt overflytning af trafik fra tværruter til Frederikssundmotorvej-Ring 4, som passerer snittet 2 gange. Anlæg af en ny motorvej genererer altså ikke 20.000 ekstra biler pr. hverdagsdøgn. Der er en stigning på under 7-8.000 biler pr. hverdagsdøgn som skyldes vækst i turantal, ændret valg af transportmiddel og ændrede destinationer (længere ture).

Vejdirektoratet kan oplyse, at der er gjort rede for alle trafiktal ned på strækningsniveau. Stigning over det valgte snit skyldes ikke primært trafikvækst, men skyldes primært ændrede rutevalg og som nævnt dobbeltkørsel over snittet. De resulterende beregnede stigninger i turantal og trafikarbejde er som angivet i den sammenfattende rapport og baggrundsrapporten vedr. trafikprognoser.

Hvad angår myldretidstrafik kontra døgnetrafik skal bemærkes, at resultaterne fra trafikmodellen normalt opgøres i døgnetrafik. Denne er i trafikmodellen imidlertid, som det også fremgår af baggrundsrapporten 'Trafikprognoser' sammensat af bidrag fra morgenmyldretid, eftermiddagsmyldretid og 'resten af døgnet' – og de to myldretidssegmenter er yderligere opdelt i spidstimetrafik og 'øvrige' myldretid.

Med hensyn til bemærkninger om den kollektive trafik henvises til *Vejdirektoratets bemærkninger til de indkomne hørings svar vedrørende kollektive transport*.

Trafikmodel

I forbindelse med VVM-undersøgelsen til prognosearbejdet er anvendt den mest anerkendte trafikmodel, der er til rådighed og som benyttes af bl.a. Hovedstadens Udviklingsråd (HUR) og DSB S-tog. Såvel DSB S-tog som HUR har været inddraget ved opstilling af forudsætningerne for modelberegningerne, som i øvrigt er gennemført af et rådgivende konsulentfirma.

I baggrundsrapporten 'Trafikprognoser', hvortil der er refereret i den sammenfattende VVM-rapport nr. 250, og som i øvrigt har været fremlagt på borgermøder og råduse, fremgår en detaljeret og grundig beskrivelse af trafikmodellen.

Uanset usikkerhederne forbundet med beregningerne med trafikmodellen, som det også er tilkendegivet i VVM-redegørelsen, anses trafikmodellen som et brugbart værktøj til at vurdere de trafikale og de deraf afledte konsekvenser – og modellen benyttes i øvrigt også i forbindelse med planlægningsopgaver vedrørende kollektiv transport, f.eks. ved vurdering af en evt. letbaneforbindelse langs Ring 3.

Da der ikke ændres på vejnettet i København indenfor Motorring 3, og da Frederikssundmotorvejen føres direkte over i Motorring 3, sker der ikke nogen stor omfordeling af trafikken på trafikvejene mellem Motorring 3 og Københavns Centrum. Ved beregning af konsekvenserne af Frederikssundmotorvejen er forudsat at Motorring 3 er udbygget til 6 spor.

Der sker således ikke nogen stor omfordeling af trafikken på "indfaldsvejene" mellem Motorring 3 og Københavns centrum, og de væsentligste ændringer er en reduktion i trafikbelastningen på Hillerødmotorvejen og Slotsherrensvej og en forøgelse på Roskildevej og Holbækmotorvejen.

Ved etablering af Frederikssundmotorvejen forventes trafikken på Jyllingevej at stige med ca. 500-600 biler pr. hverdagsdøgn vest for Ålekistevej. Tilsvarende er det beregnet, at trafikbelastningen på Slotsherrensvej vil falde med 700-1400 biler pr. hverdagsdøgn, og at den vil falde med ca. 400 biler pr. hverdagsdøgn på Sallingvej øst for sammenløbet mellem Slotsherrensvej og Jyllingevej.

Når trafikken ifølge trafikmodelberegningerne samlet falder lidt indenfor Københavns kommunegrænse hænger det sammen med den forbedrede sammenhæng mellem Frederikssundmotorvej og Motorring 3, som etableringen giver anledning til og som vil medføre at flere trafikanter kører udenom København, bl.a. mellem Nordsjælland og Amager.

Når trafikken på Frederikssundsvej og motorvejen tilsammen er væsentligt større end trafikken er uden motorvej på Frederikssundsvej, er det ikke primært resultatet af en stigning af den totale trafik, men primært en flytning af rejseruter. Hertil kommer en effekt af ændret transportmiddelvalg og ændrede rejsemål, men denne ekstra biltrafik har ifølge beregningerne heller ikke mål i Københavns kommune, bl.a. fordi der indenfor Københavns kommunegrænse er fremkommelighedsproblemer på vejnettet tættere på centrum, parkeringsproblemer mv., og fordi det stadig bedst kan betale sig at benytte kollektiv trafik i disse rejserelationer.

Sivetrafik

VVM-rapporten ikke indeholder særlige analyser af sivetrafikken, men samlede analyser og beregninger af al trafik dvs. beregning af den trafikale effekt af anlæg af en ny vej, hvad enten der er tale om sivetrafik eller ej.

Der har uafhængigt af VVM-undersøgelsen i et samarbejde mellem Vejdirektoratet og en række omegnskommuner været gennemført en undersøgelse af sivetrafik vest for København, som er afrapporteret i en rapport herom fra 2000, i hvilken der bl.a. er fundet frem til en analysemetode. I VVM-rapporten er det som kommentar til de beregnede trafikaflastninger visse steder nævnt, at der på de pågældende steder er tale om sivetrafik (bl.a. på baggrund af vurderingerne i den gennemførte undersøgelse).

Ifølge trafikberegningerne i VVM-rapporten sker der en ikke ubetydelig aflastning af en lang række af de strækninger parallelt med Frederikssundsvej, i Ballerup og i området mellem Frederikssundsvej og Holbækmotorvejen, som indgår i sivetrafikundersøgelsen. Samtidig sker der en trafikstigning på nogle strækninger som virker som forbindelsesveje til motorvejen, hvilket der også er gjort rede for i rapporten.

Trafiksikkerhed

De forventede trafiksikkerhedseffekter er vurderet ved at gennemføre uheldsberegninger på et såkaldt influensnet bestående af de strækninger, hvor trafikken ændres så meget, at det kan få betydning for antallet af trafikuheld. Dette net er vist i baggrundsrapporten og omfatter således mere end selve motorvejsanlægget idet der er en del mere end Frederikssundfjæren med. Derfor er den beregnede trafiksikkerhedseffekt også opgivet i rapporten som både absolutte tal og procent af influensnettet. Ved anvendelse af procenter til angivelse af en effekt er det selvfølgelig vigtigt at være opmærksom på hvad procenten tages af, da den samme effekt beregnet på et større vejnet med eksempelvis dobbelt så mange uheld kun vil give den halve procentuelle forskel.

Uheldsberegningerne er gennemført ved hjælp af en uheldsberegningsmodel, der på baggrund af resultaterne fra trafikmodellen strækning for strækning og kryds for kryds beregner det antal uheld der gennemsnitligt kan forventes i situationerne uden og med det vurderede vejanlæg. Uheldsmodellen baserer sig dels på uheldsmodeller for bygader fra 1998, dels på de uheldsparametre, der med passende mellemrum estimeres på baggrund af alle registrerede uheld på det danske vejnet. De senest estimerede uheldsparametre er estimeret på baggrund af uheldene i perioden 1995-99. Uheldsberegningen gennemføres for prognoseåret, dvs. trafikberegningerne for 2010. Der udarbejdes ikke

prognoser for udviklingen i uheldsparametrene, så parametrene fra perioden 1995-99 er benyttet for situationen i 2010.

De anvendte uheldsparametre er de senest kendte. Der er ikke kendskab til en stigende ulykkesfrekvens på motorveje, men tilsyneladende har en undersøgelse vist, at skadesgraden ved de ulykker der sker, har været stigende på det seneste. Dette indgår ikke i uheldsberegningerne, og det ændrer heller ikke på det beregnede antal uheld, men det har haft betydning for fastlæggelse af den gennemsnitlige samfundsøkonomiske pris for et personskadeuheld.

At antallet af trafikuheld på motorveje og motortrafikveje er steget over en periode, hvor længden af motorvejsnettet og trafikken på dem også er steget markant kan ikke bruges til at konkludere, at der ikke vil spares uheld ved at flytte trafik fra de eksisterende veje til en ny Frederikssundmotorvej. Antal af trafikuheld på motorveje i forhold til trafikarbejdet er således ikke steget.

Forbedringer af sortpletkryds på Frederikssundsvej vil medføre en reduktion i antallet af uheld på den eksisterende vej. Dette vil kunne give anledning til yderligere besparelse i antallet af trafikuheld.

Beregningen af trafikuheld er som nævnt gennemført på grundlag af de estimerede gennemsnitlige uheldsparametre for de pågældende vejtyper. Der indgår ikke særlige lokale forhold, der kan påvirke trafiksikkerheden, men det er forudsat at såfremt der er særlige forhold der medfører forøget risiko for påkørsel af vildt, golfkugler, kuldebroer o. lign. gennemføres der også foranstaltninger for at minimere dette. For at sikre at motorvejsanlægget bliver så trafiksikkert som muligt, vil der løbende blive foretaget trafiksikkerhedsrevision af projektet.

3.9.3 Borgernes bemærkninger til naturinteresser

I henvendelse 128 påpeges de negative konsekvenser, som motorvejen og trafikken vil få på fuglelivet.

I henvendelse 128 stilles spørgsmålstejn ved værdien af erstatningsbiotoper, idet erstatningsbiotoperne sjældent har den samme økologiske sammensætning som den oprindelige biotop. Samtidig påpeges i henvendelse 182 at det ikke er tilstrækkeligt oplyst, at erstatningsbiotoper kun er en nødløsning.

I henvendelse 172 påpeges, at rent juridisk er det kun Hovedforslag 1 (Linieføring II), der vil kunne vælges, uden at der sker en overtrædelse af EF-direktiv 409/79. Det er samtidig vurderet, at hvis Linieføring I vælges, vil både de generelle og individuelle bestemmelser i EF-direktivet blive overtrådt.

Biologiske undersøgelser

I flere henvendelser påpeges, at de biologiske undersøgelser i VVM-redegørelsen er mangelfulde, (henvendelse 25, 101, 118, 150 og 235).

I henvendelse 25 begrundes kritikken med, at der fx ikke er registreret hjorte og andre pattedyr, ynglende mosehornugle, insekter osv., til trods for at foreningen har leveret særdeles detaljerede oversigter og materiale om disse forhold. I henvendelse 118 påpeges, at der mangler mange fugle og padder i VVM-undersøgelsen af Linieføringsforslag I, hvoraf mange er omfattet af EF-habitatsdirektiv og fuglebeskyttelsesdirektiv. I henvendelse 150 påpeges endvidere, at der mangler registreringer af forekomster af rød- og gullistede arter samt EF-habitatsarter i området og de tilgrænsende påvirkningszoner i Glostrup, Albertslund, Ballerup og Ledøje-Smørum kommuner.

I henvendelse 150 påpeges yderligere, at støjens betydning for dyrelivet ikke er analyseret.

I henvendelse 182 anføres, at der mangler inddragelse af Miljøministeriets egne forskningsinstitutioner i vurderingen af anlæggets betydning for miljøet, især da miljøministeren er ansvarlig for den sammenfattende fysiske planlægning.

Barrierevirkning

I henvendelse 25 og 150 påpeges, at der mangler en analyse af faunapassager og deres effektivitet og i henvendelse 128 efterlyses i hvilket omfang gennemførelsen af en ny motorvej medfører yderligere behov for udbygning af faunapassager på de eksisterende trafikårer.

3.9.4 Vejdirektoratets bemærkninger til naturinteresser

Det kan oplyses, at forholdene omkring de særlige beskyttelseshensyn har indgået i Vejdirektoratets valg af Linieføring II som Hovedforslag 1 i VVM-undersøgelsen.

Med hensyn til støjens betydning for dyrelivet er der i Miljøvurderingsrapporten anført, at der evt. kan ske forstyrrelsesmæssige effekter på dyrelivet. I baggrundrapporten "Naturforhold i undersøgelsesområdet" juni 2002, hvortil der er refereret i den sammenfattende VVM-rapport og som i øvrigt har været fremlagt ved de offentlige borgermøder, fremgår, at en øget trafik kan medføre reducerede kommunikationsmuligheder for en lang række ynglende fuglearter.

Biologiske undersøgelser

Med hensyn til høringssvarenes bemærkninger om manglende data om natur og mangelfulde feltregistrering skal Vejdirektoratet bemærke, at det betydelige materiale med data om naturregistreringer fra såvel Grøn Trafik og amterne har indgået i VVM-undersøgelsen som grundlag for vurderingerne af de naturmæssige værdier og konsekvenser af at anlægge en motorvej i Frederikssundfingern.

Ud over dette materiale, har Carl Bro, som har forestået miljøvurderingerne for Vejdirektoratet, samlet oplysninger fra en række personer til hvilke kontakt primært er formidlet af Danmarks Naturfrednings Forening i efteråret 2000 og fra feltundersøgelserne udført i forbindelse med nærværende projekt. Desuden har der været indhentet øv-

rige data fra en række andre kilder, som det også fremgår af referencelisten i baggrundsrapporten vedr. Naturforhold i undersøgelsesområdet.

Vejdirektoratet kan oplyse, at hovedmålet med sammenstillingen af materialet har været at kunne foretage en værdisætning af alle de områder, som ligger i eller nær de linieføringsforslag, som på et eller andet tidspunkt i projektføreløbet har været fremme. Udgangspunktet har været i videst muligt omfang at undgå berøring af højt værdisatte områder.

Derfor har prioriteten for naturundersøgelserne været i størst muligt omfang at kunne give potentielt berørte områder en korrekt værdisætning, herunder at identificere potentielt berørte forekomster af administrativt "tunge" arter på rødlisten, EF-habitat og – fuglebeskyttelsesdirektiverne.

Det betyder således også, at såfremt en lokalitet er blevet besøgt og der er konstateret sjældne arter og/eller naturtyper af en karakter der tyder på højt naturindhold i området i et omfang så området har kunnet værdisættes i klasse I, så er det vurderet at det ikke har været nødvendigt at bruge mere tid på lokaliteten for at få en udtømmende planteliste eller vende tilbage flere gange gennem sommeren for at finde en række forventeligt forekommende sentblomstrende plantearter, sentflyvende sommerfugle eller andet. Tilsvarende er der på en lang række lokaliteter, hvor der ved første besøg er konstateret at området kun rummer kraftigt kulturpåvirkede naturtyper med lavt naturindhold, ikke vurderet sandsynligt at yderligere besøg vil kunne flytte områdets værdisætning afgørende.

Når en lokalitet har fået højeste værdisætning medfører det som udgangspunkt, at det ud fra en biologisk synsvinkel er uønsket med veje gennem eller nær området.

Først hvor projektprocessen ud fra en samlet afvejning ikke har kunnet undgå at lægge linieføringsforslag tæt på højt klassificerede områder eller områder i mellemklasserne (II og III), som potentielt er vurderet at kunne rumme kvaliteter som kunne medføre øget værdisætning, har der været indsat ekstra ressourcer på at checke nærområderne for eksempelvis padder/krybdyr, sjældne planter og fugle.

Feltundersøgelserne har haft sit fokus på nærområderne til linieføringsforslagene, hvor der som udgangspunkt er foretaget undersøgelser i en korridor på ca. 250 meter på hver side af disse.

For en lang række af de større sammenhængende områder i f.eks. Værebros Ådal, Veksø Mose, Bredmose mv. har de gennemgåede områder dog været af væsentlig større udbredelse. Med udgangspunkt i projektersourcerne har det ikke været muligt at foretage systematiske registreringer af en række organismegrupper som svampe, insekter og pattedyr og disse er som følge heraf kun sporadisk registreret (se også baggrundsrapporten vedr. Naturforhold i undersøgelsesområdet).

Det er således også bemærket i baggrundsrapporten vedr. Naturforhold i undersøgelsesområdet, at de høje værdisætninger betragtes som mere sikre end lave værdisætninger. Særligt for den overvejende del af de højt værdisatte lokaliteter, hvor værdisætningen skyldes tilstedeværelsen af f.eks. en enkelt sjælden art". Når dette er sagt, har det imidlertid været vurderingen, at de anførte værdisætninger i høj grad ligger nær det retmæssige. Selv om der uvægerligt vil være undtagelser, er det vurderingen at kun et fåtal af de besigtigede lokaliteterne som er værdisat som klasse III og IV, har en biologisk karakter som med nuværende driftsformer gør det sandsynligt at finde bestande af arter eller naturtyper, der vil kunne medføre højere værdisætninger.

Barrierevirkning

For at mindske effekten af motorvejens barriere er der i forbindelse med VVM-undersøgelsen fastlagt indplacering af de større faunapassager.

Der er, som det er tilkendegivet i Miljøvurderingsrapporten nr. 252, begrænset adgang til konkret kvantificeret viden for specifikke arter om barriereeffekten af forskellige infrastrukturanlæg og sammenhængen mellem denne barriereeffekt og omfanget af genetisk udveksling mellem områdernes dyrepopulationer. Som det også er anført i Miljøvurderingsrapporten er fastlagt placering af faunapassager, behov for erstatningsbiotoper mv. derfor endnu baseret på erfaringsmæssige skøn, herunder på baggrund af vejledningen "Fauna- og menneskepassager" fra oktober 2000. Vejledningen er udarbejdet i vejregelregi i en projektgruppe med deltagelse af bl.a. Skov- og Naturstyrelsen, Danmarks Miljøundersøgelser, Danmarks Naturfredningsforening og Dansk Jægerforbund.

Placering af faunapassagerne er således sket på baggrund af større landskabselementer typisk eng- og mosepartier langs vandløbssystemerne i oplandet, som for langt de fleste dyrearter rummer de primære spredningskorridorer i landskabet indenfor undersøgelsesområdet, og er derfor stort set også sammenfaldende med de af Københavns Amt udpegede spredningskorridorer og kerneområder. En overvejende del af de mindre arter (padder, krybdyr, gnavere, mårddyr, pindsvin mv.) er søgt tilgodeset gennem en generel udlægning af 0,5-1,5 meter rørpassager for hver ca. 250 meter, hvor vejen bliver i eller over terræn. Disse fastlægges først i en evt. detailprojekteringsfase for projektet.

3.9.5 Borgernes bemærkninger om grundvandsinteresser

I flere henvendelser påpeges, at jordbundsforholdene i Værebros Ådal ikke er korrekt beskrevet, (25, 103, 124, 174, 224 og 227/228). I henvendelse 25 anføres, at risikoen for forurening af vigtige grundvandsressourcer i området er nedtonet ud fra henvisninger til eksisterende beskyttende lag af moræneler - selv om lerforekomsterne i Værebros ådal og en stor del af Ledøje Smørum Kommune er for små eller pletvise til at yde nogen beskyttelse. Det påpeges endvidere, at mindst et vandværk og en kildepladszone (Hove) slet ikke indtegnet på kortmaterialet. I henvendelse 224 spørges om, hvor stor en del af Sjællands drikkevand, der vil blive påvirket, hvis der sker uheld med forurening i Værebros ådal.

3.9.6 Vejdirektoratets bemærkninger til grundvandsinteresser

Beskrivelsen af de geologiske forhold i VVM-redegørelsen er baseret på en mere detaljeret redegørelse for jordbundsforholdene i baggrundsrapporten "Orienterende geotekniske undersøgelser", som har været fremlagt i forbindelse med den offentlige høring.

I baggrundsrapporten fremgår bl.a., at der under Værebros Ådal strækker sig en lang og bred øst-vest-gående dal i kalkoverfladen under istidslagene. Umiddelbart syd for Helledemose ligger kalkoverfladen ca. 40 meter under terræn. Kalken i Værebros Ådal er overlejret af tykke lag af smeltevandssand og – grus, der igen de fleste steder er dækket af mere eller mindre magert moræneler. Oven på disse glacielle dannelser optræder flere steder senglacielt sand og ler.

Såfremt det besluttes at fremme planerne om en ny højklasset vej i Frederikssundfingeren vil der i forbindelse med detailprojekteringen blive gennemført feltundersøgelser af jordbunds- og grundvandsforholdene. Disse undersøgelser vil indgå i grundlaget for at fastlægge bl.a. den endelige placering af motorvejens forløb og foranstaltninger til beskyttelse af grundvandet, herunder placering og udformningen af regnvandsbassiner og udarbejdelse af beredskabsplaner for anlægsfasen og driftsfasen således, at risikoen for forurening af grundvandsressourcen minimeres.

Udstrækningen af områder, der er karakteriseret som områder med sårbart grundvand, er oplyst af de respektive amter og området ved Værebros Kildeplads.

I VVM-redegørelsen er der i den sammenfattende rapport redegjort for beskyttelsesinteresserne for grundvand og drikkevand i Ledøje-Smørum Kommune ud fra oplysninger indhentet fra Københavns Amt. Af VVM-rapporten fremgår således også de områder, hvor Københavns Amt har karakteriseret grundvandet som sårbart, dvs. områder, hvor der er mindre end 10 meter beskyttende moræneler over grundvandsressourcen. I Ledøje-Smørum Kommune er et delområde omkring Ledøje og et område omkring Vejleå og Hove å karakteriseret som sårbart grundvandsområde.

På baggrund af oplysninger i Københavns Amt Vandressourceplan kan Vejdirektoratet oplyse, at motorvejen i Hovedforslag 1 forløber gennem et område der ligger udenfor de sårbare grundvandsområder fra kommunegrænsen mellem Ballerup og Ledøje Smørum til Ledøje, idet der på denne delstrækning findes 10-15 meter beskyttende moræneler. Nord for Ledøje forløber linieføringen gennem et sårbart grundvandsområde, hvor det beskyttende moræneler har en tykkelse på 5-10 meter. Vest for Ledøje forløber motorvejen gennem et område, hvor der ligger 15-30 meter moræneler over grundvandsressourcen. Fra Edelgave i vestlig retning frem til Hove forløber motorvejen gennem et område, hvor der er 5-10 meter moræneler over grundvandsressourcen, og hvor grundvandet derfor er karakteriseret som sårbart. Ved Østrup ligger 10-15 meter moræneler over grundvandsressourcen. Hele strækningen af tværvejsforbindelsen fra motorvejen til Kildedal Station ligger ligeledes udenfor sårbarhedsområderne, idet morænelaget over grundvandsressourcen her er 10-30 meter.

Vejdirektoratet kan for så vidt angår registreringen af vandindvindinger og kildepladszoner oplyse, at Vejdirektoratet har baseret vurderinger af grundvandsinteresser på baggrund af data fra databaser indhentet hos Københavns Amt. De oplysninger, der blev fremsendt fra Københavns Amt i 2000 og HUR i 2001 og som dannede baggrund for miljøundersøgelsesrapporten, omfattede imidlertid vandværker og ikke boringsplaceringer i de tilfælde boringerne er lokaliseret uden for vandværkerne. Hove vandværk hørte under denne kategori. Fejlen blev senere rettet og indgår i vurderingen. Informationer vedrørende Københavns Vands kildepladser inkluderede indvindingsboringer.

Det skal videre bemærkes, at Københavns Amt ikke har udlagt kildepladszoner for de mindre indvindinger, eksempelvis Hove Vandværk.

3.9.7 Borgernes bemærkninger om andre miljøpåvirkninger

Støj

I henvendelse 25 sættes der spørgsmålstegn ved, at anlæg af en motorvej og en tiårig stigning i trafikmængderne kan medføre en reduktion i antallet af støjplagede boliger og mener, at opsætning af støjafskærmning for blot en brøkdel af anlægsprisen vil kunne reducere den eksisterende støjplage på Frederikssundsvej langt mere effektivt end en motorvej.

Det påpeges, at redegørelsen også bør indeholde opgørelser over støjramte boliger i 2010, hvis motorvej anlægges uden støjafskærmning. I henvendelse 152 fremføres det synspunkt, at antallet af støjbelastede boliger i redegørelsen ikke omfatter Tværvej og den eksisterende Frederikssundsvej

I henvendelse 25 anføres, at der ikke tages stilling til de alvorlige levevilkårsforringelser fra støj i området mellem 30 og 50 dB(A). Det påpeges, at redegørelsen ikke indeholder vurderinger af trafiksikkerheden og støjbelastningen ved højere hastighedsgrænser end de nuværende, på trods af dette emnes aktualitet i den politiske debat.

I henvendelse 2 spørges om, hvilket betydning både vindretning og regnvejr har på variationen i støjniveauet.

I nogle henvendelser påpeges fejl i VVM-redegørelsen (65, 94, 103 og 224). I henvendelse 65 og 103 påpeges, at støjudbredelseskortene for Hovedforslag 2 i Stenløse og Ølstykke er vist på gamle kort, hvor flere eksisterende boliger ikke er angivet. I henvendelse 94 påpeges yderligere en uoverensstemmelse mellem tekst og kortmateriale ved Ledøje og spørgsmål til støjniveauet her (henvendelse 39).

I henvendelse 224 anføres, at tilkørselsvejen til motorvejen ved tilslutningsanlæg 6 ikke er angivet på kortet.

Luftforurening

I henvendelse 204 påpeges, at bilerne også når det gælder luftforurening er en belastning for omgivelserne, særligt i de tætbebyggede områder, hvor grænseværdier ofte overskrides. I henvendelse 25 påpeges, at stigningen i udledning af luftforurening bevidst gøres mindre ved at sammenligne stigningen med den samlede udledning i hele Storkøbenhavn i stedet for i Frederikssundfingeren. Det påpeges yderligere, at redegørelsen ikke vurderer den vigtige problematik omkring ultrafine partikler, som er et aktuelt emne inden for transportområdet.

Affald og ressourceforbrug

I henvendelse 25 peges på, at det i VVM-rapport 252 fremhæves, at de angivne mængder kun er skøn, der er behæftet med stor usikkerhed og at der specielt for affaldsmængderne er der heller ikke foretaget beregninger af mængder for beton fra broer, nedrivningsaffald og forurenede jord. Det betyder en meget stor usikkerhed for især omkostninger for en ny motorvej, idet bortskaffelse af dette affald hurtigt kan løbe op i store millionbeløb - især for forurenede jord.

I henvendelse 25 peges også på, at det af VVM-rapporten fremgår, at der ikke er gennemført beregning af energiforbruget til anlæg af vejen, ligesom overslaget over ressourceforbruget ikke omfatter vejafvandingsystemerne, autoværn, skilte, evt. støjskærmninger, afstribning, vækstmedium for beplantning etc.

3.9.8 Vejdirektoratets bemærkninger til andre miljøpåvirkninger

Støj

Der er ingen lovbestemmelser eller retningslinier, der fastsætter bestemmelser for vejtrafikstøj ved eksisterende eller planlagte boliger langs nye veje. Men hvor nye motorveje skal passere samlede boligområder, tilstræber Vejdirektoratet som udgangspunkt, at støjen ikke overstiger den vejledende grænseværdi på 55 dB. Den vejledende grænseværdi for bebyggelse, der opføres langs eksisterende veje, gælder udendørs ved facaden og på de primære opholdsarealer.

Grænseværdien er angivet som et døgn gennemsnit, hvilket er i overensstemmelse med oplevelsen af støjens fordeling over døgnet, når der er tale om en gennemsnitlig trafikfordeling med mest trafik om dagen, mindre om aftenen og meget begrænset trafik om natten. Grænseværdien er et udtryk for en afvejning af hensynet til sundhed på den ene side og samfundsøkonomi på den anden side. Grænseværdien er fastsat til 55 dB, så der vil være 10-15 % af befolkningen, som vil føle sig stærkt generet ved dette støjni-veau.

For at opfylde denne målsætning er der indarbejdet støjskærme i projektet, hvor motorvejen passerer tæt forbi samlede boligbebyggelser. Der er endvidere indarbejdet støjskærmning langs kolonihaverne syd for Ballerup og ved sommerhusområdet ved Østrup.

I forbindelse med en eventuel detailprojektering vil støjforholdene blive yderligere undersøgt, og Vejdirektoratet vil ud fra de anlægstekniske og økonomiske muligheder søge at minimere støjgenerne fra motorvejen. Det kan f.eks. ske ved at anvende overskudsjord til terrænregulering, hvor dette er hensigtsmæssigt.

Ved fritliggende ejendomme vil der blive givet tilbud om tilskud til facadeisolering i overensstemmelse med Vejdirektoratets ordning herfor.

De støjmæssige effekter af motorvejen er angivet som antal støjbelastede boliger og sommerhuse over 55 dB og som ændringer i støjbelastningstallet. Støjbelastningstallet giver et mål for den oplevede gene i den berørte område (influensvejnettet). Derudover er i VVM-redegørelsen optegnet kort med støjdbredelsen i intervallerne 50-55 dB(A) og >55 dB(A) langs vejanlægget. Herved belyses generne for både at blive udsat for støj, fx i det åbne land, og af at blive aflastet for støj, fx langs Frederikssundsvej. Tværvej indgår i beregningerne.

For så vidt angår støjdæmpning langs eksisterende veje har det i forbindelse med udarbejdelsen af regeringens plan for investeringer på infrastrukturområdet i de kommende 10 år været nødvendigt at foretage en prioritering af indsatsområder på trafikområdet. Trafikministeren har meddelt, at der på baggrund af denne prioritering i investeringsplanen ikke er afsat midler til støjdæmpning langs eksisterende veje.

Støjregningerne er gennemført med en hastighed på 110 km/t på motorvejen (mellem Ring 3 og Motorring 3 med en hastighed på 90 km/t). Hvis hastigheden på motorvejen bliver hævet til 120 km/t eller 130 km/t, vil det betyde en stigning i støjen på hhv. 0,7 dB og 1,3 dB. Det fremgår dog af den sammenfattende rapport at motorvejen pga. den funktion, hvor der er relativt kort mellem tilslutningsanlæggene, ikke er dimensioneret til en tilladt maksimal hastighed på 130 km/t.

Anlæg af motorvejen vil, som det fremgår af den sammenfattende VVM-rapport, forringe den naturmæssige oplevelsesværdi betydeligt og give støjgener.

Som det fremgår af miljøvurderingsrapporten er støjregningerne gennemført i 2 etaper. Første etape er gennemført for at skitsere, hvor der kan være behov for støjafskærmning og anden etape er gennemført for de enkelte linieføringer med den planlagte støjafskærmning. Anlægsoverslaget for de fremlagte hovedforslag indeholder således de nødvendige afværgeforanstaltninger, som fx faunapassager og støjafskærmning, for at effekten på miljøet kan reduceres mest muligt.

I støjregningsmodellen beregnes støjen i neutrale eller moderate medvindforhold (0-2 m/s medvind) og ved tør vej.

De kort, der er medtaget som illustrationer i VVM-rapporten er ikke helt opdaterede, men de beregninger, der er foretaget af f.eks. antal beboelser, der vil blive berørt af støj i de to hovedforslag, er foretaget på baggrund af de nyeste data og ikke ud fra de viste kort.

Luftforurening

Beregninger af energiforbrug og emissioner er gennemført for trafikken på vejen og ikke i forbindelse med anlægsarbejdet. Det er i den sammenfattende VVM-rapport vurderet, at emissioner under anlægsarbejdet ikke vil give anledning til væsentlige miljømæssige gener. Det er samtidig vurderet, at mængden af emissionerne under anlægsarbejdet er minimale sammenlignet med emissionerne fra trafikken på vejen.

Yderligere skal Vejdirektoratet bemærke, at anlæg af motorvejen i begge hovedforslag vil betyde, at trafikarbejdet stiger, hvilket giver en større udledning af luftforurenende stoffer. Som det fremgår af miljøvurderingsrapporten er der gennemført beregninger for energiforbrug og CO₂, samt kulilte, kvælstofoxider, partikler og kulbrinter, hvor PAH udgør en del af kulbrinterne.

Den trafikskabte luftforurening består af en række stoffer med forskellige sundhedsmæssige effekter. Forurening med partikler fra vejtrafikken har længe været kendt som sundhedsskadelig, og det drejer sig primært om luftvejssygdomme. Flere undersøgelser viser, at de meget små partikler bidrager mere end deres masse antyder, til forværring af luftvejssygdomme og hjertesygdomme, herunder risiko for død. I *Ugeskrift for læger* (264/34, 19. august 2002) fremgår det, at luftforureningen med partikler fra vejtrafikken på landsplan menes at være skyld i ca. 5.000 dødsfald, et større antal astmaanfald samt næsten 3 mio. sygedage ligesom middellevetiden menes nedsat med op til et år.

I forbindelse med anlæg af en motorvej til Frederikssund er det vurderet, at de sundhedsmæssige effekter vil være begrænsede i forhold til i dag. Luftkvaliteten vil være acceptabel, da der ikke vil ske overskridelse af de grænseværdier, som findes for NO₂ og CO i dag. I Hovedforslag 1 vil færre borgere blive udsat for den trafikskabte luftforurening, da der vil ske en aflastning af trafikken på Frederikssundsvej, der forløber langs tætbyggede områder på store dele af strækningen.

Affald og ressourceforbrug

Der er gennemført beregning af energiforbruget hidrørende fra trafikken fra motorvejen, når denne er færdig idet det er vurderet, at energiforbruget fra trafikken i driftsfasen vil være den altdominerende faktor.

I forbindelse med VVM-undersøgelsen er foretaget skitseprojektering af løsningsforslagene. Den præcise fastlæggelse af linieføring, fastlæggelse af f.eks. krav til udførelsesmetoder og evt. materialevalg vil ske i detailprojekteringen. Der er således ikke grundlag for at opgøre energiforbruget og affaldsmængden mere præcist på nuværende tidspunkt.

Det samme gælder omfanget af mængden af forurenede jord. Der er i forbindelse med udarbejdelse af anlægsoverslaget forudsat en vis mængde forurenede jord som er baseret på et skøn ud fra eksisterende optegnelser af potentielt forurenede strækninger. I forbindelse med detailprojekteringen vil der skulle gennemføres detaljerede undersø-

gelses af jordbundsforholdene og af evt. forureningsomfang. Der er taget højde for denne usikkerhed i forbindelse med risikoanalysen af anlægsoverslaget.

3.9.9 Borgernes bemærkninger om arealforhold og erstatning

I henvendelse 118, 149 og 208 anmodes om, at alle byggelinierne fra 1975 fra linieføringsforslag 1 aflyses på alle de ejendomme, som har været underlagt byggelinierne i mere end 27 år og som derved har været begrænset i udnyttelsen af de pågældende ejendomme.

I nogle henvendelser efterspørges oplysninger om anlægget af motorvejen i både Hovedforslag 1 og 2 vil medføre at konkrete ejendomme vil blive eksproprieret, (henvendelse 7, 224).

I flere henvendelser efterspørges oplysninger eller stilles krav om, at der udbetales erstatning, der svarer til den værdiforringelse af ejendommen, som ejeren påføres som følge af motorvejen, (henvendelse 36, 130). Der efterlyses i henvendelse 204 endvidere lovkrav til bygherren om at kompensere for de påførte skader på mennesker, materiel og natur.

I henvendelse 107 påpeges, at jordfordeling vil medføre produktionstab for landmændene, hvis ikke det tildelte areal svarer til det, der afgives.

I henvendelse 146 spørges, om det er tilladt at placere Tværvejs så tæt på bebyggelsen i Dyveåsen, som præsenteret i redegørelsen.

3.9.10 Vejdirektoratets bemærkninger til arealforhold og erstatning

Der henvises til ”Vejdirektoratets bemærkninger til de indkomne høringssvar vedrørende konsekvenser for arealforhold og erstatning” og ”Vejdirektoratets bemærkninger til de indkomne høringssvar vedrørende andre miljøpåvirkninger”.

3.9.11 Borgernes bemærkninger om anlægsoverslag og socioøkonomiske forhold

I nogle henvendelser kritiserer de økonomiske beregninger, der er fremlagt i redegørelsen. I henvendelse 152 og 235 fremføres det synspunkt, at anlægsoverslaget for Hovedforslag 1 ikke indeholder alle udgifter til fx Tværvej, nedklassificering af Frederikssundsvej, faunapassager og støjafskærmning. I henvendelse 192 fremføres det synspunkt, at Hovedforslag 2 bevidst er gjort urealistisk ved at gennemskære 2 byer og være 1,5 mia. kr. dyrere end Hovedforslag 1.

I henvendelse 25 påpeges, at de samfundsøkonomiske vurderinger er uanvendelige, da de er baseret på data, forudsætninger og værdisætningsprincipper, der er valgt til lejligheden. I henvendelse 101 påpeges yderligere, at der mangler en cost-benefitanalyse af de samlede trafikale gevinster i forhold til de naturmæssige og rekreative forringelser samt større emissioner af forurenende stoffer til atmosfæren.

Der efterspørges i henvendelse 237 en beskrivelse både af fordelingen af omkostninger til Tværvej og Smørum Parkvej mellem stat, amt og kommune og af hvem, der skal overtage Frederikssundsvej, når motorvejen er anlagt.

Det anføres i nogle henvendelser, at det er spild af penge at anlægge en motorvej, (henvendelse 65, 161 og 198).

I henvendelse 25 og 204 er det påpeget, at det er vanskeligt at finde forskning, der viser at udvidelse af vejkapaciteten kan være medvirkende til en regionaløkonomisk udvikling. Det er endvidere påpeget i henvendelse 98, at erhvervslivet i de berørte kommuner ikke har behov for en motorvej, da der ikke findes nævneværdige industrivirksomheder med behov for tung trafik.

3.9.12 Vejdirektoratets bemærkninger til anlægsoverslag og socioøkonomiske forhold

Med hensyn til de i VVM-undersøgelsen gennemførte beregninger og medtagne udgifter f.eks. udgifter til nedklassificering af Frederikssundsvej og udgifter til faunapassager og støjskærme, kan det oplyses, at udgifter til støjskærme og faunapassager er medtaget i anlægsoverslaget. Overslaget indeholder også begrænsede nedklassificeringsomkostninger til Frederikssundsvej, men da omkostningerne herved i høj grad vil afhænge af konkrete forhandlinger mellem staten og amt og kommuner, er det ikke muligt at prisfastsætte nedklassificeringen nærmere.

I VVM-redegørelsen rapport nr. 250 fremgår anlægsudgifter for Hovedforslag 1, herunder også for Tværvej og for Hovedforslag 2.

Der er ikke valgt værdisætningsprincipper til lejligheden, men gennemført samfundsøkonomiske vurderinger efter de normalt anvendte principper. Data og forudsætninger har i øvrigt taget udgangspunkt i "Grundlag for trafik- og miljøplan for hovedstadsområdet".

Det er meget vanskeligt på projektniveau, at måle den direkte sammenhæng mellem trafikinvesteringer og regional udvikling. Det er imidlertid almindeligt anerkendt, at forudsætningen for velstand og vækst er en god infrastruktur. Flere teoretiske studier viser dog en signifikant sammenhæng.

Vejdirektoratet forsøger i samarbejde med Nordjyllands Amt at belyse dette forhold nærmere ved en igangværende analyse af effekter af motorvejene i Vendsyssel i forhold til den regionale by- og erhvervsudvikling. Undersøgelsen gennemføres med bistand af Aalborg Universitet og PLS RAMBØLL og er endnu ikke afsluttet.

Bilag

Bilag

Hørings svar sorteret i alfabetisk orden

	Nr.
Agenda 21 Gruppen i Rødovre, v/ Svend Søholt, Vamdrupvej 55, 2610 Rødovre	226
Albertslund Kommune, Rådhuset, 2620 Albertslund	97
Alice Lykke Kibsgaard, Rytterkær 171, 2765 Smørum	35
Alice og Ole Maltesen, Bryggerparken 26, 3650 Ølstykke	127
Alpharma Aps, Dalslandsgade 11, P.O.Box 1736, 2300 København, att.: Dir. Torben Jung Laursen	71
Anita Jensen & Morten Christiansen, Sigridsvej 41, 3650 Ølstykke	184
Anja Jørgensen, Georginehaven 88, 2765 Smørum, Anja & Peter Madsen, Georginehaven 86, 2765 Smørum, Heidi Meineche & Peter Jensen, Georginehaven 46, 2765 Smørum, Janne Brodersen, Valmuehaven 12, 2765 Smørum	201
Annemette Holst Jensen og Jens Holst, Hyldekær 55, 2765 Smørum	48
Annette G. Larsen, Brøndsted 403, 3670 Veksø Sj., Malene Lindahl, Humlebakken 13, 3670 Veksø Sj., Jane Jensen, Skibsted 106, 3670 Veksø Sj., Karin Larsen, Kelsted 317, 3670 Veksø Sj.	99
Arne Vinther, Tulipanhaven 44, 2765 Smørum	23
Ballerup Erhvervsråd, Rådhuset, Hold-an Vej 7, 2750 Ballerup, Att.: Formand Peter Speldt	142
Ballerup Kommune, Rådhuset, Hold-an Vej 7, 2750 Ballerup	141
Beboerne i Slånbjergghuse, v/ Jeppe Dyrnak, Slånbjergghuse 47, 3600 Frederikssund	243
Beboerne på Lykkeholm, v/Morten Borring, Østrupvej 106, 3670 Veksø Sj.	224
Bendt Lyngsø Hansen, Ledøjetofte 12, 2765 Smørum	125
Benny Mølgaard Nielsen, Astershaven 177, 2765 Smørum,	27
Bent Flenø m. fl., Floravej 7, 3660 Stenløse	86
Bent Hansen, Pelargonievej 6, 3650 Ølstykke	117
Bent Holm ApS, Metalbuen 24, 2750 Ballerup, Att.: Peter Holm	47
Bente Gottlieb, Dr. Margrethes Vej 78, 3650 Ølstykke	5
Bentsen Norvin, Bryggerparken 19, 3650 Ølstykke	187
Bettina Holm & Claus Andersen, Dronning Dagmarsvej 146, 3650 Ølstykke	189
Bicirklen i Frederikssundfingeren, Bycirkelns Sekretariat, Ølstykke Kommune, Rådhus Allé 1, 3650 Ølstykke	9
Birgit & Poul Erik Nielsen, Idunsvej 3, 3650 Ølstykke,	56
Birk Smedegaard Christiansen, Møllestensgaarden, Skolevej 9, 3650 Ølstykke	107
Borger nord for Værebros Å	227
Britta & Søren Lindeløv, Haretofte 10, Ledøje, 2765 Smørum	237
Bruno Nielsen, Bøgevej 34, 3650 Ølstykke	217
Brødstedgård, Veksø Bygade 23-25, 3670 Veksø	238
Bycirkelns Erhvervsnetværk, Bycirkelns Sekretariat, Ølstykke Kommune, Rådhus Allé 1, 3650 Ølstykke, Att.: Formand Michael Vilebæk	143
Bygningssnedkerne, Bendt Lyngsø Hansen & Sønner, Ledøjetofte 12, 2765 Smørum	194
Camilla & Michael Caspersen, Prisholmvej 21D, 2500 Valby	87
Carsten Jensen, Osebergvej 18, 3650 Ølstykke	124

	Nr.
Charlotte & Henrik Broksø, J. F. Willumsensvej 40A, 3600 Frederikssund	205
Christina Ruhwedell, Osebergvej 18, 3650 Ølstykke	2
Connie og Niels Jakob Nielsen, Bykærholm , St. Rørbækvej 1, 3600 Frederikssund	115
Danbyg Ejendomme, Klausdalsbrovej 623, 2750 Ballerup, Att.: Lars Gøtke	82
Danmarks Jægerforbund, v/ Leif L. Engsbys, Stormøllevej 39, 4600 Køge	182
Danmarks Naturfredningsforening, Lokalkomite Gundsø, v/ Susanne Balslev Nielsen, Merkurvej 5, 4040 Jyllinge	192
Danmarks Naturfredningsforening, Lokalkomite Ledøje-Smørum, Ristofte 9, Ledøje, 2765 Smørum, Att.: Formand Finn Køhler	65
Danmarks Naturfredningsforening, Lokalkomiteen i Albertslund, v/ Poul Evald Hansen, Galgebakken Vester 9-2 A, 2620 Albertslund	101
Danmarks Naturfredningsforening, Lokalkomiteen i Rødovre, v/ formand Jann Larsen, Juelsmindevej 2A, 2610 Rødovre	242
Danmarkshistorien i Vestskoven, Liljens Kvarter 2, 2620 Albertslund, Att.: Formand Jette Kammer Jensen	155
Dansk Cyklist Forbund, Rødovre Afdeling, v/ Formand Henning Liljendahl, Nørupvej 1, 2610 Rødovre	165
Dansk Folkeparti i Rødovre, v/ Niels Spittau, Agerskovvej 29, 2610 Rødovre	179
Dansk Ornitologisk Forening, Lokalafdelingen for Københavnsområdet, Vesterbrogade 138-140, 1620 København V, Att.: Jannik Hansen	128
Dansk Vandrelaug, Kulturvet 7, 1. sal, 1175 København K, Att.: Anne Merete Palmgren	120
Den Konservative Vælgerforening i Ledøje-Smørum, v/ Formand Bodil Riegels Rasmussen, Ledøje Smørum Gade 15, 2765 Smørum,	164
Det Fælles Erhvervsråd, Tinghøjvej 5, 3650 Ølstykke, Att.: Formand Jan Harring	134
Det Konservative Folkeparti i Stenløse, v/ Hugo Odgaard , Højdevej 8, 3660 Stenløse	91
Det Radikale Venstre i Jægerspris, v/ Agnete Andersson, Vestervangsvej 3, 3630 Jægerspris	210
Dong Energi-Service, Merløsevej 1B, 4296 Nyrup, Att.: Niels Chr. Brix	89
Dorrit Weiberg, Dr. Dagmars Vej 26, 3650 Ølstykke	13
Dorte Dyhre, Hyldekærparken 53, Gundsømagle, 4000 Roskilde	12
Dorthe Ø. Andersen, Ladbyvej 15, 3650 Ølstykke	230
Ebbe Christensen, Jadevej 18, 3650 Ølstykke	62
Ejner Jørgensen, Risbyvej 10, Ledøje, 2765 Smørum	202
Elkraft, Lautruphøj 7, 2750 Ballerup, Att.: Preben Jørgesen	169
Erik Christiansen, Magleparken 204, 2. sal tv., 2750 Ballerup	131
Erik Lykke Jørgensen, Korshøj 208, 3670 Veksø	14
Erik Sørensen, Roarsvej 22, 3650 Ølstykke	60
Familien Lindberg, Slettemosevej 3, 3670 Veksø Sj.	211
Flemming Rud Pedersen, Frederiksborgvej 560, Gundsømagle, 4000 Roskilde,	31
Foreningen Vestvoldens Venner, v/ Formand Erik Wassard, Brøndbyvestervej 111, 2605 Brøndby	108
Forsvarets Bygningstjeneste, Frederiksholms Kanal 30, Postbox 24, 1001 København K, Att.: Divisionschef Anne Dorthe Lillelund	96
Frederiksborg Amt, Teknik & Miljø, Amtsgården, Kongens Vænge 2, 3400 Hillerød	220

	Nr.
Frederikssund Erhvervsforening, Havnegade 5A, 3600 Frederikssund, Att.: Formand Henning Jørgensen	102
Frederikssund Handelsstandsforening, Havnegade 5A, 3600 Frederikssund, Att.: Formand André Wilhelmsen	122
Frederikssund Kommune, Rådhuset , Torvet 2, 3600 Frederikssund	221
Friluftsrådet, Københavns Amt, Bastkær 1, 2765 Smørum, Att.: Amtsformand Gunnar Brühsh	54
Fugleværnsfonden, Vesterbrogade 138-140, 1620 København V, Att.: Administrator Elise Frydensberg	104
Fællesrepræsentationen af Grundejerforeninger i Rødovre, v/Formand Bent Greniman, Hviddingvej 16, 2610 Rødovre	246
Gert E. Petersen m. fl., Nyskiftevej 14, 2610 Rødovre	241
Gitte Øhrgaard og Jacob Jensen, Nybøllevvej 33, 2765 Smørum	114
Glostrup Kommune, Rådhusparken 4, 2600 Glostrup	219
Glostrup Rideklub, Sortevej 52 , 2600 Glostrup , Att.: Formand Bjarne Bantz	7
Grethe Helin, Solbærvangen 61, 2765 Smørum	174
Grethe Helin, Solbærvangen 61, 2765 Smørum	116
Grundejerforeningen , Havrevænget/Kornvænget, v/ Jan Dandanell, Kornvænget 58, 3660 Stenløse	61
Grundejerforeningen af 13. november 1974, v/ Marianne Thorsen, Jordbærvangen 66, 2765 Smørum	222
Grundejerforeningen Askeåsen, v/ Jesper Juulsgaard, Askeåsen 6, 2765 Smørum	156
Grundejerforeningen BASTBRO, v/ Formad Kaj Pedersen, Bastbrovej 21, 3660 Stenløse	151
Grundejerforeningen Boelholm, v/ Formand Gitte Holm, Haraldsvej 7, 3660 Stenløse	106
Grundejerforeningen Gravertoften, v/ Formand K. E. Larsen, Gravertoften 7, 2765 Smørum	59
Grundejerforeningen Kildegården, v/ Frank Petersen, Dr. Dagmarsvej 122, 3650 Ølstykke	44
Grundejerforeningen Lyspunktet, v/ Erik Lykke Jørgensen, Korshøj 208, 3670 Veksø	195
Grundejerforeningen Nørregaard, v/ Jann Larsen, Juelsmindevej 2A, 2610 Rødovre	229
Grundejerforeningen Toftekrogen, v/ Formand Stig Nielsen, Toftekrogen 9, 2765 smørum	119
Grundejerforeningen Ved Gadekæret, v/Anne B. Petersen, Ved Gadekæret 10, 3650 Ølstykke	197
Grundejerforeningen Vejsten Syd, v/ Mogens Laybourn, Solsortevej 6, 3650 Ølstykke	110
Grundejerforeningen Åkandehaven, v/ Formand Steen Lund Andersen, Åkandehaven 116, 2765 Smørum, & Carsten Jansson, Åkandehaven 72, 2765 Smørum	170
Grundejerforeningerne Søagerparken, Dyvelåsen, Råbroparken, Askeåsen, Hyldekær og Toftekrogen., v/ Allan Nørregaard, Råbroparken 35, 2765 Smørum	75
Grundstenen, Formand Hugo Odgaard, Højdevej 8B, 3660 Stenløse	173
Grøn Guide Glostrup, v/ Thorbjørn Stenholm, Parablyen, Østre Lindeskov 251, 2600 Glostrup	109
Grøn Trafik i Bycirklen, v/Kåre Fog, Løjesøvej 15, 3670 Veksø Sjælland	30
Grøn Trafik i Bycirklen, v/Marianne Thorsen, Jordbærvangen 66, 2765 Smørum	25
Grøndal Lokalråd, v/ Bo von Eyben, Bellisvej 8, Grøndal, 2720 Vanløse	90
Gundsø Kommune, Byrådet, Postboks 1055, Sognevej 50, Gundsømagle, 4000 Roskilde	160
Handelsskolen i Ballerup, Baltorpvej 20A, 2750 Ballerup	137
Hanne Grinsted, Overdrevsvej 4, 2765 Smørum	152

	Nr.
Hanne Kjær Jørgensen & Jesper Pihl, Astershaven 101, 2765 Smørum	223
Hanne Nielsen, Hove Gadekærvej 3, 2765 Smørum	4 +50
Hanne og Henning Knudsen, Baltorpvej 115, st. th., 2750 Ballerup	51
Hans Olsen, Bryggerparken 28, 3650 Ølstykke	126
Hans Pedersen, Vejleholm, Gl. Slangerupvej 8, 3600 Frederikssund	209
Harrestrup Andelshaveforening, v/ Formand Niels Midtgaard, Harrestrup Vænge	46
Helle og Jørn Hansen, Edelgavevej 22B, Edelgave Huse, 2765 Smørum	139
Helle Petersen, Platanvej 50, 3600 Frederikssund	212
Henning Flørning, Anemonevej 25, 3650 Ølstykke	176
Henriette Voigt & Lars Pedersen, Tybjergvej 83, 2720 Vanløse	203
Henrik Nielsen, Sandalsparken 74, 3660 Stenløse	249
Henrik Svanholm, Stenløse Center 3A, 3660 Stenløse	37
Herlev Kommune, Herlev Bygade 90, 2730 Herlev	63
Hovedstadsregionens Naturgas, Gladsaxe Ringvej 11, Postbox 83, 2860 Søborg, Att.: Aage Bjerg Petersen	158
HUR, Gammel Køge Landevej 3, 2500 Valby, Att.: Plandirektør Jes Møller	167
Hyldebjergdets Grønne Miljøudvalg, v/ Povl Markussen, Tømmerstræde 3, 2620 Albertslund	135
Ida Elisa Bode, Centrumgaden 11, 2750 Ballerup,	26
Isebell Larsen, Jyllingevej 271, 2610 Rødovre	216
I-M. Juul, Jyllingevej 58, 2720 Vanløse	69
Inge Rasmussen, Værebros Erhvervscenter, Tinghøjvej 5, 3650 Ølstykke	190
Ingelise Jürgensen, Voldumvej 33, 1. th., 2610 Rødovre	196
Jacob Hassing, Tulipanhaven 18, 2765 Smørum	74
Jens Wiemer, Henningsvej 5, 3660 Stenløse	129
Jette Lindestrøm & Søren Hansen, Ledøje Nordre Gade 4, 2765 Smørum	236
Johannes Quedens, Havrevænget 3, 4173 Fjenneslev	163
John E.B. Jensen, Gammel Roskildevej 7, 3650 Ølstykke	68
John Elleholm, Runddyssevej 9, Gundsømagle, 4000 Roskilde	175
John Larsen, Dyvelåsen 33, 2765 Smørum	146
Juul & Kornum, Advokater, Bremerholm 1, 1069 København K	172
Jægerspris Erhvervsforening, Nørhaven 2, Postboks 24, 3630 Jægerspris, Att.: Formand Glarmester Hasse	154
Jørgen Holck, Teglkær 21, 2765 Smørum,	8 +73
Jørgen Holm Petersen, Falkærgård, Østrupvej 160, 3670 Veksø	3
Jørgen Møller, Jordbærvangen 69, 2765 Smørum,	42
Jørgen Randrup Christensen, Herstedøstervej 58, 2620 Albertslund,	20
Jørgen Skou Larsen, Engtoften 16, Østrup, 3670 Veksø	17 +21
Jørgen Skyum, Slettemosevej 7, Østrup, 3670 Veksø	33
Jørgen Strandfelt, Røngård Allé 29, 2610 Rødovre	240
Karsten og Birthe Torp, Nattergalevej 2, 3650 Ølstykke	72
Kastaniehøj Grundejerforening og -Vandværk, Annette Kristensen, Lindevangshusene 24, 2630 Tåstrup	103 +215
Kenneth Møller, Degnetofte 1, Ledøje, 2765 Smørum	94
Kim Brandstrup & Solveig Jacobsen, Nybøllevej 22, 2765 Smørum	193

	Nr.
Kirsten & Jørn Haubro, Ballerupvej 33, 2620 Albertslund	55
Kirsten Grynnerup, Karenslyst, Frederikssundsvej 40, 3600 Frederikssund	32
Kirsten og Klaus Pedersen, Holmevej 100, 3670 Veksø	118
Kjeld Jensen, Liljevej 19, 3650 Ølstykke,	70
Knud Erik Larsen, Gravertoften 7, 2765 Smørum	39
Kulturøkologisk Forening i Albertslund, Kanalens Kvarter 32, 2620 Albertslund, Att.: Jørgen Hansen	78
Københavns Amt, Stationsparken 27, 2600 Glostrup	95
Københavns E, Vognmagergade 8, 1149 København K, Att.: Jens Andersen	171
Landsbyrådet i Hvedstrup Sogn, v/ Susanne Thygesen, Rundingen 5, Herringløse, 3670 Veksø	88
Lars Dalsgaard, Nørregårdsvej 100, 2610 Rødovre	43
Ledøje Bylaug, v/ Pernille Breum, Ledøje Bygade 39, Ledøje, 2765 Smørum	178
Ledøje-Smørum Erhvervsforening, Flodvej 73C, 2765 Smørum	98
Ledøje-Smørum Kommune, Flodvej 7, 2765 Smørum	123
Ledøje-Smørum Pastorat, Ledøje sogns menighedsråd, Flodvej 73E, 2765 Smørum, Att.: Paw Jønsson	34
Ledøje-Smørum Pastorat, Smørum sogns menighedsråd, Flodvej 73E, 2765 Smørum, Att.: Poul Jacobsen	45
Leif Poulsen, Lyngkær 15, 2765 Smørum	248
Lille Kildebækgård, v/ Svend Olhoff, Strandvejen 153, 2900 Hellerup	36
Lisa Hammer, Laust Reimer, Askeåsen 8, 2765 Smørum	83
Lisbeth & Flemming T. Hansen, Barnekæret 10, Gundsømagle, 4000 Roskilde	207
Lise & Find Groot, Gundsølillevej 15, Ågerup, 4000 Roskilde	214
Lodsejere øst og vest for Åmosen i Værebros Ådal, v/ Ellen & Anders Wamsler-Jensen, Holmevej 13, 3670 Veksø Sj.	228
Lone V. Kristensen og Ebbe Hansen, Holmstedvej 4, 3660 Stenløse	157
Lynne og Tom Jensen, Ågerupvej 50, 4000 Roskilde	113
Marianne Løw Spranglev, Kølholmvej 6, Marbæk, 3600 Frederikssund,	200
Max Andersen, Dronning Dagmars Vej 104, 3650 Ølstykke	40
Mette Lauesen og Christian Hansen, Sommerbuen 37, 2750 Ballerup	130
Mie Jønsson, Råbrovej 33, Ledøje, 2765 Smørum	64
Miljøministeriet, Skov- & Naturstyrelsen, Københavns Statsskovsdistrikt, Syvstjernen, Fægyden 1, 3500 Værløse, Att.: Jens Bekmose,	77
Ministeriet for Fødevarer, Landbrug & Fiskeri, Direktoratet for Fødevarer Erhverv, Kampmannsgade 3, 1780 København V, Att.: Fuldmægtig Lars Olsen	145
Mogens Grønnebæk & Karen Gammelgaard, Hyldekær 45, 2765 Smørum	38
Museet på Kroppedal, Antikvarisk Enhed, Vridsløsestræde 8, 2620 Albertslund, Att.: Ditlev L. Mahler	121
Måløv Bylaug, v/ Formand Lis Lassen, Kratvej 28A, 2760 Måløv	159
Naturgården Tinghusbakkegård, Ballerupvej 18, Vestskoven, 2620 Albertslund, Att.: Bestyrelsesformand Pelle Jarmer, & Frie Børnehaver og Fritidshjem, Klerkegade 10B, 1308 København K, Att.: Direktør Svend Erik Christiansen	100
Niels Colle rup-Jørgensens Mindelegat, v/Advokaterne i Ny Vestergade 1, Ny Vestergade 1, 1471 København K, Att.: Finn Holm-Jørgensen	6 +28

	Nr.
NOAH-Trafik, v/ Arne Lund, Langebjergvej 260A, 3050 Humlebæk	204
Nordsjællands Erhvervsråd, v/ Formand Jørgen Simonsen, Mestervangen 7, 3230 Græsted	85
Ole G. Norden, Luscius Naturovervågning, Store Rørbækvej 55, 3650 Ølstykke	245
Ole Gade, Damstensvej 1, 3660 Stenløse	232
Ole Gottlieb, Dr. Margrethes Vej 78, 3650 Ølstykke	16
Ole Hansen, Råbrovej 34, 2765 Smørum	162
Otto Kjærgaard, Maglegaard, Maglegaardsvej 3, Gundsømagle, 3670 Veksø	161
Paul Heide, Folekær 11, 2765 Smørum	15
Per Korshøj Andersen, Lillelund, Overdrevsvej 23, Nybølle, 2765 Smørum	49
Peter Kondrup Jensen, Søagerbakken 29, 2765 Smørum,	18
Peter Møller, Stærevej 36B, 6. sal, 2400 København NV	10
Pia Raun Kristoffersen, Bryggerparken 21, 3650 Ølstykke	191
Pia Yahn, Røngård Alle 28 A, 2610 Rødovre	181
Poul Erik F. Lægsgaard, Østerager 51, 2600 Glostrup	225
Rasmus Agertoft Andersen, St. Kannikestræde 2, 1169 København K	244
Regitze & Jan Hansen, Svestrupvej 37, 3650 Ølstykke	180
Rosemary Higgins, Rødovre Parkvej 233, 1. tv., 2610 Rødovre	177
Roskilde Amt, Udvalget for Teknik og Miljø, Amtsgården , Postbox 170, Køgevej 80	138
Roskilde Jernværk A/S, Navervej 19, 4000 Roskilde, Att.: Erik Holmgaard Nielsen	53
Rødovre Kommune, Rådhuset, Rødovre Parkvej 150, 2610 Rødovre	136
Rådet for bæredygtig trafik, Nørrebrogade 39, 1. tv., 2200 København,	231
Samrådet for Københavns Amt, c/o Danmarks Naturfredningsforening, Masnedøgade 20, 2100 København Ø	235
SF i Glostrup, v/ Henning Richard Jensen	24
Signe Trudsø og Mikkel Seierø, Frederikssundsvej 131, 3670 Veksø	153
Skibby Erhvervsråd, v/ Formand Birthe Witt, A.A. Business Translation, Lærkevej 3, 4050 Skibby	92
Skovlunde Lokalråd, v/ Formand Jens Minnet, Ejbyvej 6, 2740 Skovlunde	80
Slangerup Kommune, Kongensgade 18, 3550 Slangerup	218
Smørum Bylaug , v/ Formand Erling Thygesen, Smørum Nordre Gade 15, 2765 Smørum	199
Smørum Golfklub, Skebjergvej 46, 2765 Smørum, Att.: Per Nørgaard	22
Socialdemokratiet i Jægerspris, v/ Formand Morten Jørgensen, Magnoliavej 20, 3630 Jægerspris	206
Socialdemokratiet i Slangerup, v/ Carsten Cederholm, Kongensgade 74, 3550 Slangerup	93
Socialdemokratiet i Ølstykke, v/ Birthe Hansen og Bruno Nielsen, Ølstykke Kommune, Rådhus Allé 1, 3650 Ølstykke	19
Steen Madsen, Dronning Dagmars Vej 60, 3650 Ølstykke	57
Steffen & Lisbeth Jønsson, Råbrovej 33, Ledøje, 2765 Smørum	58
Stenløse Erhvervsforening, Tinghøjvej 5, 3650 Ølstykke, Att.: Formand Birgitte Bøllehuus	148
Stenløse Kommune, Rådhusstorvet 2, 3660 Stenløse	52 +84
Stig Skriver, Gulnarevej 10, 3660 Stenløse	76
Susanne & Steen Christiansen, Rudebækvej 18, 2610 Rødovre	233
Susanne Jönsson, Stenløsevej 1, 3650 Ølstykke	149
Susanne og Jørgen Mosbæk, Hove Møllevej 14, 2765 Smørum	132
Søren Boch, Skelbækvej 41, 3650 Ølstykke	111

	Nr.
Søsum Borger- og Grundejerforening, v/Nina Petersen, Brunhøjvej 24, Søsum, 3670 Veksø Sj.	183
Thomas Hansen, Nørrekær 7, Fløng, 2640 Hedehusene	239
Thomas Pensbo, Ledøjetofte 22, 2765 Smørum	208
Tina Andersen & Stefan Bengtsson, Norskekrogen 1, Smørumovre, 2765 Smørum	41
Tom Kønig, Osebergvej 19, 3650 Ølstykke	140
Tommy von Pein, Kresten Smed Stræde 5, Søsum, 3670 Veksø	234
Torben Henneberg Sørensen, Kornvænget 129, 3600 Frederikssund	66
Torben Koster, Bjergbakkevej 240, 2600 Glostrup	1
Torben Larsen, Dr. Dagmars Vej 6, 3650 Ølstykke	105
Tytter Helms og Jørgen Hov mark, Bjørnebakken 12, 3670 Veksø	112
Uffe Gottschalk, Ved Kæret 9 , Hvedstrup, 4000 Roskilde	11
Ulla & Keld Hansen, Helgesvej 40, 3650 Ølstykke	29
Ungdomsringen , Sekretariatet i København, Ørnevej 45, 2400 København NV, Att.: Generalsekretær Hanne Sørud	81
Ute Bødewadt, Søholmvej 5, 3650 Ølstykke	186
Vanløsebasen, v. Bent Andersen, Vanløse Medborgerhus Lindersvold, Jyllingevej 77, 2720 Vanløse	247
Veksø Borgerlaug, v/ Oldermænd Karen Svahn, Korshøj 435, 3670 Veksø	213
Venstres vælgerforening, v/formand Bendt Lyngsø Hansen, Ledøjetofte 12, 2765 Smørum	188
Vestegnens Ornitologiske Forening, v/ Lars A. Clark, Rypehusene 38, 2620 Albertslund	150
Vibeke & Velimir Novkovic, Ledøje Bygade 11, 2765 Smørum	198
Vibeke Persson, Nøddelunden 202, 2765 Smørum	133
Ølstykke Erhvervsforening, Tinghøjvej 5, 3650 Ølstykke, Att.: Formand Inge Rasmussen	147
Ølstykke Kommune, Rådhus Allé 1, 3650 Ølstykke	144
Aase Holm, Osebergvej 7, 3650 Ølstykke	168

Bilag - udsendelsesliste

Ny højklasset vej i Frederikssundfingeren - VVM-redegørelse Udsendelsesliste – alle, oktober 2002

Albertslund Kommune
Ballerup Kommune
Frederikssund Kommune
Gundsø Kommune
Glostrup Kommune
Høje-Taastrup Kommune
Ledøje-Smørum Kommune
Rødovre Kommune
Slangerup Kommune
Stenløse Kommune
Ølstykke Kommune
Frederiksborg Amt
Københavns Amt
Roskilde Amt
HUR

Trafikministeriet

Miljøministeriet, Landsplanafdelingen
Miljøministeriet, Skov- og Naturstyrelsen
Forsvarsministeriet
Kulturarvstyrelsen
Direktoratet for FødevarerErhverv
Banestyrelsen
DONG Naturgas
HNG
Nesa
Københavns Vand

Fredningsnævnet for Frederiksborg Amt
Fredningsnævnet for Københavns Amt

Helsingør Stiftsøvrighed

Københavns Statsskovdistrikt
Tisvilde Statsskovdistrikt

Glostrup politi
Frederikssund politi
Hvidovre politi
Roskilde politi

Gladsaxe politi
Hillerød politi

Ledøje Bylaug
Hove Bylaug
Måløv Bylaug
Smørumovre Bylaug
Andelsboligforeningen Ryttervangen
Grundejerforeningen af 13. november 1974
Grundejersammenslutningen Vanløse
Grundejerforeningen Nørregaard
Grundejerforeningen Søbakken
Grundejerforeningen Råbroparken
Grundejerforeningen Hyldekær
Grundejerforeningen Askeåsen
Kastaniehøj Grundejerforening
Grundejerforeningen Toftekrogen
Birkegården Grundejerforening

Haveforeninger langs motorvejsstrækningen

Nordsjællands Landboforening
Københavns Amt Landboforening

Danmarks Naturfredningsforening
DN Lokalkomité Ledøje-Smørum
DN Lokalkomité Gundsø
DN Lokalkomité Rødovre
DN Lokalkomité Ballerup
DN Lokalkomité Jægerspris
DN Samråd i Københavns Amt

Fugleværnsfonden Dansk Ornitologisk Forening
DOF København

Kolonihaveforbundet for Danmark
Dansk Cyklistforbund
Friluftsrådet
Dansk Vandrerlaug
Grøn Trafik i Bycirklen

Egns museet Færggården
Københavns Amts Museumsråd
Ledøje-Smørum Historisk Forening
Vestvoldens Venner

Bycirkelens Forretningsudvalg

Ølstykke Erhvervsråd

Albertslund Hovedbibliotek (Biblioteket i Hedemarken, på Stenmosegård og Trippendalscenteret)

Ballerup Hovedbibliotek (Måløv Bibliotek, Skovlunde Bibliotek)

Frederikssund Bibliotek

Glostrup Bibliotek

Gundsø Bibliotek

Bibliotekerne i Taastrup Stationscenter

Bibliotekerne i Kulturhuset i Smørumnedre

Rødovre Hovedbibliotek (Islev Bibliotek)

Slangerup Bibliotek (Uvelse Bibliotek)

Stenløse Bibliotek (Ganløse Bibliotek)

Ølstykke Bibliotek

Folketingets Bibliotek

Frederiksborgs Amtsavis

Dagbladet Roskilde Tidende

Ballerup Bladet

Lokalavisen Ugenyt Stenløse

Frederikssund Avis

Albertslund Posten

Taastrup Avis

Folkebladet for Glostrup

Rødovre Avis

Jyllandsposten

DR

TV2 Lorry

Referater af borgermøder i efteråret 2002

Jyllinge mandag 28. oktober 2002 på Jyllinge Skole.

Deltagerantal: 250

1. Velkomst ved Borgmester Evan Lynnerup, Gundsø kommune

Borgmester Evan Lynnerup bød velkommen til borgermødet i Jyllinge, både til de mange borgere og til Vejdirektoratet. Han så frem til at få en afklaring af, hvilket forløb en højklasset vej kan få i Frederikssundfingreen.

2. Præsentation af aftenens program ved anlægschef Michael Schrøder, Vejdirektoratet

Michael Schrøder bød også velkommen til mødet og præsenterede Vejdirektoratets medarbejdere og aftenens program:

- Præsentation af VVM -undersøgelsen ved projektleder Birgitte Henriksen
- Det videre forløb ved landinspektør Søren Baumgarten
- Spørgsmål og debat

3. Præsentation af VVM-undersøgelsen ved projektleder Birgitte Henriksen, Vejdirektoratet

Birgitte Henriksen redegjorde for VVM-undersøgelsen under følgende hovedpunkter:

- **Generelt** (bl.a. om baggrunden for VVM -undersøgelsen, de miljømæssige forhold og den trafikale situation nu og fremover i Frederikssundfingreen)
- **Hovedforslag 1** (bl.a. om forslagens forløb gennem Værebros Ådal, udformning samt konsekvenser af vejanlægget)
- **Hovedforslag 2** (bl.a. om forslagens forløb gennem Stenløse og Ølstykke, udformning samt konsekvenser af vejanlægget)
- **Trafik** (bl.a. de trafikale konsekvenser af Hovedforslag 1 og 2)
- **Alternativer** (herunder forbedringer af den eksisterende Frederikssundsvej og udbygning af den kollektive trafik)
- **Økonomi**

4. Det videre forløb ved landinspektør Søren Baumgarten, Vejdirektoratet

Søren Baumgarten gennemgik projektets videre forløb, hvis der vedtages en anlægslov. Såfremt folketinget beslutter at vedtage en anlægslov, vil projektet blive fastlagt som en korridor. Herefter vil der typisk ske følgende:

- Detailprojektering og besigtigelse ved Ekspropriationskommissionen (hvor borgerne har igen mulighed for indflydelse)
- Ekspropriationer (hvor ejeren kan fremsætte erstatningskrav)
- Anlæg af motorvejen
- Matrikulær berigtigelse

Søren Baumgarten fortalte endvidere også om betingelserne for forlods overtagelse af ejendomme, som berøres af et vejanlæg.

5. Spørgsmål og debat:

Kåre Fog, Grøn Trafik i Bycirklen:

Kåre Fog præsenterede foreningen Grøn Trafiks bemærkninger til VVM-undersøgelsen, som kan opsummeres i følgende 13 hovedpunkter:

1. En motorvej vil ikke reducere trafikken på Frederikssundsvej ret meget.
2. Mangler uddybning af forbedring af den eksisterende Frederikssundsvej (0++ løsningen).
3. Sivetrafikken bliver ikke reduceret meget.
4. En motorvej vil øge presset på en fast forbindelse under Roskilde Fjord.
5. Chokoladekrydset ved Ring 4 vil blive belastet fra syd ved anlæg af motorvejen.
6. Vigtige natur- og landskaber bliver ødelagt.
7. Udfletningsanlæg med Motorring 4 vil 'æde' en stor del af Vestskoven.
8. En motorvej vil forløbe hen over 8 kildepladser.
9. Der er intet belæg for at motorveje øger erhvervsudviklingen.
10. Ved anlæg af en motorvej syd for Stenløse og Ølstykke vil der komme øget trafik nord-syd til erhverv og boliger ved Frederikssundsvej.
11. En motorvej betyder øget biltrafik - problemerne kommer igen efter nogle år.
12. 'Smarte' løsninger med fx pendlerbusser ønskes.
13. Frederikssundfingern uden motorvej giver muligheder for at udvikle og afprøve nye løsningsmuligheder.

Kåre Fog kunne ikke nå at fremlægge alle punkterne, men han fremhævede under punkt 1, at en motorvej vil betyde, at trafikken i Ballerup kun vil blive reduceret med 15%. Under punkt 2 efterlyste Kåre Fog et 0++ alternativ i VVM-undersøgelsen og omkostningerne til at ombygge krydset ved Ring 4 med niveaufrie skæringer. Kåre Fog fremførte under punkt 3, at sivetrafikken i området kun vil blive reduceret lidt og anførte, at det ifølge Vejdirektoratets rapport om sivetrafik kun er 10 % af trafikken, der er gennemkørende.

Michael Schrøder takkede for indlægget og sagde, at Vejdirektoratet selvfølgelig vil kommentere spørgsmålene under behandlingen af høringssvarene. Michael Schrøder bemærkede, at Vejdirektoratet har fået til opgave af Trafikministeriet, at undersøge mulighederne for en højklasset vej til Frederikssund og herunder også at undersøge konsekvensen af mindre omfattende forbedringer af den eksisterende Frederikssundsvej, det såkaldte 0+ alternativ. 0+ alternativet, som er vist i VVM-rapporten, omfatter forbedringer blandt andet af en lang række kryds på Frederikssundsvej, heraf nogle med niveaufri løsninger. Tænker man med 0++ forslaget på mere højklassede løsninger, så har Vejdirektoratet ikke ment, at det lå indenfor den stillede opgave.

Bent Nielsen, Stenløse:

Bent Nielsen sagde, at det er en flot rapport, som Vejdirektoratet har udgivet. Men Vejdirektoratet er efter hans mening ikke uvildige. Han savnede en præsentation af tallene i alternativet med den kollektive trafik. Bent Nielsen fremførte, at det er muligt at udlevere gratis HT-kort (alle zoner) til de 40.000 borgere, der bor i området, i 7 år for den pris, som det koster at bygge en motorvej. Bent Nielsen afsluttede med at sige, at pengene hellere skal bruges på udbygning af den kollektive trafik.

Michael Schrøder beklagede, at det kollektive alternativ ikke blev omtalt grundigere ved gennemgangen på borgermødet, men henviste til den sammenfattende rapport. Vejdirektoratet har bedt HUR og DSB beskrive et scenarie for en mulig forbedring af den kollektive trafik. Forslaget omfatter bl.a. 5-minutters drift på Frederikssundbanen i myldre- og dagtimerne. Trafikberegningerne af dette scenarie viser, at der ikke overflyttes særligt meget biltrafik til den kollektive trafik. Den store forbedring af den kollektive trafik er allerede sket

med S-tog til Frederikssund med de deraf følgende overflytninger fra individuel til kollektiv trafik. Det er naturligvis ærgerligt, at der ikke er endnu flere, der vil køre med den kollektive trafik, men det er vanskeligt at flytte yderligere bilister over i den kollektive trafik, bl.a. fordi bilen er så effektivt et transportmiddel.

Jørgen Skou Larsen, Østrup:

Jørgen Skou Larsen ville gerne vide, hvad prisen for motorvejen til Veksø er.

Birgitte Henriksen svarede, at motorvejen i Hovedforslag 2 fra Motorring 3 til Veksø koster ca. 1,4 mia. kr. og henviste også til den sammenfattende VVM -rapport s. 159, hvor omkostningerne er beskrevet.

Annette Christensen, Kastaniehøj grundejerforening:

Annette Kristensens bemærkninger til VVM -undersøgelsen var sammenfattende:

Det er foreslået at Frederikssundsvej, når motorvejen er anlagt, bliver en amts- eller kommunevej med 2 spor og med en hastighed på 50 km/t. Hvordan skal det finansieres?

Der vil blive problemer på Frederikssundsvej i gennem Ballerup, selvom der bygges en motorvejsforbindelse til Frederikssund. Der kører i dag ca. 44.000 biler i døgnet, hvilket vil blive reduceret til ca. 38.000 biler i døgnet i år 2010 med en motorvejsudbygning. Hvorfor er den problemstilling ikke bedre belyst i undersøgelsen og den sammenfattende VVM -rapport?

Grundejerforeningen mener, at trafikken i Ballerup kunne blive aflastet af en tværvejsforbindelse længere ude i Frederikssundsfingeren.

Tværvej er i den sammenfattende rapport beskrevet som en 'ikke attraktiv' løsning i forbindelse med motorvejsforbindelsen. Det virker uforståeligt.

En motorvej vil ikke løse problemerne på den mest optimale måde. Grundejerforeningen foreslår en 0++ løsning, der er en samlet løsning, hvor den kollektive trafik er medtaget og vil skrive til trafikministeren med en opfordring om, at medtage 0++ løsningen i undersøgelsen.

Forbedringer i Ballerup i bl.a. Chokoladekrydset ved Ring 4, som beskrevet i VVM -undersøgelsen og som omfatter anlæg af flere spor hvoraf nogle er niveaufrie, vil koste ca. 200 mio. kr. Det er småpenge i forhold til en motorvejsforbindelse.

Det fremgår af en ny rapport fra Vejdirektoratet, at uheld på motorvejene er stigende. Er det medtaget i beregningerne af sparede uheld ved anlæg af en motorvej.

Michael Schrøder svarede, at det er ejeren dvs. vejbestyrelsen (stat, amt eller kommune), der betaler driften af sine veje. Derfor vil det være den vejbestyrelse (evt. amtet), der overtager vejen, hvis motorvejen åbner, som skal betale eventuelle omkostninger til en ombygning af den gamle vej.

Med hensyn til Tværvej henviste Michael Schrøder til en rapport om Tværvejen fra 1993. Tværvej blev med ændringen af Vejloven i 1998 et amtsligt ansvar, og Frederikssundsvej blev et statsligt ansvar. Vejdirektoratet har alligevel inddraget hele Tværvejskorridoren fra Holbækmotorvejen til Måløv i denne undersøgelse for at sandsynliggøre, at Tværvejen kan placeres uden væsentlige miljømæssige konsekvenser. Det er derfor sikret, at de foreslåede Tværvejslinieføringer er optimeret miljømæssigt. For den sydlige Tværvej fra Frederikssundsmotorvejen til Holbækmotorvejen udestår en selvstændig VVM-proces, som amtet har ansvaret for.

Det er korrekt, at en motorvejs linieføring er rimelig 'stiv', forstået på den måde, at kravet til høj hastighed og høj sikkerhed sætter krav til store kurveradier - så vejen ikke så let lader sig dreje.

Hvis denne proces ender med, at der ikke skal anlægges en højklasset vej til Frederikssund, må man på det tidspunkt tage stilling til, om og hvordan Chokoladekrydset ved Toms Fabrikker ved Ring 4 og andre kryds skal ombygges, og om det bør gøres endnu bedre end det forslag, som er vist i 0+ alternativet.

Ulla Bech, Herringløse:

Ulla Bech ville gerne vide, hvad det er for en vejforbindelse, der planlægges mellem rute 6 og Baldersbrønde.

Birgitte Henriksen svarede, at der er tale om et forslag, der blev stillet af en borger i idéfasen. Forslaget er vurderet i VVM-undersøgelsen og beskrevet i den sammenfattende rapport og fravalgt. Resultater af trafikberegninger af det stillede forslag med en vejforbindelse fra rute 6 syd for Ølstykke til Holbækmotorvejen ved Baldersbrønde viser, at en sådan løsning ikke vil aflaste Frederikssundsvej væsentligt for trafik og derfor ikke afhjælper trafikafviklingsproblemerne på Frederikssundsvej.

Eigil Kås, Gundsømagle:

Eigil Kås sagde, at han til dagligt arbejder med matematiske modeller og ved at det, der kommer ud af en model, ikke er bedre end det, der kommer ind. Eigil Kås tilføjede, at scenariet med den kollektive trafik (K+ alternativet) bør udbygges med fx road pricing, så det både omfatter pisk og gulerod. Eigil Kås mente, at det er vanskeligt at tro beregningerne for alternativet med den kollektive trafik (K+ alternativet).

Michael Schrøder svarede, at de matematiske modeller er baseret på den bedste viden og de tilgængelige data på området som er ret omfattende.

Planlægningschef Ole Kirk fra Vejdirektoratet understregede, at Vejdirektoratet anvender de samme trafikmodeller som HUR og DSB, og at begge parter har været involveret i at beskrive et højklasset kollektivt scenarie. I dette tilfælde har udgangspunktet været, at overflytningen som følge af S-tog til Frederikssund er sket, og det derfor har vist sig, at det kun er få yderligere trafikanter, der vil benytte det kollektive trafiksystem. Hvad angår resultatet af beregningen, så er det ikke et ukendt fænomen, at det er meget vanskeligt at flytte bilister til den kollektive trafik. Beregninger for metroen i København viser også, at det er meget få bilister, der flytter til metroen. Det er i langt højere grad buspassagerer, der i stedet benytter metroen. Ole Kirk sagde endvidere afsluttende, at det således ikke er modellen men mere trafikanternes holdninger til valg af transportmiddel, der giver resultatet.

Birgitte Henriksen henviste til den omfattende dokumentation af trafikberegningerne lavet af firmaet Te-traplan, som kan ses hos Vejdirektoratet.

Jørgen Holm Petersen, Falkærgård:

Jørgen Holm Petersen anførte, at han er imponeret af præsentationen af VMM-undersøgelsen, men han er ikke imponeret af linieføringerne gennem den smukke natur. Han spurgte om, hvor lang tid der går inden spaden til et nyt motorvejsbyggeri kan sættes i jorden.

Michael Schrøder svarede, at Vejdirektoratet af Trafikministeriet har fået til opgave at undersøge behov og muligheder for at bygge en vej, herunder også at beskrive de miljømæssige konsekvenser. Det er en svær opgave, når landskabet er så smukt som her. Når VVM-undersøgelsen er færdig skal Trafikministeren beslutte, om der skal laves en anlægslov. Hvis en anlægslov kan fremsættes i folketinget i 2003 og bliver vedtaget, vil det være muligt at starte selve anlægsarbejdet 3 år senere dvs. i 2006. Herefter skal entreprenøren bruge 3-5 år til at anlægge vejen afhængig af valg af løsning.

Søren Hansen, Gundsømagle:

Søren Hansen spurgte om, hvorfor man vil bruge så mange penge på at anlægge en ny motorvej, når trafikken alligevel holder i kø ved indfaldsvejene til København og anførte, at man blot flytter køen til vejnettet længere inde ved København.

Michael Schrøder svarede, at der ikke kommer meget mere trafik ind til byen hvis der anlægges en ny vejforbindelse til Frederikssund og, at det jo også er trafikken, der skal til områderne rundt om København, der vil få glæde af en ny motorvej.

Anette Christensen, Kastaniehøj vandværk:

Anette Christensen spurgte, om staten vil betale de udgifter, der er forbundet med at etablere en ny vandforsyning, hvis deres drikkevandsboring i umiddelbar nærhed af motorvejen rammes af et forureningsuheld.

Michael Schrøder svarede, at såfremt en lastbil vælter og forurener en vandboring, vil lastbilejeren via sin forsikring kunne drages til ansvar.

Birgitte Henriksen tilføjede, at risikoen for forurening er meget lille, da motorvejen udformes således, at alt vejvand føres via tætte ledninger til regnvandsbassiner, hvor udløbet kan lukkes og evt. forurening kan opsamles.

Stine Bockhoff, Ølstykke:

Stine Bockhoff spurgte, om der i Hovedforslag 2 er taget hensyn til de menneskelige aspekter, fx støjpåvirkningen ved børnehaver og skole, der ligger umiddelbart op til den nuværende Frederikssundsvej gennem Ølstykke.

Michael Schrøder svarede, at Frederikssundsvej i dag ligger i niveau. Hvis en motorvej etableres i samme linieføring, vil denne forbi skolen ligge i 3-4 meters afgravning, hvilket mindsker støjdbredelsen.

Jens Petersen, Ågerup:

Jens Petersen fremførte, at det ikke så meget var et spørgsmål om man kan se motorvejen fra Fugletårnet ved Gundsø Mose, men derimod i hvilket omfang man kan høre den.

Michael Schrøder medgav, at en motorvej er et alvorligt indgreb i naturen. Ulemperne skal vejes op imod samfundets fordele. Det er i sidste ende en politisk beslutning, hvad man vil vælge.

Susanne Balslev, Danmarks Naturfredningsforening, lokalkomiteén i Gundsø:

Susanne Balslev beklagede, at motorvejene i Københavnsområdet er placeret i åbent land. Hun savnede en tilsvarende flyvetur gennem åbent land, som den Birgitte Henriksen vis te i sin præsentation ved tilslutningen til Motorring 3. Hun foreslog også, at der gennemføres en lydprøve ved fugletårnet ved Gundsø Mose for at illustrere det nuværende lydbillede.

Birgitte Henriksen svarede, at man ved fugletårnet ved Harrestrup Mose, som ligger tæt ved Motorring 4, kan få et indtryk af støjen fra en tilsvarende motorvej.

Hanne Schmidt, Stenløse:

Hanne Schmidt beklagede, at det kollektive alternativ kun beskrives verbalt. Hun satte spørgsmålstejn ved den beregnede effekt af 5 minutters drift på Frederikssundbanen.

Birgitte Henriksen svarede, at det kollektive alternativ beskrives i den sammenfattende rapport (afsnit 7.2, s. 225-228), herunder også de trafikale konsekvenser.

Pia Kolt, Gl. Ølstykke:

Pia Kolt ville gerne vide, om man kan sige noget om støjen i en given afstand fra motorvejen.

Birgitte Henriksen svarede, at støjdbredelsen bl.a. afhænger af hvor meget trafik, der kører på vejen og hvordan vejen ligger i forhold til det omgivende terræn. I miljøvurderingsrapporten er der kort, som viser støjdbredelsen på hele strækningen langs motorvejen samt detailkort for de enkelte delstrækninger gennem Ølstykke, Stenløse og Østrup.

Jørgen Skou Larsen, Østrup:

Jørgen Skou Larsen anførte, at der i Østrupområdet bliver gjort meget for natur - og dyrevelfærd. I forbindelse med planerne om anlæg af en ny vej virker det ofte som om natur og dyr er vigtigere end mennesker.

Michael Schrøder svarede, at når hensynet til naturen vejer tungere end hensynet til mennesker skyldes det, som vore biologer siger, at naturen ikke kan flyttes - det kan menneskene.

Egil Kås, Gundsømagle:

Egil Kås gentog, at der i VVM-undersøgelsen burde have været set på mulighederne for at styre trafikken med roadpricing.

Michael Schrøder svarede, at roadpricing er ikke en del af kommissoriet for VVM-undersøgelsen.

Jan Andersen, Østrup:

Jan Sørensen undrede sig over, at der kun skal etableres støjafskærmning mellem motorvejen og sommerhusområdet ved Østrup, og ikke på den sydlige side, hvor der ligger helårsbebyggelse. Han mente, at ensidig støjafskærmning vil gøre støjpåvirkningen endnu større, da støjen vil blive reflekteret.

Birgitte Henriksen svarede, at støjberegningerne har vist, at der på det foreliggende grundlag kun er behov for afskærmning mod sommerhusområdet. Hun tilføjede, at der i givet fald vil blive anvendt lydabsorberende støjskærme.

Christian Skov Larsen om vildthejn:

Christian Skov Larsen fremførte, at han som mangeårig jæger ved, at der er mange rådyr i området. Han ville gerne vide, om der etableres hegning, hvor der er risiko for at påkøre rådyr og om der er regnet med dette i overslaget for motorvejen.

Birgitte Henriksen svarede, at etablering af vildthejn er inkluderet i projektet, og at den mere præcise fastlæggelse af hvor der er behov for at opsætte hegn i givet fald sker i detailprojekteringen af motorvejen.

Otto Kjærgaard, Gundsømagle:

Otto Kjærgaard fortalte, at de er 4 personer i familien, som alle vil få glæde af en eventuel motorvej. Han fremførte, at de dog hellere vil leve med de nuværende trafikafviklingsproblemer frem for at få en motorvej som nabo.

Janne Friis, Gl. Ølstykke om Hovedforslag 2:

Janne Friis ville gerne vide, hvilke argumenter der er for at føre en motorvej gennem Stenløse og Ølstykke, hvis man ser bort fra de miljømæssige forhold.

Michael Schrøder svarede, at baggrunden for Hovedforslag 2 som går gennem Ølstykke og Stenløse hovedsageligt er at beskrive et højklasset alternativ til en motorvej gennem naturområderne syd for Stenløse og Ølstykke.

Jens Petersen, Ågerup om faunapassager:

Jens Petersen ville gerne vide efter hvilke kriterier faunapassagerne til rådyr placeres.

Birgitte Henriksen svarede, at der har været gennemført en kortlægning af dyrelivet i naturlokaliteterne og der på baggrund heraf er foreslået faunapassager. Faunapassagerne m.v. skal i øvrigt godkendes af Skov og Naturstyrelsen.

Uffe Gottschalk, Hvedstrup:

Uffe Gottschalk fremførte, at Hovedforslag 1 efter hans mening er en 'handicapløsning', hvor de fem fingre bliver til seks, og hvor to fingre er vokset sammen i spidsen. Det ødelægger naturværdierne rundt om byerne.

Anni Gram, Gundsø:

Anni Gram ville gerne vide, hvor højt støjniveauet er 300 m fra vejen.

Birgitte Henriksen svarede, at støjniveauet bl.a. afhænger af hvor meget trafik, der kører på vejen, og hvordan vejen er placeret i terrænet. Det er derfor ikke muligt at give et konkret svar på spørgsmålet, men henviste til støjkortene i den sammenfattende rapport og miljøvurderingsrapporten.

Dorte Dyhre:

Dorte Dyhre oplyste, at oplevelse af støj i naturområder kan afprøves ved at gå en tur i Vestskoven.

6. Afslutning**Anlægschef Michael Schrøder:**

Michael Schrøder takkede for spørgsmål og kommentarer og opfordrede til, at man skriver til Vejdirektoratet, hvis man har bemærkninger til VVM-undersøgelsen og forslagene. Fristen for indsendelse af høringssvar er 18. december. Vejdirektoratet vil efter høringen sammenskrive og kommentere alle høringssvar og på baggrund heraf udarbejde en indstilling til trafikministeren.

Frederikssund tirsdag 29. oktober 2002 på Frederikssund Gymnasium.

Deltagerantal: 75

1. Velkomst ved anlægsschef Michael Schrøder, Vejdirektoratet

Michael Schrøder bød velkommen til mødet. Michael Schrøder oplyste, at VVM -undersøgelsen nu er sendt til høring, og at borgerne har mulighed for at komme med bemærkninger til projektet. Vejdirektoratet vil udarbejde et referat fra dette møde, et høringsnotat og en indstilling til Trafikministeren, om hvilke forslag der anbefales. Herefter bliver det politisk besluttet om en ny vejforbindelse til Frederikssund skal fremmes.

2. Præsentation af VVM-undersøgelsen ved projektleder Birgitte Henriksen, Vejdirektoratet

Birgitte Henriksen præsenterede VVM -undersøgelsen under følgende hovedpunkter:

- **Generelt** (bl.a. om baggrunden for VVM -undersøgelsen, de miljømæssige forhold og den trafikale situation nu og fremover i Frederikssundfingeren)
- **Hovedforslag 1** (bl.a. om forslagens forløb gennem Værebros Ådal, udformning samt konsekvenser af vejanlægget)
- **Hovedforslag 2** (bl.a. om forslagens forløb gennem Stenløse og Ølstykke, udformning samt konsekvenser af vejanlægget)
- **Trafik** (bl.a. de trafikale konsekvenser af Hovedforslag 1 og 2)
- **Alternativer** (herunder forbedringer af den eksisterende Frederikssundsvej og udbygning af den kollektive trafik)
- **Økonomi**

3. Det videre forløb ved landinspektør Søren Baumgarten, Vejdirektoratet

Søren Baumgarten gennemgik projektets videre forløb, hvis der vedtages en anlægslov. Såfremt folketinget beslutter at vedtage en anlægslov, vil projektet blive fastlagt som en smal korridor. Herefter vil der typisk ske følgende:

- Detailprojektering og besigtigelse ved Ekspropriationskommissionen (hvor borgerne har igen mulighed for indflydelse)
- Ekspropriationer (hvor ejeren kan fremsætte erstatningskrav)
- Anlæg af motorvejen
- Matrikulær berigtigelse

Søren Baumgarten fortalte endvidere også om betingelserne for forlods overtagelse af ejendomme, som berøres af et vejanlæg.

4. Spørgsmål og debat:

Agnete Andersson, Grøn Trafik i Bycirklen:

Agnete Andersson roste det udsendte materiale om VVM -undersøgelsen. Det er dejligt at se, at Hovedforslag 2 er kommet med i undersøgelsen efter den første høringsrunde.

Agnete Andersson oplyste, at foreningen Grøn Trafik i Bycirklen er en gruppe borgere, som er modstandere af motorvejen. Grøn Trafik synes bare ikke, at Hovedforslag 2 er godt nok. Grøn Trafik ved, at der er behov for løsninger for trafikken ind til København, men mener ikke at en motorvej er tilstrækkelig, da der stadig vil være trafikproblemer på Frederikssundsvej. Grøn Trafik er modstandere af, at anvende landbrugsjord til at

bygge motorveje og derved skabe barrierer i landskabet. Det er nødvendigt at tænke trafik langt bredere. Grøn Trafik har nedskrevet bemærkningerne til VVM -undersøgelsen og alle er velkomne til at få en kopi af bemærkningerne. Agnete Andersson gennemgik foreningens bemærkninger på en overhead:

1. En motorvej reducerer ikke trafikken på Frederikssundsvej ret meget.
2. Ønsker en uddybning af forslaget med forbedring af den eksisterende Frederikssundsvej (kombineret med kollektiv trafik og hjemmearbejdspladser).
3. Sivetrafikken bliver ikke reduceret meget.
4. En motorvej vil øge presset på en fast forbindelse under Roskilde Fjord.
5. Chokoladekrydset ved Ring 4 vil blive belastet fra syd ved anlæg af motorvejen.
6. Vigtige naturområder og landskaber bliver ødelagt, og der vil komme støj i det åbne land.
7. Udfløtningsanlæg ved Motorring 3 vil påvirke Vestskoven.
8. Motorvej vil forløbe gennem 8 kildepladser.
9. Motorveje øger erhvervsudviklingen - det er en myte.
10. Øget trafik nord-syd til erhverv og boliger ved Frederikssundsvej ved anlæg af en motorvej syd for Stenløse.
11. En motorvej betyder øget biltrafik - problemerne kommer igen efter nogle år. Agnete Andersson efterlyste brug af reversible vejbaner.
12. Frederikssundfingern uden motorvej giver muligheder for at udvikle og afprøve nye løsningsmuligheder.

Agnete Andersson afsluttede med at sige, at foreningen laver en underskriftsindsamling og opfordrede interesserede til at skrive under imod anlæg af en motorvej.

Michael Schrøder svarede, at vi ikke har mulighed for at besvare alle spørgsmålene her, men at det selvfølgelig vil ske under behandlingen af høringssvarene.

Kirsten Grynnerup, Frederikssund:

Kirsten Grynnerup ville gerne vide, hvordan der bliver adgang til hendes ejendom.

Birgitte Henriksen svarede, at der på dette stade af projektet ikke er gjort rede for alle overkørsler og adgangsforhold til de enkelte ejendomme, men at der ved detailprojekteringen vil blive sikret, at ejendomme vil få nye adgangsforhold, hvis de eksisterende adgangsveje afskæres af motorvejen.

Hans Carlsen, Frederikssund:

Hans Carlsen sagde, at han ikke forstår, at vejudvidelsen ved Frederikssund ligger vest for den eksisterende vej og spørger om, hvorfor udvidelse skal ske mod vest.

Planlægningschef Ole Kirk fra Vejdirektoratet svarede, at baggrunden herfor er at Frederikssundsvej allerede er forberedt til udvidelse mod vest. Vejdirektoratet vil gerne undersøge, om det er mere realistisk at udvide mod øst.

Henrik Broksø, J. F. Willumsensvej:

Henrik Broksø spurgte om, hvordan trafikken fra motorvejen skal fordeles i rundkørslen på J.F. Willumsensvej, der hvor der i dag er megen trafik. Henrik Broksø spurgte også om muligheden for at stoppe motorvejen syd for Frederikssund og i stedet projektere en fast forbindelse under Roskilde Fjord.

Michael Schrøder svarede, at Vejdirektoratet gennemfører uheldsbekæmpende arbejde, som kaldes sort plet udpegning. Vejdirektoratets ombygning på Strandvangen gennemføres pga. af denne analyse og udføres som

en rundkørsel. Michael Schrøder tilføjede, at det er Frederiksborg amt, der har ansvaret for at bygge en fast forbindelse over fjorden.

Jørgen Mosbæk, Hove:

Jørgen Mosbæk oplyste, at indvindingsboringen for det lokale vandværk ikke er angivet på kortet i den sammenfattende VVM-rapport (s. 106). Jørgen Mosbæk spurgte om, hvornår der vil ske en afklaring af hvilken linieføring, der bliver valgt. Afklaring er vigtigt af hensyn til de berørte lodsejere.

Michael Schrøder svarede, at Vejdirektoratet vil lave et høringsnotat, når høringsperioden er afsluttet. Derefter bliver der lavet en indstilling til Trafikministeren. Hvis ministeren vælger, at gå videre med en af linieføringerne, skal der vedtages en anlægslov. Ekspropriationskommissionen skal herefter besigtige linien. Hvis der bliver vedtaget en anlægslov i 2003, vil det være muligt at starte anlægsarbejdet 3 år senere, altså i 2006. Anlægsarbejdet starter formodentlig fra København og afhængig af hvilken linieføring, der er valgt, skal entreprenøren bruge 3-5 år til at bygge motorvejen. Hovedforslag 2 vil sandsynligvis tage længst tid at anlægge.

Michael Schrøder afsluttede med at sige, at såfremt anlægsloven vedtages, kan forlods overtagelse af ejendomme komme på tale. Der findes eksempler fra den nye vejforbindelse rute 9 mellem Odense og Svendborg. Hvis det hele derimod bliver udsat, så er det en sværere situation for lodsejerne.

Torben Sørensen, Frederikssund:

Torben Sørensen anførte, at der er et flot udarbejdet VVM materiale og, at han med sin arbejdsmæssige baggrund kunne se at det var en flot, saglig og veldokumenteret fremlæggelse af hele holdet fra Vejdirektoratet.

Torben Sørensen påpegede i sit indlæg, at der efter hans opfattelse ikke er tvivl om, at den økonomiske udvikling i Frederikssundregionen og den vestlige del af Frederiksborg Amt generelt har stået tilbage for andre mere attraktive dele i hovedstadsregionen og hilser Frederikssundmotorvejen velkommen, da den er vital for den udvikling, som er udeblevet i næsten 40 år.

Torben Sørensen påpegede endvidere, at Vejdirektoratet i sin præsentation ikke beskrev udbygningstempi for de enkelte etaper, men at det i VVM-rapporten er anført, at meget taler for at en udbygning fra Motorring 3, Ring 3 og Motorring 4 ved Ballerup mod Frederikssund vil være naturlig.

Torben Sørensen mente, at en motorvej bør anlægges som en etape 1a på strækningen Motorring 3 til Ledøje ved Tværvej samt en etape 1b på strækningen Rute 6 ved Værebrosø til Dybendal. Der vil hermed være en væsentlig tidsmæssig besparelse i anlæg for nogle beskedne anlægsudgifter. Strækningen vil naturligt få en god adgang mod såvel Hillerød som Roskilde. Torben Sørensen anførte, at man med denne udbygning kan fremme processen og samtidig undgå, at Frederikssund bliver 'rosinen i pølseenden'.

Torben Sørensen oplyste, at Frederikssund Kommune for nuværende er i gang med at udarbejde en Handlingsplan for Trafik og Miljø og citerede: "For at styrke byudviklingen og aflaste de veje, som i dag benyttes som gennemfartstrafik, ønsker kommunen, at der anlægges en tunnel under Roskilde Fjord syd for Frederikssund, og en motorvej mellem Frederikssund og Ballerup." Torben Sørensen påpegede, at Frederikssund Kommune samt nabokommuner kan få et 'kick off' med såvel den fysiske planlægning som den økonomiske udvikling, hvis denne del af motorvejen er anlagt, da den vil fastlægge det overordnede vejnet samt tiltrække erhverv og nye borgere alene på grund af god trafikal adgang.

Torben Sørensen spurgte afslutningsvis om hans forslag skal fremsættes på skrift inden 18. december eller om det er ført til protokol ved denne høring i aften.

Michael Schrøder svarede, at Vejdirektoratet gerne vil have en kopi af Torben Sørensens indlæg.

Annette Kristensen, Kastaniehøj:

Anette Kristensen sagde, at hun synes det er et godt materiale ud fra den opgave Vejdirektoratet er blevet sat til at løse, nemlig at undersøge en ny motorvejsforbindelse, men at opgaven ikke er bred nok. Der er store problemer med trafikken i Ballerup og trafikken vil stige - så noget skal gøres.

Annette Kristensens bemærkninger til VVM-undersøgelsen var sammenfattende:

- Der vil blive problemer på Frederikssundsvej i gennem Ballerup, selvom der bygges en motorvejsforbindelse til Frederikssund. Der kører i dag ca. 44.000 biler i døgnet, hvilket vil blive reduceret til ca. 38.000 biler i døgnet i år 2010 med en motorvejsudbygning. Hvorfor er den problemstilling ikke bedre belyst i undersøgelsen og den sammenfattende VVM-rapport?
- Grundejerforeningen mener, at trafikken i Ballerup kunne blive aflastet af en tværvejsforbindelse længere ude i Frederikssundfingern.
- Tværvej er i den sammenfattende rapport på side 42 beskrevet som en 'ikke attraktiv' løsning i forbindelse med motorvejsforbindelsen. Det virker uforståeligt.
- En motorvej vil ikke løse problemerne på den mest optimale måde. Grundejerforeningen foreslår en 0++ løsning, der er en samlet løsning, hvor den kollektive trafik er medtaget, og vil skrive til trafikministeren med en opfordring om at medtage 0++ løsningen i undersøgelsen.
- Forbedringer i Ballerup i Chokoladekrydset ved Ring 4, som beskrevet i VVM-undersøgelsen og som omfatter anlæg af flere spor hvoraf nogle er niveaufrie, vil koste ca. 200 mio. kr. Det er småpenge i forhold til en motorvejsforbindelse.
- Det fremgår af en ny rapport fra Vejdirektoratet, at uheld på motorvejene er stigende. En motorvej er derfor ikke mere sikker, som det anføres i VVM-rapporten.
- Det er galt med forudsætningerne for de trafikale beregninger efter grundejerforeningens opfattelse; f.eks. er der ikke forskel i p-søgetid i København siden 1992. København har gjort meget for at få bilerne ud af byen, og det er ikke med i forudsætningerne.

Michael Schrøder svarede på spørgsmålet om sikkerhed på motorvejene, og anførte, at det er rigtigt, at der er sket en stigning i antallet af uheld på motorvejene, men at der også anlagt flere motorveje og der kører mere trafik på motorvejene. En motorvej er relativt mere sikker end 2- eller 3-sporede veje.

Birgitte Henriksen svarede angående Tværvejen, at det tilsyneladende ikke er forklaret tydelig nok i den sammenfattende rapport, når Vejdirektoratet beskriver en Tværvej vest for Smørumovre. Det der menes, er, at en Tværvej øst for Smørumovre mellem Kildedal Station og motorvejen er trafikal mere attraktiv end hvis den samme delstrækning af Tværvej placeres vest for Smørumovre. Vejdirektoratet anfører ikke, at der ikke skal etableres en sydlig Tværvej. Vejdirektoratet har lavet en miljøvurdering af en Tværvej mellem Kildedal Station ved Frederikssundsvej til en motorvej i Hovedforslag 1 og 2 og mulige tilslutninger for en Tværvejsforbindelse yderligere mod syd. Der er gennemført en miljøkortlægning for en sydlig forbindelse af Tværvej som viser, at det kan godt lade sig gøre på en miljømæssige fornuftig måde, men det er Københavns Amt, der har ansvaret for at gennemføre en VVM-undersøgelse af strækningen og at anlægge en tværvejsforbindelse.

Kirsten Grynnerup, Frederikssund:

Kirsten vil gerne vide i hvilken afstand fra en ejendom, det er muligt at anlægge en motorvej og spurgte om, hvordan motorvejen afsluttes ved Frederikssund.

Søren Baumgarten svarede, at der ikke er nogen regler for hvor tæt en motorvej må ligge på en ejendom. Vejdirektoratet har lavet en optælling af totalekspropriationer ud fra erfaringer fra andre projekter - det kan ikke blive mere konkret på nuværende tidspunkt, da det i sidste ende vil være Kommissarius, der fastlægger omfanget af ejendomme, der skal eksproprieres.

Birgitte Henriksen oplyste, at der i VVM-undersøgelsen er foreslået, at motorvejen afsluttes i en rundkørsel ved J.F. Willumsensvej. Rundkørslen udbygges bl.a. med ekstra kørespor således, at den kan klare den ekstra trafik fra motorvejen.

Torben Sørensen, Frederikssund:

Torben Sørensen sagde, at han gerne ville komme med nogle 'mod-kommentarer' til Grøn Trafiks bemærkninger til VVM-undersøgelsen. Torben Sørensen mente, at Grøn Trafiks kommentarer er udtryk for holdninger og ikke er saglig, objektiv argumentation og anførte:

Ad 1)"Motorvejen vil ikke reducere trafikken på Frederikssundsvejen ret meget..."

Torben Sørensen mente, at det ikke passer, hvilket VVM redegørelsen efter hans opfattelse også bekræfter. Torben Sørensen anførte, at motorvejen vil flytte trafik fra Frederikssundsvejen samt udjævne belastningen, da den vil skabe trafik mod Frederikssund og dermed udjævne morgen- og eftermiddagsmyldretidstrafikken.

Ad 3)"Sivetrafikken bliver næppe reduceret."

Torben Sørensen anførte, at det ikke passer idet der bliver væsentligt mindre trafik gennem eksempelvis Jørnlunde, Slagslunde, Ganløse, Kirke Værløse.

Ad 4)"..medføre anlæg af flere boligområder i Jægerspris og Skibby Kommuner..."

Torben Sørensen sagde at en motorvej vil medføre *øget efterspørgsel* på boliger i de nævnte kommuner og lykønskede Skibby og Jægerspris kommuner, idet det vil medfører positiv udvikling af kommunerne og dermed et større skattegrundlag.

Ad 9)"Der er intet belæg for at en motorvej vil øge erhvervsudviklingen..."

Torben Sørensen anførte, at det ikke passer da det er almindelig kendt og en selvfølgelighed i al samfundsudvikling.

Ad 11)"De mange biler kan slet ikke være inde i København - og Københavns Kommune vil ikke have dem!"

Torben Sørensen pegede på, at Frederikssundmotorvejen vil danne grundlag for en erhvervsudvikling ude i fingeren, og at det bør tilskyndes at etablere og/eller flytte virksomheder ud af København og derved reducere pendlertrafikken. Dette er i anden sammenhæng en politisk beslutning i de respektive kommuner.

Ad 13)"Frederikssundfingeren er den sidste af Københavns fingre..."

Torben Sørensen mente, at Frederikssundfingeren er en forsømt finger.

Torben Sørensen afsluttede med at spørge om, der er taget med i betragtning at Hovedforslag 2 er dyrere i drift.

Michael Schrøder svarede, at det påvirker forrentningen af vejanlægget, at driften bliver dyrere.

Jørgen, Oppe Sundby:

Jørgen fremførte, at han mener at 0++ alternativet godt kunne være mere attraktivt og, at en udbygning af Frederikssundsvej vil løse de eksisterende problemer.

Michael Schrøder svarede, at han som formand for den tekniske styregruppe har ansvaret for de valgte alternativer.

Michael Schrøder tilføjede, at et 0++ alternativ, der skal løse de trafikale problemer vil medføre store ændringer i Ballerup. Det drejer sig om 50-75.000 biler i døgnet i 2010, der skal afvikles i Frederikssundfingeren, hvilket uden motorvej vil kræve at der skal etableres en højklasset løsning med 4-6 spor og parallelveje gennem Ballerup til at betjene den lokale trafik.

Hvis man politisk ikke kan blive enige om, at anlægge en motorvej som foreslået, kan forbedringer som beskrevet i 0++ alternativet igen blive aktuelle at undersøge.

Niels Andersson, Jægerspris:

Niels Andersson fremførte, at det er ligeegyldigt hvilken løsning, der vælges; trafikken vil under alle omstændigheder vælte København. Han mente, at det gælder om at ændre vore trafikvaner, og at Vejdirektoratet burde have fået et kommissorium med henblik på at fremkomme med en samlet trafikløsning.

Anette Kristensen, Kastaniehøj Grundejerforening:

Anette Kristensen ville gerne kommentere Michael Schrøders svar og understregede, at forbedringer i form af niveaufrie skæringer i Ballerup ikke kan stå alene. Det skal kombineres med nogle tværforbindinger længe ude i Frederikssundfingeren.

Agnete Andersson, Grøn trafik:

Agnete Andersson ville gerne tilføje, at de nævnte tal om sivetrafikken stammer fra en analyse af sivetrafikken i Frederikssundfingern, som Vejdirektoratet har udsendt i 2000. Heri fremgår det, at det kun er ca. 10% af trafikken, der er gennemkørende, resten er lokal trafik. Det gælder dog ikke i Ballerup-området. Hun understregede, at det er en myte at motorveje fremmer erhvervsudviklingen. Det vil være mere hensigtsmæssigt at tilføre området flere uddannelsessteder. Agnete Andersson anførte endvidere, at hvis virksomheder flytter ud fra København, vil der slet ikke være behov for en motorvej.

Michael Schrøder sagde, at det naturligvis er vigtigt at se på samlede løsninger, hvor vejanlæg kan være et af flere midler, der kan bidrage til at løse trafikproblemerne. Dette sker også i HURs planlægning af infrastruktur i hovedstadsområdet.

Henrik Broksø, J.F. Willumsensvej:

Henrik Broksø spurgte, hvorfor der ikke bliver et tilslutningsanlæg ved Strandvangen, når der ligger et erhvervsområde tæt på Frederikssundsvej syd for Strandvangen.

Birgitte Henriksen oplyste, at der i VVM -undersøgelsen er peget på, at man kan køre fra i tilslutningsanlægget ved S-banen og videre mod nord langs motorvejen og komme til erhvervsområdet ad Strandvangen som føres over motorvejen. Der er ikke foreslået et tilslutningsanlæg ved Strandvangen, bl.a. fordi afstandene til tilslutningsanlæggene ved S-banen og til Ågade bliver for korte.

5. Afslutning

Michael Schrøder afsluttende mødet med at sige tak for deltagelsen i aftens borgermøde og erindrede om, at høringsfristen er den 18. december 2002. Høringssvar der fremsendes til Vejdirektoratet inden 31. december 2002 vil dog på grund af juleferie og de efterfølgende helligdage også blive behandlet. Alle høringssvarene vil indgå i det sammenfattende høringsnotat, som fremsendes til Trafikministeren.

Ølstykke onsdag 30. oktober 2002 i Ølstykke Hallen

Deltagerantal: 350

1. Velkomst ved Borgmester Svend Kjærgaard Jensen, Ølstykke kommune

Borgmesteren bød velkommen til borgermødet i Ølstykke om en højklasset vejforbindelse til Frederikssund og nævnte, at VVM-undersøgelsen har været længe under vejs, men at den nu er offentliggjort og i høring frem til den 18. december 2002.

Svend Kjærgaard Jensen bød specielt velkommen til besøgende vejfolk fra Senegal, som skulle se hvorledes borgermøder forløber i Danmark.

2. Præsentation af aftenens program ved anlægsschef Michael Schrøder, Vejdirektoratet

Michael Schrøder bød også velkommen til aftenens møde og fortalte, at Vejdirektoratet i de 2 sidste år har arbejdet på denne VVM-undersøgelse. Opgaven har været at undersøge en højklasset vejforbindelse til Frederikssund og kortlægge de miljømæssige konsekvenser, som en højklasset vej vil medføre. Han afsluttede med at minde om, at det nu er borgerne, som har mulighed for at deltage aktivt og påvirke beslutningen om en evt. ny vejforbindelse.

3. Præsentation af VVM-undersøgelsen ved projektleder Birgitte Henriksen, Vejdirektoratet

Birgitte Henriksen præsenterede VVM -undersøgelsen under følgende hovedpunkter:

- **Generelt** (bl.a. om baggrunden for VVM -undersøgelsen, de miljømæssige forhold og den trafikale situation nu og fremover i Frederikssundfingeren)
- **Hovedforslag 1** (bl.a. om forslagens forløb gennem Værebros Ådal, udformning samt konsekvenser af vejanlægget)
- **Hovedforslag 2** (bl.a. om forslagens forløb gennem Stenløse og Ølstykke, udformning samt konsekvenser af vejanlægget)
- **Trafik** (bl.a. de trafikale konsekvenser af Hovedforslag 1 og 2)
- **Alternativer** (herunder forbedringer af den eksisterende Frederikssundsvej og udbygning af den kollektive trafik)
- **Økonomi**

4. Det videre forløb ved landinspektør Søren Baumgarten, Vejdirektoratet

Søren Baumgarten gennemgik projektets videre forløb, hvis der vedtages en anlægslov. Såfremt folketinget beslutter at vedtage en anlægslov, vil projektet blive fastlagt som en smal korridor. Herefter vil der typisk ske følgende:

- Detailprojektering og besigtigelse ved Ekspropriationskommissionen (hvor borgerne har igen mulighed for indflydelse)
- Ekspropriationer (hvor ejeren kan fremsætte erstatningskrav)
- Anlæg af motorvejen
- Matrikulær berigtigelse

Søren Baumgarten fortalte endvidere også om betingelserne for forlods overtagelse af ejendomme, som berøres af et vejanlæg.

5. Spørgsmål og debat:

Bjørn Bauer, Grøn Trafik i Bycirklen:

Bjørn Bauer indledte indlægget med at beklage, at borgmesterens indledning gav indtryk af, at beslutningen om en ny højklasset vejforbindelse allerede er taget. Han viste foreningens bemærkninger til VVM-undersøgelsen på en overhead, som kan opsummeres i følgende 13 hovedpunkter:

1. En motorvej vil ikke reducere trafikken på Frederikssundsvej ret meget.
2. Mangler uddybning af forbedring af den eksisterende Frederikssundsvej (0++ løsningen).
3. Sivetrafikken bliver ikke reduceret meget.
4. En motorvej vil øge presset på en fast forbindelse under Roskilde Fjord.
5. Chokoladekrydset ved Ring 4 vil blive belastet fra syd ved anlæg af motorvejen.
6. Vigtige natur- og landskaber bliver ødelagt.
7. Udfløtningsanlæg med Motorring 4 vil 'æde' en stor del af Vestskoven.
8. En motorvej går hen over 8 kildepladser.
9. Der er intet belæg for at motorveje øger erhvervsudviklingen.
10. Øget trafik nord-syd til erhverv og bolig ved Frederikssundsvej ved anlæg af en motorvej syd for Stenløse og Ølstykke.
11. En motorvej betyder øget biltrafik - problemerne kommer igen efter nogle år.
12. 'Smarte' løsninger med fx pendlerbusser ønskes.
13. Frederikssundfingern uden motorvej giver muligheder for at udvikle og afprøve nye løsningsmuligheder.

Bjørn Bauer omtalte i indlægget punkterne 1 og 2, og anførte at det er svært at se, hvordan de forskellige miljøparametre bliver afvejet indbyrdes, når de enkelte linieføringer sammenlignes. Bjørn Bauer ville også gerne vide, hvor stor tidsbesparelsen bliver med en ny vejforbindelse, og i hvor høj grad grundvandet og Vestskoven påvirkes, da det efter hans mening ikke fremgår af den sammenfattende rapport. Bjørn Bauer afsluttede med at vise en overhead med en annonce fra en ejendomsmægler, der beskriver, at det attraktive i området er den 'larmende' stilhed. Det er grunden til, at det efter Bjørn Bauer mening er synd, at placere en motorvej her. Bjørn Bauer optegnede med tusch størrelsen af det område (ca. 500 m på begge sider), som en motorvej vil påvirke naboerne med støj.

Birgitte Henriksen svarede, at Vestskoven vil blive påvirket, idet motorvejen går gennem Vestskoven som også beskrevet i VVM-rapporterne. Der har siden 1960'erne været reserveret areal til motorvejen gennem Vestskoven. Hun tilføjede, at det i VVM-rapporten er beskrevet hvordan motorvejen bliver udformet, så der tages hensyn til grundvandet.

Bruno Nielsen, Ølstykke Byråd (A):

Bruno Nielsen roste materialet fra VVM-undersøgelsen og præsentationen, som Birgitte Henriksen gav. Bruno Nielsen forklarede, at han er tilhænger af Hovedforslag 1 gennem det åbne land, så byområderne i Ølstykke og Stenløse ikke ødelægges. Bruno Nielsen kritiserede, at høringsperioden kun er på 8 uger, hvilket er for lidt til at komme med seriøse indsigelser og afsluttede med at sige, at han håbede at indsigelserne bliver taget alvorligt i det kommende arbejde; det skete ikke da Banestyrelsen udbyggede Frederikssundbanen.

Annette Kristensen, Kastaniehøj grundejerforening og vandværk:

Anette Kristensen sagde, at hun synes det er et godt materiale ud fra den opgave Vejdirektoratet er blevet sat til at løse, nemlig at undersøge en ny motorvejsforbindelse, men at opgaven ikke er bred nok. Anette Kristensens bemærkninger til VVM-undersøgelsen var sammenfattende:

- Der vil blive problemer på Frederikssundsvej i gennem Ballerup, selvom der bygges en motorvejsforbindelse til Frederikssund. Der kører i dag ca. 44.000 biler i døgnet, hvilket vil blive reduceret til ca. 38.000 biler i døgnet i år 2010 med en motorvejsudbygning. Problemstillingen burde være bedre belyst i undersøgelsen.
- Det er foreslået at Frederikssundsvej, når motorvejen er anlagt, bliver en amts- eller kommunevej med 2 spor og med en hastighed på 50 km/t. Hvad med omkostningerne hertil - de er ikke regnet med i Hovedforslag 1
- Grundejerforeningen mener, at trafikken i Ballerup kunne blive aflastet af en tværvejsforbindelse længere ude i Frederikssundfingern.
- Tværvej er i den sammenfattende rapport beskrevet som en 'ikke attraktiv' løsning i forbindelse med motorvejsforbindelsen. Det virker uforståeligt.
- En motorvej vil ikke løse problemerne på den mest optimale måde. Grundejerforeningen foreslår en 0++ løsning, der er en samlet løsning, hvor den kollektive trafik er medtaget og vil skrive til trafikministeren med en opfordring om, at medtage 0++ løsningen i undersøgelsen.
- Forbedringer i Ballerup i bl.a. Chokoladekrydset ved Ring 4, som beskrevet i VVM-undersøgelsen og som omfatter anlæg af flere spor hvoraf nogle er niveaufrie, vil koste ca. 200 mio. kr. Det er småpenge i forhold til en motorvejsforbindelse.

Birgitte Henriksen svarede, at der vil køre meget trafik på Tværvejen, men at det vil primært være andre ringvejsforbindelser som Motorring 4 og rute 6 mellem Slangerup og Roskilde, der aflastes. Ved anlæg af en Tværvej til Holbækmotorvejen vil der ske en mindre forøgelse af trafikken gennem Stenløse. Øst for Tværvej ses kun en mindre aflastning af Frederikssundsvej.

Michael Schrøder svarede, at en forbedring af Frederikssundsvej gennem Ballerup i en mere omfattende udgave end 0+ forslaget (0++) kan sammenlignes Lyngbymotorgaden. Det skyldes, at der er 50-75.000 biler i døgnet som har behov for at køre i Frederikssundfingern i 2010. Det vil medføre nedrivning af randbebyggelsen og minde om Lyngbyvejen (Helsingørmotorvejen) fra Hans Knudsens Plads forbi Gentofte Sø. Det skal man forstilles sig igennem Ballerup. Det er byplanmæssigt en problematisk løsning og økonomisk meget dyrt. Det er bl.a. derfor, at 0++ løsningen, som Grøn Trafik foreslår, ikke er behandlet.

Michael Schrøder svarede, at Frederikssundsvej vil overgå til amtet eller kommunerne som vejbestyrelse, hvis der bliver bygget en motorvej. En ombygning af Frederikssundsvej til en trafiksaneret bygade, som vi fx kender fra Gl. Køge Landevej, gennem Greve og Solrød vil kunne gøres for omkring 100 mio. kr., men det er den fremtidige vejbestyrelses ansvar.

Jacob Andrup, Ølstykke Byråd (F):

Jacob Andrup spurgte om tilkørselsforholdene til Stenløse og Ølstykke erhvervsområde. Hvordan skal trafikken afvikles i Hovedforslag 2? Hvorfor er der ikke lavet en frakørsel ved Krogholmvej? Vil trafikken ikke køre på Frode Fredegods Vej, hvor hastighedsbegrænsningen 40 km/t, når trafikken skal til erhvervsområderne i Hovedforslag 1?

Birgitte Henriksen svarede, at der i Hovedforslag 2 er foreslået et tilslutningsanlæg ved Gl. Toftegårds station, så der vil være en mulighed for at trafik til erhvervsområdet kan køre fra her. Hun tilføjede, at der er peget på nogle forhold, som vi må tage med hjem og undersøge nærmere, bl.a. også om kapaciteten er i orden.

Ebbe Christensen, Gl. Ølstykke:

Ebbe Christensen ville gerne vide, hvordan Hovedforslag 2 er fremkommet, da forslaget vil genere en masse mennesker - ikke mindst i anlægsperioden. Ebbe Christensen tilføjede, at der ikke var planer om at bygge en motorvej i nærheden af hans hjem, da han i 1997 flyttede til Ølstykke kommune. I dag foreligger der et Ho-

vedforslag 2, som godt nok er ført i en tunnel gennem Stenløse, men ikke i Gl. Ølstykke. Ebbe Christensen ville gerne vide om Vejdirektoratet er klar over, at deres boliger ved Ring Nord ikke er vist på støjkortet, og hvordan motorvejen kommer til at ligge i forhold til terrænet ved Ndr. Ringvej?

Michael Schrøder svarede, at baggrunden for Hovedforslag 2 som går gennem Ølstykke og Stenløse hovedsageligt er at beskrive et højklasset alternativ til en motorvej gennem naturområderne syd for Stenløse og Ølstykke.

Birgitte Henriksen oplyste, at støjkortlægning er vist på et 4-cm kort grundlag, hvilket godt kan virke misvisende, da de ikke opdateres så ofte. Hun tilføjede, at optællingerne af støjbelastede boliger er foretaget på nyere tekniske kort, så alle nuværende boliger er med. Hun svarede, at motorvejen i Hovedforslag 2 ved Ring Syd/Nord i den vestlige del af Ølstykke vil komme til at ligge i det samme niveau som Frederikssundsvej ligger i dag.

Henning Flørning, Ølstykke:

Henning Flørning fortalte, at han kører til København over Gundsømagle og kan ikke forstå modstanderne af motorvejen, da han mener det vil betyde en aflastning af trafikken gennem Gundsømagle. Henning Flørning fremførte, at han ikke ser frøerne, men børnene der skal over Frederikssundsvej; han er tilhænger af motorvejen i Hovedforslag 1 og tilføjede, at sivetrafikken gennem Gundsømagle vil forøges, hvis der ikke anlægges en motorvej.

Jørgen Lodal, Danmarks Naturfredningsforening:

Jørgen Lodal mente, at omkostningerne til at ombygge Frederikssundsvej efter anlæg af en motorvej bør medtages i omkostningerne til en motorvej. Han spurgte, hvordan faunapassager til råvildt er planlagt og om dette omfatter hegning og sporanalyser.

Biolog Bjarke Laubek fra Carl Bro, som har været miljørådgiver for Vejdirektoratet i forbindelse med VVM-undersøgelsen svarede, at faunapassager til hjorte og råvildt normalt udføres som broer. Ved Østrup, som er et kerneområde for råvildt har der været overvejet en faunapassage til råvildt, men på grund af en samlet afvejning af de landskabelige interesser, nærheden til sommerhusområdet og Østrup og støjdbredelsen er der ikke indarbejdet en faunapassage til råvildt på dette sted. Råvildt vil kunne passere under broen over Værebros Ådal og ved Vejleå. Bjarke Laubek tilføjede, at VVM-undersøgelsen har omfattet identificering af kerneområderne, men vandringsruter for rådyr er ikke undersøgt systematisk på dette stade af undersøgelsen. I detailprojektering vil der blive gennemført både sporingsundersøgelser og vurdering af behov for hegning.

Bjarke Laubek afsluttede med at sige, at Birgitte Henriksen i sin præsentation kun har nævnt de faunapassager, som har større dimensioner, dvs. større end 1-2 m i diameter, men at der derudover er peget på anlæg af faunarør for hver ca. 250 m, hvor motorvejen ligger i terræn eller på dæmning.

Michael Schrøder tilføjede, at vores linieføringsforslag skal godkendes af Skov- og Naturstyrelsen, herunder med hensyn til krav til faunapassager.

Kåre Fog, Grøn Trafik i Bycirklen:

Kåre Fog fremførte, at motorvejen ikke vil reducere sivetrafikken gennem Herringløse meget. Han henviste til Vejdirektoratets sivetrafikrapport, hvor det fremgår at det kun er 9-10% af trafikken gennem Herringløse og Søsum, som er gennemkørende. Han sagde, at der trods motorvejen stadig vil være behov for at ombygge i Chokoladekrydset i Ballerup. Kåre Fog anførte endvidere, at han ikke delte Michael Schrøders vurdering af, at der er behov for de samme løsninger i Ballerup som på Lyngbyvej.

Trafikplanlægger Henrik Nejst Jensen fra Vejdirektoratet svarede, at en motorvej vil påvirke sivetrafikken og at aflastningen i Ballerup vil være temmelig stor. De lokale trafikanter vil benytte Frederikssundsvej, når der med en motorvej bliver plads, da mange har mål på og omkring Frederikssundsvej. Henrik Nejst Jensen oplyste, at trafikanterne dagligt forventes at få en tidsbesparelse på ca. 7.000 timer ved anlæg af Hovedforslag 1.

Anker Pedersen, Ølstykke:

Anker Pedersen sagde, at motorvejen placeres hen over Ølstykkens kildepladser og frygter at der er risiko for forurening af drikkevandet. Han påpegede generne i form af støj i forbindelse med Hovedforslag 2. Han

spurgte om hvad der sker med de lodsejere, som bliver direkte berørt og totaleksproprietet - med henvisning til nogle eksempler i forbindelse med Øresundsmotorvejen, hvor lodsejere blev sat ud af huset med gæld. Anker Pedersen fremførte, at faunapassagerne gør det nemt for rovdyrene. Han spurgte om hvor gør man af bilene i København og spurgte også borgmesteren, om han synes om endnu en vej gennem kommunen.

Michael Schrøder svarede i forbindelse med risiko for forurening af drikkevandet, at der i projektet er indarbejdet forskellige afværgeforanstaltninger, som minimerer risikoen.

Michael Schrøder svarede på spørgsmålet om støj, at Vejdirektoratet forsøger at overholde et støjniveau på 55 decibel hvor vejen passerer samlet boligbebyggelse. I forbindelse med Hovedforslag 2 vil der også blive sat støjskærme op på delstrækninger gennem Veksø, Stenløse og Ølstykke for at undgå de værste støjgener.

Michael Schrøder sagde, at ekspropriationer relaterer sig til handelsværdien. At der ved Øresundsforbindelsen har været enkeltstående tilfælde, hvor der er konstateret problemer for lodsejere, er ikke et udtryk for en repræsentativ beskrivelse af erstatningsfastsættelsen.

Niels Skovgaard, Park Allé:

Niels Skovgaard ville gerne vide, hvad der vil ske med den nye bebyggelse i Bymidten i Ølstykke, hvis Hovedforslag 2 gennemføres.

Planlægningschef Ole Kirk fra Vejdirektoratet svarede, at Vejdirektoratet er i dialog med kommunen om byggesager og har oplyst kommunen om de hovedforslag, der er foreslået, så vi kan undgå konflikter. Der er desværre nogle nye bebyggelser, som vi ikke har været i dialog om.

Marianne Thorsen, Grøn Trafik:

Marianne Thorsen ville gerne vide, hvordan uheldstallene i VVM-undersøgelsen er beregnet. Der er lige kommet en opgørelse fra Vejdirektoratet, som viser at uheldene er faldende på amts- og kommuneveje - og stigende på motorveje.

Ole Kirk svarede, at tallene er korrekte men kræver nogle kommentarer. I løbet af den 12-årige periode som udviklingen af de førnævnte uheld er registreret, er længden af motorveje steget fra 600 til 1.000 km, og trafikarbejdet er vokset fra 4,3 til 9,7 mia. vognkm. Det medfører, at den relative sikkerhed er blevet bedre. Det svarer til at man i gennemsnit skal køre ca. 30 mio. km på motorvej før man bliver involveret i et uheld.

Tage Hansen, Stenløse kommune:

Tage Hansen fremførte, at han har dyb forståelse for Grøn Trafik og deres modstand mod anlæg af motorveje. Ville man være lige så bekymret, hvis der var tale om en ny bane?

Henning Flørning, Ølstykke:

Henning Flørning fremførte, at han mener en motorvej vil aflaste sivetrafikken og at det hjælper at gå i dialog med Vejdirektoratet jf. også Øresundsmotorvejen som nævnt i radioen dagen før.

Martin Wittenkamp, Ølstykke:

Martin Wittenkamp ville gerne vide, hvorfor en linie nord om Stenløse og Ølstykke ikke er blevet undersøgt. Han ville gerne have en tværvejsforbindelse ned til Tåstrup.

Michael Schrøder svarede, at det er Vejdirektoratet ansvar at udvælge de linier, der er undersøgt. I 1960'erne planlagde man faktisk i en linie nord om Stenløse og Ølstykke, men i 1967 flyttede man linien syd om af hensyn til trafikbetjeningen af Jyllinge. Dette hensyn har også i dag stor vægt.

Birgitte Henriksen tilføjede, at også de fredede områder, der er udlagt nord for Frederikssundsvej har medvirket til at en linieføring nord for Stenløse og Ølstykke ikke er blevet undersøgt.

Michael Schrøder henviste til tværvejsrapporten fra 1993 fra Vejdirektoratet, som beskriver mulighederne for at anlægge en sådan forbindelse. I 1998 blev Tværvej overdraget til Københavns amt. Vejdirektoratet har i VVM-undersøgelsen undersøgt den nordlige forbindelse af Tværvej.

Inge Rasmussen, Ølstykke erhvervsforening:

Inge Rasmussen fremførte, at der er et stort behov for en motorvej til bl.a. at betjene de nye erhvervsområder som både Frederikssund og Ølstykke kommuner har udlagt. Inge Rasmussen sagde også, at hun mener, at

Hovedforslag 2 er urealistisk og går ind for Hovedforslag 1. Det er fx et problem med hastighedsbegrænsninger på 90 km/t, som Inge Rasmussen ikke mener vil blive overholdt. Det vil betyde, at støjniveauet vil blive større end forventet. Derfor er det nødvendigt, at nedgrave motorvejen gennem Ølstykke. Inge Rasmussen afsluttede med at spørge om, Vejdirektoratet vil gøre noget ved de påpegede problemer med at betjene erhvervsområderne.

Birgitte Henriksen svarede, at motorvejen i Hovedforslag 2 er nedgravet på en delstrækning i Gl. Ølstykke. Hun afsluttede med at sige, at vi gerne vil undersøge betjeningen af erhvervsområderne nærmere.

Poul Velin, Stenløse:

Poul Velin sagde, at det er urimeligt at man ødelægger 3 byer med motorvej i Hovedforslag 2, hvor man vil save Stenløse og Ølstykke midt over. Han har selv erfaringer med støj fra Lyngbyvejen (Ryparken), og mente heller ikke at hastighedsbegrænsningen på 90 km/t på Helsingørmotorvejen bliver overholdt.

Jakob, Svestrup:

Jakob sagde, at det er uforsvarligt, at der ikke er midler til støjbekæmpelse, når man planlægger et nyt vej anlæg. Han ville også gerne appellere til at forebygge støj- og lysgener og fremførte, at der er behov for beplantning, i god tid før anlægsarbejdet igangsættes.

Michael Schrøder understregede, at der i almindelighed ikke er penge til støjbekæmpelse langs eksisterende veje, men der er indbygget støjforanstaltninger i projektet. Han tilføjede, at i forbindelse med beplantning, så samarbejder Vejdirektoratet med Skov- og Naturstyrelsen. Amtsrådet er den ansvarlige myndighed i det åbne land - hvis der er skovrejsningsprojekter i gang, kan det måske indbygges i projektet. Vejdirektoratet beplanter ikke langs hele vejstrækningen, bl.a. af hensyn til udsynet til det åbne land.

Inge Rasmussen, Ølstykke erhvervsforening:

Inge Rasmussen ville gerne uddybe sit tidligere spørgsmål og beskrev længdeprofilen gennem Gl. Ølstykke.

Birgitte Henriksen bekræftede, at det er korrekt forstået, at motorvejen kun er delvis nedgravet gennem Gl. Ølstykke fra Gl. Toftegård Station til Dronning Dagmars Vej.

6. Afslutning

Anlægschef Michael Schrøder:

Michael Schrøder afsluttende mødet med at sige tak for i aften og erindre om, at høringsfristen er den 18. december 2002. Alle høringssvarene vil indgå i det sammenfattende høringsnotat, som fremsendes til Trafikministeren.

Ledøje-Smørum tirsdag 12. november 2002 kl. 19-22 i Ledøje-Smørum Idrætscenter.

Deltagerantal: 700

1. Velkomst ved Borgmester Jens Jørgen Nygaard, Ledøje-Smørum kommune

Borgmester Jens Jørgen Nygaard bød velkommen til borgermødet i Ledøje-Smørum Idrætscenter. Han opfordrede deltagerne til at diskutere VVM-undersøgelsen, som Vejdirektoratet har udsendt om en højklasset vejforbindelse til Frederikssund og påpegede at det er nu, der er mulighed for at påvirke projektet/beslutningen.

2. Præsentation af aftenens program ved anlægschef Michael Schrøder, Vejdirektoratet

Michael Schrøder bød også velkommen til mødet og bad om at se en markering af hvor mange af deltagerne, som havde været med til borgermødet for 2 år siden. - Der var ca. 200 deltagere, der markerede. Michael Schrøder fortsatte med at fortælle, at Vejdirektoratet af Trafikministeriet er blevet bedt, om at lave en undersøgelse af mulighederne for og konsekvenserne af at anlægge en højklasset vejforbindelse i Frederikssundsfingeren. Vejdirektoratets medarbejdere blev præsenteret og deltagerne blev opfordret til at kontakte Vejdirektoratet, hvis der er behov for at få afklaret konkrete forhold. Michael Schrøder præsenterede til slut aftenens program:

- Præsentation af VVM -undersøgelsen ved projektleder Birgitte Henriksen
- Det videre forløb ved landinspektør Søren Baumgarten
- Spørgsmål og debat

3. Præsentation af VVM-undersøgelsen ved projektleder Birgitte Henriksen, Vejdirektoratet

Birgitte Henriksen sagde, at det var godt at se så mange mennesker til borgermødet og redegjorde for VVM-undersøgelsen under de følgende hovedpunkter:

- **Generelt** (bl.a. om baggrunden for VVM -undersøgelsen, de miljømæssige forhold og den trafikale situation nu og fremover i Frederikssundsfingeren)
- **Hovedforslag 1** (bl.a. om forslaget forløb gennem Værebros Ådal, udformning samt konsekvenser af vejanlægget)
- **Hovedforslag 2** (bl.a. om forslaget forløb gennem Stenløse og Ølstykke, udformning samt konsekvenser af vejanlægget)
- **Trafik** (bl.a. de trafikale konsekvenser af Hovedforslag 1 og 2)
- **Alternativer** (herunder forbedringer af den eksisterende Frederikssundsvej og udbygning af den kollektive trafik)
- **Økonomi**

4. Det videre forløb ved landinspektør Søren Baumgarten, Vejdirektoratet

Søren Baumgarten gennemgik projektets videre forløb, hvis der vedtages en anlægslov. Såfremt folketinget beslutter at vedtage en anlægslov, vil projektet blive fastlagt som en smal korridor. Herefter vil der typisk ske følgende:

- Detailprojektering og besigtigelse ved Ekspropriationskommissionen (hvor borgerne har igen mulighed for indflydelse)
- Ekspropriationer (hvor ejeren kan fremsætte erstatningskrav)

- Anlæg af motorvejen
- Matrikulær berigtigelse

Søren Baumgarten fortalte endvidere også om betingelserne for forlods overtagelse af ejendomme, som berøres af et vejanlæg.

5. Spørgsmål og debat:

Marianne Thorsen, Grøn Trafik i Bycirklen:

Marianne Thorsen præsenterede Grøn Trafiks bemærkninger til VVM-undersøgelsen, som kan opsummeres i følgende 13 hovedpunkter:

1. En motorvej vil ikke reducere trafikken på Frederikssundsvej ret meget.
2. Mangler uddybning af forbedring af den eksisterende Frederikssundsvej (0++ løsningen).
3. Sivetrafikken bliver ikke reduceret meget.
4. En motorvej vil øge presset på en fast forbindelse under Roskilde Fjord.
5. Chokoladekrydset ved Ring 4 vil blive belastet fra syd ved anlæg af motorvejen.
6. Vigtige natur- og landskaber bliver ødelagt.
7. Udfletningsanlæg med Motorring 4 vil 'æde' en stor del af Vestskoven.
8. En motorvej går hen over 8 kildepladser.
9. Der er intet belæg for at motorveje øger erhvervsudviklingen.
10. Øget trafik nord-syd til erhverv og bolig ved Frederikssundsvej, hvis der anlægges en motorvej syd for Stenløse.
11. En motorvej betyder øget biltrafik - problemerne kommer igen efter nogle år.
12. 'Smarte' løsninger med fx pendlerbusser ønskes.
13. Frederikssundsvej uden motorvej giver muligheder for at udvikle og afprøve nye løsningsmuligheder.

Marianne Thorsen gav udtryk for, at Grøn Trafik er modstandere af, at der anlægges en motorvejsforbindelse. Der var ikke tid til at gennemgå alle bemærkningerne til VVM-undersøgelsen, men Marianne Thorsen valgte at fremhæve punkt 1, 2, 3, 12 og 13.

Marianne Thorsen understregede sit synspunkt om sivetrafikken ved at vise en overhead med en figur, der viste hvor stor andelen af sivetrafikken er ifølge Vejdirektoratets rapport om sivetrafik. Der blev henvist til en artikel i Ballerupbladet om, hvorfor der sættes spørgsmålstegn ved beregningen af sparede uheld i VVM-undersøgelsen. Marianne Thorsen anførte, at de nye boligområder bl.a. ved Smørum Parkvej vil bidrage til yderligere trafik gennem kommunen til motorvejen.

Grøn Trafik anbefaler en 0++ løsning, hvor den eksisterende Frederikssundsvej forbedres. Marianne Thorsen påpegede, at det gælder om at løse problemerne i Ballerup først og viste mulige udformninger af Chokoladekrydset ved Ring 4 på en overhead. I stedet for en højklasset vejforbindelse i Frederikssundfingern kunne der tænkes i andre løsninger, som fx at indsætte pendlerbusser til Lautrupparken. Grøn Trafik vil opfordre Trafikministeren til at undersøge 0++ løsningen nærmere.

Annette Kristensen, Kastaniehøj Grundejerforening:

Annette Kristensen begyndte med at sige tak til Vejdirektoratet for et gennearbejdet forslag, men påpegede at grundejerforeningen ikke synes, det er tilstrækkeligt. Det er godt, at der er undersøgt flere alternativer, men det er ikke bredt nok. Annette Kristensens bemærkninger til VVM-undersøgelsen kan sammenfattes i:

- Der vil blive problemer på Frederikssundsvej i gennem Ballerup, selvom der bygges en motorvejsforbindelse til Frederikssund. Der kører i dag ca. 44.000 biler i døgnet, hvilket vil blive reduceret til ca. 38.000 biler i døgnet i 2010 med en motorvejsudbygning. Der skal under alle omstændigheder gøres noget
- Forbedringer i Ballerup i Chokoladekrydset, hvilket omfatter anlæg af flere spor hvoraf nogle er niveaufrie, vil koste ca. 200 mio. kr. Det er småpenge i forhold til en motorvejsforbindelse.
- Grundejerforeningen mener, at trafikken i Ballerup vil blive aflastet af en tværvejsforbindelse længere ude i Frederikssundsfingeren. Siden fem fingre planen for København er vedtaget, er folk flyttet længere ud i Frederikssundsfingeren og behovet for at komme på tværs er blevet større. Derfor bør hovedlandevejen mellem Roskilde og Slangerup (A6) udbygges, hvilket vil aflaste trafikken gennem Stenløse og Ølstykke. Denne løsning mangler at blive beskrevet i VVM-undersøgelsen.
- En motorvej vil ikke løse problemerne på den mest optimale måde. Grundejerforeningen foreslår en 0++ løsning, der er en samlet løsning, hvor den kollektive trafik er medtaget og skriver til trafikministeren og trafikudvalget med en opfordring om, at medtage 0++ løsningen i undersøgelsen.
- Forudsætningerne for beregningerne af tidsbesparelser i forbindelse med anlæg af en motorvej er ikke korrekte, da det fx er forudsat at p-søgetiden (den tid, der bruges til at lede efter en p-plads) i København er den samme som i 1992. Det virker ikke rimelig, da Københavns kommune har gjort meget for at få bilerne ud af byen.

Finn Køhler, Danmarks Naturfredningsforening, lokalkomité for Ledøje-Smørum:

Finn Køhler påpegede, at foreningen er modstander af både en højklasset vejforbindelse til Frederikssund og en tværvejsforbindelse. På baggrund af et citat fra Vejdirektoratets sammenfattende rapport om vejforbindelsens effekter på den biologiske mangfoldighed, mener foreningen at forslaget bør henlægges - i Rigsarkivet under mærkelige sager. Foreningen er enig i Grøn Trafiks forslag om, at pege på 0++ løsningen.

Michael Schrøder svarede, at Tværvej blev undersøgt i 1993 og er delvist undersøgt i denne VVM - undersøgelsen, altså den nordlige del af vejstrækningen fra motorvejen til Kildedal Station. Københavns amt afventer Vejdirektoratets VVM -redegørelse for en ny højklasset vej i Frederikssundsfingeren og har ikke igangsat en VVM-undersøgelse af en Tværvej parallelt med denne VVM -undersøgelse.

Gunnar Brühsh, Friluftsrådet for Københavns Amt:

Gunnar Brühsh redegjorde for, at Friluftsrådet peger på 0++ løsningen. Friluftsrådet er imponeret over VVM - rapporterne, men undrede sig over at 0++ løsningen ikke er omtalt mere detaljeret i undersøgelsen. Under henvisning til at omkostninger begrænser sig til 200 mio. kr. for 0+ løsningen vil Gunnar anmode om, at genåbne VVM-undersøgelsen og undersøge 0++ løsningen til et meget større beløb grundigere. Gunnar Brühsh gav udtryk for, at VVM-undersøgelsens hovedforslag er en overdimensioneret omfartsvej om Ballerup med alt for store landskabelige omkostninger. Gunnar Brühsh henviste til rapport 251 med den æstetiske vurdering (s. 54).

Michael Schrøder svarede, at en mere omfattende forbedring af Frederikssundsvej gennem Ballerup som foreslået af Grøn Trafik (0++ alternativet) kan sammenlignes med Lyngbymotorgaden. Trafikbehovet i Frederikssundsfingeren ligger i 2010 på 50-75.000 biler i døgnet. Det vil kræve meget plads og kan evt. medføre nedrivning af randbebyggelsen og minde om Lyngbymotorgaden fra Hans Knudsens plads forbi Gentoft Sø. En samlet løsning i 0++ alternativet vil blive meget dyr. Byplanmæssigt er det heller ikke en fornuftig løsning. Det er begrundelsen for at Vejdirektoratet har ikke har undersøgt det foreslåede 0++ alternativ. Vejdirektoratet vil i sit høringssvar til Grøn Trafik uddybe disse begrundelser. Ønsker man politisk senere i processen dette suppleret med mere detaljerede undersøgelser vil dette blive gjort.

Finn Holm-Jørgensen, Niels Collerup-Jørgensens Mindelegat:

Mindelegatets fond ejer spejdergrunde, som vil blive meget berørt af Tværvej. Disse ejendomme bliver både brugt af spejderne og som udflugtsmål af børn og unge i kommunen. Finn Holm-Jørgensen stillede derfor 2 spørgsmål til panelet:

1. Er det strengt nødvendigt, at Tværvej skærer lige igennem spejdernes arealer?

2. Hvorfor er der i VVM-undersøgelsen ikke taget mere hensyn til menneskene og et følsomt areal til spejderne?

Michael Schrøder svarede, at Vejdirektoratet har fået til opgave at undersøge mulighed for en højklasset vej til Frederikssund. Michael Schrøder tilføjede, at Tværvej er delvist undersøgt i denne VVM-undersøgelsen, altså den nordlige del af vejstrækningen til Kildedal Station. Det er ifølge den aftalte opgavefordeling mellem amtet og staten amtet, der har det endelige ansvar for Tværvej.

Birgitte Henriksen svarede på det konkrete spørgsmål om spejdersnes arealer, at det er ikke muligt at undgå at genere visse områder, som det forhåbentligt fremgik af præsentationen. Arealerne er udlagt som bynært rekreativt område.

Kåre Fog, Grøn Trafik:

Kåre Fog viste overhead med krydsudformningen af Chokoladekrydset i Ballerup. Han forklarede, at han havde prøvet at tegne en løsning med niveaufri skæringer i Chokoladekrydset. Kåre Fog gav udtryk for, at de kurveradier han havde anvendt var kopieret fra andre veje og han håbede, at de var realistiske. Når krydsudformningen blev suppleret med en overhead, hvor den nuværende bebyggelse var indtegnet i samme målestok, fremgik det at kun tankstationen og lidt af Toms indkørsel ville blive berørt. Kåre Fog fremviste også en alternativ udformning af krydset, der strakte sig lidt længere mod nord.

Michael Schrøder svarede, at Vejdirektoratet gerne vil se på forslagene.

Pernille Breum, Ledøje:

Pernille Breum påpegede, at Ledøje er en grøn kommune, der er omgivet af en noget af det smukkeste, uforstyrret natur. Hvis der bliver bygget en motorvej, vil kommunen blive skåret over i 2 dele og komme til at ligne andre omegnskommuner. Borgerne vil også blive generet af støj og luftforurening. Det er uforståeligt, at Vejdirektoratet kan fremlægge 2 hovedforslag, som er i modstrid med regionplanen. Pernille gav udtryk for, at Vejdirektoratet i stedet bør undersøge 0+ og 0++ løsninger.

Birgitte Henriksen svarede, at det er rigtigt at hovedforslagene forløber gennem områder, der i regionplanen er udlagt som naturområder men påpegede, at der samtidig er beskrevet en vejforbindelse til Frederikssund i amternes regionplaner.

Poul Heide:

Poul Heide opfordrede deltagerne til at stå sammen om at være modstandere af en motorvej til Frederikssund. Begge hovedforslag er ubrugelige, da Hovedforslag 2 vil ødelægge byerne i Stenløse og Ølstykke, og Hovedforslag 1 sammen med Tværvej vil ødelægge Ledøje-Smørum kommune. I VVM-undersøgelsen er der taget hensyn til naturen på bekostning af hensynet til menneskene. Poul Heide afsluttede med at fremføre, at Tværvej i den nuværende udformning vil skære igennem Smørumnedre og Smørumovre, og at det undrer ham, at der ikke bliver taget større hensyn til lokalsamfundene. Det forslag, som kommunalbestyrelsen har foreslået, er efter hans mening ikke blevet behandlet ordentligt.

John Petersen:

John Petersen satte spørgsmålstejn ved, at Vejdirektoratet nu har undersøgt den opgave, som er beskrevet i kommissoriet. John Petersen mente, at deltagerne til borgermødet i 2000 fik forelagt et kommissorium, hvori der stod at der skulle undersøges en højklasset vejforbindelse sammen med en alternativ løsning på den eksisterende Frederikssundsvej. Det vil kræve en grundigere undersøgelse af et udbygningsforslag, hvis forudsætninger for en ligeværdig sammenligning med hovedforslagene skal være til stede. Han mener derfor ikke at muligheden for at forbedre Frederikssundsvej er ordentligt undersøgt.

Ronald Sambleben:

Ronald Sambleben var glad for at høre i Radioavisen, at Ledøje-Smørum kommune er den mest trafiksikre kommune i Danmark. Derfor vil han gerne have garanti for, at kommunen bliver ved med at være det - også med en motorvej.

Arne Spiermann:

Arne Spiermann fortalte, at han selv er trafikant og dagligt kører på Frederikssundsvej. Han gav udtryk for, at han ikke mener at kommunen skal være modstander af en motorvej, men i stedet skal sikre nogle gode løsninger. Derfor opfordrede Arne Spiermann til, at politikerne bliver enige bl.a. med andre kommuner i Frede-

rikssundsfingern om at pege på hovedforslag 1, hvilket også vil være gavnligt for borgerne og erhvervsudviklingen. I forbindelse med etapeudbygningen mente han, at fase 1 ikke bør stoppe i Ledøje ved Smørum Parkvej.

Michael Schrøder svarede, at der endnu ikke taget stilling til etapeopdelingen. Der er argumenter for at starte i København, bl.a. i forbindelse med udbygningen af Motorring 3, så der undgås kødannelser ved Ring 3. Michael Schrøder tilføjede, at en etapeafslutning ved Ledøje vil belaste Smørum Parkvej.

Bille Henningsen:

Bille Henningsen ville gerne vide, hvordan trafikken fordeler sig over døgnet, og om der gennemføres analyser, der viser hvor trafikken har mål fx i Ballerup.

Trafikplanlægger Henrik Nejst Jensen fra Vejdirektoratet forklarede, at trafikken varierer over døgnet. Trafikken er størst i myldretiderne og i spidstimen udgør op til 12-13% af trafikken. Når der også efter anlæg af en motorvej er meget trafik på Frederikssundsvej er det fordi en stor del af trafikken har mål i Ballerup.

Svend Nygaard:

Svend Nygaard fremførte, at det er uforståeligt at det kun er biltrafikken der bliver omtalt. Hvad er grunden til, at der ikke bliver lagt pres på DSB, om at levere en højklasset kollektiv forbindelse?

Borgmester Jens Jørgen Nygaard svarede, at der bliver lagt pres på DSB og det er bl.a. derfor at der er dobbelt spor til Frederikssund, og derfor at DSB fremmer anvendelse af 4 generationstog til ultimo 2003.

Jørgen Lodal, Danmarks Naturfredningsforening:

Jørgen Lodal var enige i, at 0++ løsningen ikke er omtalt tilstrækkeligt i VVM-undersøgelsen. Han var derimod ikke enig i Michael Schrøders vurdering af, at en forbedring i Chokoladekrydset m.v. i Ballerup kan sammenlignes med udformningen af Lyngbyvejen. Han satte spørgsmålstegn ved de biologiske undersøgelser, og om de kunne være gennemført på baggrund af ældre materiale om fx bestanden af rådyr, som er vokset meget i de senere år.

Birgitte Henriksen svarede, at der i VVM-undersøgelsen ikke er lavet sporundersøgelse. Der er gennemført en kortlægning, hvor biologer har været ude og registrere dyr og planter i området. Birgitte Henriksen tilføjede, at hegning indgår i projektet for at undgå kollision af større dyr. Faunapassager til rådyr kan udformes som dalbroer, da dyrene helst ikke vil gå gennem rør.

Michael Schrøder tilføjede at Skov- og Naturstyrelsen har mulighed for at påpege eventuelle manglende naturbevarende indsatser.

Aage Ovesen:

Aage Ovesen forklarede, at en Tværvej i Hovedforslag 1 vil opdele Smørumovre og Smørumnedre, og dermed komme til at virke som en barriere mellem de to byer. Aage Ovesen gjorde også opmærksom på, at 3 nuværende bebyggelser - seniorbofællesskaber - ikke er angivet på kortet, og at der fra Tværvej til kirken i Smørumnedre kun vil være 480 m. Kommunalbestyrelsen har anbefalet at vejen flyttes vest for Smørumnedre, og Aage Ovesen vil gerne vide, hvorfor dette ønske ikke er efterkommet.

Frank Jensen:

Frank Jensen gav også udtryk for, at 0+ og 0++ løsninger bør undersøges bedre. Frank Jensen kunne ikke forstå en omtale af, at Tværvejen ikke er attraktiv og god for motorvejen i den sammenfattende rapport, og ville gerne vide hvordan Vejdirektoratet er kommet frem til den konklusion.

Tina Studsgaard:

Tina Studsgaard ville gerne supplere de øvrige spørgsmål og vide hvorfor Tværvej ikke kan placeres vest for Smørumnedre.

Hanne Nielsen:

Hanne Nielsen vil helt konkret gerne vide om svinget i Hove er rettet ud, og hun henviste til rapport 251 s. 24.

Birgitte Henriksen svarede, at billederne af de eksisterende forhold ikke er ændret - optagelserne er fra foråret 2000.

Allan Nørgaard:

Allan Nørgaard foreslog, at Tværvej forløber i en vestligere linieføring fra Veksø og ned til motorvejen, i stedet for fra Kildedal Station.

Henrik Nejist Jensen uddybede trafikberegningerne med, at det ikke er helt rigtigt, som mange i deres indlæg har sagt, at der i 2010 trods anlæg af en motorvej vil være lige så stor trafik på Frederikssundsvej, som der er i dag, og at motorvejen kun vil give en aflastning i 2010 på ca. 15%. De ca. 38.000 biler, der ifølge rapporten er i dag er årssøgntrafik, som er et gennemsnit af alle årets dage. På hverdage er trafikken større og hverdagsdøgntrafikken var i 2000 ca. 44.000, og det er denne hverdagsdøgntrafik, der frem til 2010 er beregnet til at ville stige til ca. 50.000. Med anlæg af motorvejen er beregnet en aflastning i hverdagsdøgntrafikken i 2010 på 13.000 vest for Ring 4 og 16.000 vest for Vestbuen, som udgør henholdsvis ca. 25% og næsten 40% af trafikken uden motorvej.

Udover Frederikssundsvej er det i høj grad, de ruter der er beskrevet som siveruter, der aflastes.

6. Afslutning ved borgmester Jens Jørgen Nygaard

Borgmesteren afsluttede mødet med et kort indlæg, der kan sammenfattes i:

- Det er en enig kommunalbestyrelsen, der mener at ingen af hovedforslagene kan bruges. Hovedforslag 1 vil ødelægge Ledøje-Smørum Kommune og Hovedforslag 2 vil flytte trafik fra et område til et andet og derved ødelægge andre bysamfund.
- I moderne planlægning ønsker man at bevare de grønne områder tæt på byerne.
- Frederikssundsvej skal forbedres - det vil vores efterkommere takke os for. Det er vigtigt at få løst problemerne, der hvor de er.
- Det er en politisk beslutning i kommunen, at arbejde imod motorvejen.

Borgmesteren sagde tak til Vejdirektoratets medarbejdere og tak for indlæg fra de mange deltagere.

Glostrup torsdag den 14. november 2002 (fælles med borgermøde for Motorring 3)

Deltagerantal: 200

1. Velkomst ved borgmester Søren Enemark, Glostrup Kommune

Byder alle velkommen og er glad for, at der er så mange fremmødte.

Gør opmærksom på, at borgermødet omfatter både udbygning af Motorring 3 og en ny højklasset vej i Frederikssundfingern. Understreger, at borgere fra andre kommuner er meget velkomne, men at debatten nok kommer til at handle om de lokale forhold. Giver ordet videre til anlægschef Michael Schrøder.

2. Introduktion ved anlægschef Michael Schrøder, Vejdirektoratet

Vejdirektoratet har udarbejdet de 2 VVM-undersøgelser, som vil blive præsenteret i aften.

Udbygning af Motorring 3 og Ny højklasset vej i Frederikssundfingern.

Gennem undersøgelserne har Vejdirektoratet forsøgt at inddrage borgerne, og derfor skulle mødet og de 2 VVM-redegørelser gerne give svar på bl.a. de spørgsmål borgerne har stillet til projekterne

3. Præsentation af VVM-undersøgelsen for udbygning af Motorring 3 ved projektleder Jens Holmboe, Vejdirektoratet

Nedenstående indeholder udelukkende hovedlinierne i præsentationen. For yderligere information henvises til vedlagte overheads samt de 5 udsendte rapporter med VVM-redegørelsen (ref.)

Hovedforslaget og tilhørende konsekvenser:

Muligheder der er blevet undersøgt for udvidelse af Motorring 3 samt alternativer til en udvidelse.

Hovedforslaget er en udvidelse til 6 spor med 3 meter brede nødspor, således at nødspor evt. senere kan anvendes som kørespor i myldretiden.

I tilknytning til hovedforslaget er endvidere behandlet følgende 3 varianter, som evt. kan tilvælges hovedforslaget:

Forbindelsesanlæg fra Lyngby Omfartsvej til Motorring 3.

Forberedelse af tilslutning af en eventuel udbygning af Frederikssundmotorvejen.

Stoppesteder til busdrift på Motorring 3.

Trafikale konsekvenser af Hovedforslaget:

Uden udbygning forventes trafikken på Motorring 3 at stige med ca. 16 - 23 procent frem til 2010. Udbygges Motorring 3 som beskrevet i Hovedforslaget forventes en yderligere stigning på 11 - 16 procent i forhold til situationen uden udbygning af strækningen.

Støjmæssige konsekvenser af Hovedforslaget:

Hovedforslaget indeholder opsætning af ca. 18 km støjskærme, hvoraf hovedparten er 4 meter høje.

Syd for Jyllingevej indeholder Hovedforslaget ikke opsætning af støjskærme, idet de kun vil have en begrænset støjmæssig effekt i boligområderne bag Vestvolden

Hovedforslaget indeholder hastighedsbegrænsning på 110 km/t mellem Buddingevej og Holbæk-motorvejen og 90 km/t nord for Buddingevej.

Fordele og ulemper ved særlig støjsvag vej-belægning (f.eks. drænasfalt): Hovedforslaget indeholder en mere støjsvag belægning end den nuværende. I forbindelse med en detailprojektering vil der ske nærmere tekniske og økonomiske analyser af evt. drænasfalt på Motorring 3.

De støjmæssige konsekvenser af Hovedforslaget generelt samt i Glostrup og Brøndby kommuner blev præsenteret, jvf. vedlagte overheads.

Miljømæssige konsekvenser af Hovedforslaget:

Kort gennemgang af enkelte øvrige miljømæssige konsekvenser. Der henvises i øvrigt til Vejdirektoratets rapport nr. 266 - Miljøvurdering.

Arealmæssige konsekvenser af Hovedforslaget:

Der er tale om en foreløbig vurdering, idet der kan forekomme justeringer i forbindelse med en detailprojektering af udvidelsen.

Projektets gennemførelse:

Der vil i en detailprojektering være meget fokus på at finde hensigtsmæssige løsninger til afvikling af trafikken i anlægsperioden. Målet er at holde så meget trafik som muligt på Motorring 3.

Såfremt Folketinget vedtager en anlægslov i foråret 2003 forventes følgende tidsplan:

2003-04: Detailprojektering, besigtigelse og ekspropriation

2005-08: Gennemførelse af anlægsarbejdet

4. Præsentation af VVM-undersøgelse af en ny højklasset vej i Frederikssundfingern ved projektleder Birgitte Henriksen, Vejdirektoratet

Redegør for VVM-undersøgelsen under følgende hovedpunkter:

Generelt (bl.a. om baggrunden for VVM-undersøgelsen, de miljømæssige forhold og den trafikale situation nu og fremover i Frederikssundfingern)

Hovedforslag 1 (bl.a. om forslagens forløb gennem Værebros Ådal, udformning samt konsekvenser af vejanlægget)

Hovedforslag 2 (bl.a. om forslagens forløb gennem Stenløse og Ølstykke, udformning samt konsekvenser af vejanlægget)

Trafik (bl.a. de trafikale konsekvenser af Hovedforslag 1 og 2)

Alternativer (herunder forbedringer af den eksisterende Frederikssundsvej og udbygning af den kollektive trafik)

Økonomi

Opfordrer til at man henter rapporterne på biblioteker og rådhus, hvis der ikke er nok til alle på mødet.

5. Det videre forløb ved landinspektør Søren Baumgarten, Vejdirektoratet

Høringsfristen for Vejdirektoratets VVM-redegørelse for en udbygning af Motorring 3 er d. 31. december 2002. VVM-redegørelsen for en ny højklasset vej i Frederikssundfingern er i offentlig høring frem til den 18. december. Høringssvar der fremsendes til Vejdirektoratet inden den 31. december 2002 vil dog på grund af juleferie og efterfølgende helligdage også blive behandlet.

Efter den offentlige høring udarbejder Vejdirektoratet en indstilling til Trafikministeren. Det er herefter op til Trafikministeren at beslutte fremsætte forslag til en anlægslov.

Gennemgår hvad der sker i forbindelse med besigtigelse og ekspropriation, hvis Folketinget vedtager en anlægslov.

Redegør for betingelserne for evt. forlods overtagelse af ejendomme før de almindelige ekspropriationer.

Opfordrer naboer til evt. at kontakte Vejdirektoratet for en nærmere drøftelse af konkrete problemstillinger vedr. deres ejendom.

6. Spørgsmål og debat

Ordstyrer: Borgmester Søren Enemark

Understreger, at der præsenteres to projekter:

Udbygning af Motorring 3 og

Ny højklasset vej i Frederikssundfingern.

Anfører, at Vejdirektoratet baserer forslagene i Frederikssundfingern på tidligere undersøgte vejprojekter på strækningen. Alternativer er ikke undersøgt detaljeret nok med henblik på at undgå en 6-sporet motorvej gennem Vestskoven.

Vejdirektoratet har glemt, at trafikalt fra Københavns Amt viser, at trafikken går på tværs af indfaldsvejene og ikke ind til København. Det vil derfor være naturligt at bygge en ny ringvej (B5-linien). Derved kan krydset mellem Frederikssundsvej og Ring 4 (ved Toms fabrikker) aflastes, og er det ikke nok, må man også bygge den ydre ringvej (B6 - forbindelse mellem Hillerød og Roskilde).

Opfordrer alle til at underskrive protest mod Frederiks-sundmotorvejen.

Anlægschef Michael Schrøder, Vejdirektoratet

Beslutningen om at undersøge muligheden for etablering af en Frederikssundmotorvej er politisk. Det, der er til debat, er de miljømæssige konsekvenser og afværgeforanstaltningerne, som er præsenteret i Vejdirektoratets undersøgelse.

Kåre Fog, Grøn Trafik i Bycirklen

Grøn Trafiks bemærkninger til VVM-undersøgelsen, kan opsummeres i følgende 13 hovedpunkter:

En motorvej vil ikke reducere trafikken på Frederikssundsvej ret meget.

Mangler uddybning af forbedring af den eksisterende Frederikssundsvej (0++-løsning).

Sivetrafikken bliver ikke reduceret meget.

En motorvej vil øge presset på en fast forbindelse under Roskilde Fjord.

Chokoladekrydset ved Ring 4 vil blive belastet fra syd ved anlæg af motorvejen.

Vigtige naturområder og landskaber bliver ødelagt.

Udfletningsanlæg med Motorring 4 vil -æde- en stor del af Vestskoven.

En motorvej går hen over 8 kildepladser.

Der er intet belæg for, at motorveje øger erhvervsudviklingen.

Øget trafik nord-syd til erhverv og boliger ved Frederikssundsvej ved anlæg af en motorvej syd for Stenløse.

En motorvej betyder øget biltrafik - problemerne kommer igen efter nogle år.

-Smarte- løsninger med f.eks. pendlerbusser ønskes.

Frederikssundsvej uden motorvej giver muligheder for at udvikle og afprøve nye løsningsmuligheder.

Mener der er fejl i trafiktallene ved Krydset Frederikssundsvej / Ring 4, idet der øjensynligt "forsvinder" 20.000 biler.

Konstaterer, at Motorring 3 vil være fyldt op igen allerede i 2013.

Det er ikke en holdbar løsning at lede trafik til de store arbejdspladser i Ballerup gennem Glostrup.

Grøn Trafik i Bycirklen går ind for 0+ og 0++ løsninger samt forbedring af den kollektive trafik.

Anlægschef Michael Schrøder, Vejdirektoratet

Der er ikke fejl i trafiktallene, men man skal studere den detaljerede trafikrapport for at kunne se fordelingen af trafikken i detaljer i de enkelte kryds. Rapporten er fremlagt.

Vejdirektoratet har i sit kommissorium haft til opgave at lave en VVM-undersøgelse af en ny højklasset vej i Frederikssundfingern. Derudover er der i VVM-undersøgelsen set på mulighederne for at forbedre den eksisterende Frederikssundsvej - det man kalder 0+-forslaget. Det vil ikke forbedre trafikafviklingen væsentligt.

Tænker man med forslaget om en 0++ løsning på mere højklassede løsninger i den eksisterende vejs linieføring, skal man have med i betragtning, at der i Frederikssundfingern i 2010 er et samlet behov for at kunne afvikle op mod 50.000 - 75.000 biler pr. dag. Det vil kræve en større motorgade som f.eks. Lyngbymotorgaden. En sådan højklasset vejløsning gennem Ballerup indgår ikke i VVM-undersøgelsen.

Anette Kristensen, Kastaniehøjs Grundejerforening

Enig i borgmester Søren Enemarks og Kåre Fogs synspunkter. Trafikproblemerne i Frederikssundfingern skal løses lokalt i stedet for at trafikken sendes ind til Glostrup.

Kastaniehøjs Grundejerforeningen mener, at trafikken i Ballerup vil blive aflastet af en tværvejsforbindelse længere ude i Frederikssundfingern. En motorvej vil ikke løse problemerne på den mest optimale måde.

Grundejerforeningen foreslår en 0++ løsning, hvor den kollektive trafik medtages og vil skrive til trafikministeren med en opfordring om, at medtage 0++ løsningen i undersøgelsen.

Opfordrer alle fremmødte til at underskrive en protestskrivelse. Indtil nu har foreningen samlet over 8000 underskrifter mod Frederikssundmotorvejen.

Anlægschef Michael Schrøder, Vejdirektoratet

Det er også dyrt at lave kollektive forbindelser, og problemerne med at afvikle trafikken igennem Ballerup bliver ikke løst i tilstrækkelig grad ved alene at ombygge krydset mellem Ring 4 og Frederikssundsvej.

Projektleder Birgitte Henriksen, Vejdirektoratet

Viser overhead med de trafikale konsekvenser af alene at anlægge en Tværvejsforbindelse. Beregningerne af de trafikale konsekvenser viser, at Frederikssundsvej ikke aflastes væsentligt af en Tværvej - derimod vil de tværgående ruter, Motorring 4 og rute 6 (Slangerup-Roskilde) især aflastes. På Frederikssundsvej vest for en Tværvej ses en forøgelse af trafikken med ca. 1.500 biler pr. hverdagsdøgn og øst for aflastes Frederikssundsvej med maksimalt 2.500 biler i.f.t., hvis Tværvej ikke etableres.

Elisabeth Jensen

Er imod de fremlagte vejplaner. Anlæg af nye veje ødelægger naturen, bl.a. fordi de skaber barrierer, og allerede anlagte vej kan ikke fjernes igen. På vejene dræbes mennesker og dyr, og der spredes røg og støj.

Er bekymret over oliepriserne, og oliereserverne slipper måske snart op. Ønsker en anden infrastruktur, og mener at nye veje kun må anlægges som udvidelser af allerede eksisterende veje.

Henning Jensen, SF i Glostrup

SF går ikke ind for en ny motorvej, men hvis den politiske virkelighed gør, at det ikke nytter at sige nej, må man tænke i de alternativer, som gør mindst skade.

SF i Glostrup har derfor et løsningsforslag for strækningen mellem Ring 3 og Motorring 3, hvor sænkede spor langs med Jyllingevej skaber en direkte forbindelse fra Frederikssundmotorvejen til Motorring 3. Denne løsning tager hensyn til Vestskoven.

Anlægschef Michael Schrøder, Vejdirektoratet

Vejdirektoratet vil vurdere forslaget fra SF, som dog ikke skaber en højklasset forbindelse til Motorring 3.

Ove Spindler, Glostrup

Vejdirektoratets fremstilling behandler ikke de lokale interesser. Har svært ved at forstå nødvendigheden af et stort udfløtningsanlæg ved Motorring 3.

Roser borgmestrene i en række kommuner for at gå til Folketinget for at stoppe projektet.

Ønsker ikke, at der anlægges vej i grønne arealer: "Der skal også være skov til vore børnebørn".

Ulla Jensen, Albertslund

Grundlæggende enig med Kåre Fog. Ønsker at støtte den kollektive trafik og savner redegørelse for CO₂-udslip og luftforurening.

Ønsker støjskærm i vejens sydlige side ved Harrestrup Mose.

Hvilken betydning har anlæg af motorvejen for grundvandsstanden i moseområder?

Projektleder Birgitte Henriksen, Vejdirektoratet

CO₂-mængder fremgår af miljøvurderingsrapporten. Det samlede CO₂-udslip øges med 0,2 % som følge af trafikken på Frederikssundmotorvejen.

I forbindelse med udformningen og valg af metode til at passere moseområder tager vi hensyn til de følsomme naturområder bl.a. ved at undgå at påvirke grundvandsstanden. Forventer ikke, at der skal foretages permanent grundvandssænkning i moseområder.

Poul Jørgensen

Takker Vejdirektoratet for det fyldige og sobre materiale og er glad for, at man anbefaler at anlægge veje i grønne områder frem for at anlægge dem tæt ved boliger. Det svarer til den oprindelige tanke med Københavns fingerplan. Kan man flytte vejen tættere på Jyllingevej?

Peger på manglende stiforbindelser under Jyllingevej og Frederikssundmotorvejen vest for Motorring 3

Thorbjørn Stenholm, Grøn Guide

Vejdirektoratet har i aften præsenteret projekter for 4 mia. kr., men disse projekter har kun en levetid på 10 år. Peger på, at man kan få mange omfattende trafik-projekter for dette beløb.

Undrer sig over, at de undersøgte kollektive modeller kun ser snævert på bus- og togforbindelser, men ikke behandler den samlede bolig-arbejdssted-transport. F.eks. savnes en ordentlig vurdering af konsekvenserne af delebiler.

Konstaterer desuden, at de naturmæssige værdier ikke er prissat. Anbefaler at disse værdier indgår i en cost-benefit analyse. Savner konsekvens af samfundsmæssige investeringer, bl.a. andet en vurdering af, hvor man får mest miljø for pengene.

Jens Frisenberg, Glostrup

Forstår ikke, at der igangsættes et projekt om en Frederikssundmotorvej, da bilerne ikke skal ind til København, men på tværs.

Konsekvensen af en motorvej er en udflytning til Frederikssund - tager trafikmodellen hensyn til dette?

William Pedersen, Hvissingevej, Glostrup

Frederikssundmotorvejen bør flyttes helt tæt på Jyllingevej for at skåne Vestskoven, der ellers ødelægges helt unødvendigt.

De østvendte ramper ved Ring 3 kan undværes, da trafikken nord fra kan benytte Roskildevej i stedet.

Anlægschef Michael Schrøder, Vejdirektoratet

Vejdirektoratet vil se på om ramperne kan undværes - William Pedersen er velkommen til at fremlægge synspunkterne for Vejdirektoratet ved et møde.

Projektleder Birgitte Henriksen, Vejdirektoratet

Årsagen til at motorvejen ikke placeres nærmere Jyllingevej er bl.a., at man ønsker at bevare Vestvolden og undgå at berøre erhvervs- og boligområder nord for Jyllingevej yderligere. Forslaget til udfløtningsanlægget ved Ring 3 er udformet, som det er, for bl.a. at undgå farlige venstresving, og for at få en tilstrækkelig flettestrækning på ramperne mellem Ring 3 og Motorring 3.

Benjamin Buemann, Grøn Trafik i Bycirklen

Man kan forøge kapaciteten væsentligt i krydset i Ballerup ved at lave niveaufrie skæringer. Det kan gøres ved simpel hovedregning.

Anlægschef Michael Schrøder, Vejdirektoratet

Med de aktuelle trafikmængder i Frederikssundfjorden (50.000-75.000 biler), er det ikke nok med nogle enkelte niveaufrie skæringer. Derimod er det nogle store anlæg, der skal bygges.

Thorbjørn Stenholm, Grøn Guide

Væksten i privatbilismen kan bremses, og Vejdirektoratet bør tænke i økologi og færre biler.

Borgmester Søren Enemark

Borgerne i Glostrup holder af Vestskoven - det foreslåede indgreb kan sammenlignes med at bygge vej gennem Dyrehaven

Anlægschef Michael Schrøder, Vejdirektoratet

Takker for indlæggene og den gode debat.

Høringsfristen for Motorring 3 er den 31. december 2001. Den offentlige høring for VVM-undersøgelsen af en ny højklaset vej i Frederikssundfjorden slutter den 18. december 2002. Høringssvar der fremsendes til Vejdirektoratet inden den 31. december 2002 vil dog på grund af juleferie og de efterfølgende helligdage også blive behandlet.

Høringssvarene vil indgå i det sammenfattende høringsnotat, som fremsendes til Trafikministeriet.

Ballerup tirsdag 26. november 2002 på Parkskolen

Deltagerantal: 300

1. Velkomst ved Borgmester Ove E. Dalsgaard, Ballerup kommune

Borgmesteren bød velkommen til borgermødet i Parkskolens nye mødesal og fortalte, at borgermødet var flyttet til skolen da han var bange for at der ikke var plads nok på rådhuset, hvor det ellers var annonceret at mødet skulle afholdes. Ove E. Dalsgaard tilføjede, at Vejdirektoratet har lavet et flot stykke arbejde, som vil blive gennemgået på borgermødet.

2. Præsentation af aftenens program ved anlægschef Michael Schrøder, Vejdirektoratet

Michael Schrøder bød også velkommen til mødet og oplyste, at Vejdirektoratet efter høringen vil lave et referat, en høringsrapport og en indstilling til trafikministeren. Høringsfristen er den 18. december 2002. Hørings svar der fremsendes til Vejdirektoratet inden 31. december 2002 vil dog på grund af juleferie og de efterfølgende helligdage også blive behandlet. Alle hørings svarene vil indgå i det sammenfattende høringsnotat, som fremsendes til Trafikministeren.

Michael Schrøder præsenterede aftenens program:

- Præsentation af VVM -undersøgelsen ved projektleder Birgitte Henriksen
- Det videre forløb ved landinspektør Søren Baumgarten
- Spørgsmål og debat

3. Præsentation af VVM-undersøgelsen ved projektleder Birgitte Henriksen, Vejdirektoratet

Birgitte Henriksen præsenterede VVM -undersøgelsen under følgende hovedpunkter:

- **Generelt** (bl.a. om baggrunden for VVM -undersøgelsen, de miljømæssige forhold og den trafikale situation nu og fremover i Frederikssundfingeren)
- **Hovedforslag 1** (bl.a. om forslaget forløb gennem Værebros Ådal, udformning samt konsekvenser af vejanlægget)
- **Hovedforslag 2** (bl.a. om forslaget forløb gennem Stenløse og Ølstykke, udformning samt konsekvenser af vejanlægget)
- **Trafik** (bl.a. de trafikale konsekvenser af Hovedforslag 1 og 2)
- **Alternativer** (herunder forbedringer af den eksisterende Frederikssundsvej og udbygning af den kollektive trafik)
- **Økonomi**

4. Det videre forløb ved landinspektør Søren Baumgarten, Vejdirektoratet

Søren Baumgarten gennemgik projektets videre forløb, hvis der vedtages en anlægslov. Såfremt folkettingen beslutter at vedtage en anlægslov, vil projektet blive fastlagt som en smal korridor. Herefter vil der typisk ske følgende:

- Detailprojektering og besigtigelse ved Ekspropriationskommissionen (hvor borgerne har igen mulighed for indflydelse)
- Ekspropriationer (hvor ejeren kan fremsætte erstatningskrav)
- Anlæg af motorvejen

- Matrikulær berigtigelse

Søren Baumgarten fortalte endvidere også om betingelserne for forlods overtagelse af ejendomme, som berøres af et vejanlæg.

5. Spørgsmål og debat:

Borgmester Ove E. Dalsgaard indledte debatten med at minde deltagerne om at opgive sit navn af hensyn til referatet. Borgmesteren præsenterede panelet fra Vejdirektoratet: Trafikplanlægger Henrik Nejst Jensen, projektleder Birgitte Henriksen, anlægschef Michael Schrøder, planlægningschef Ole Kirk og landinspektør Søren Baumgarten.

Marianne Thorsen, Grøn Trafik i Bycirklen:

Marianne Thorsen præsenterede Grøn Trafiks bemærkninger til VVM-undersøgelsen, som kan opsummeres i følgende 13 hovedpunkter:

1. En motorvej vil ikke reducere trafikken på Frederikssundsvej ret meget.
2. Mangler uddybning af forbedring af den eksisterende Frederikssundsvej (0++ løsningen).
3. Sivetrafikken bliver ikke reduceret meget.
4. En motorvej vil øge presset på en fast forbindelse under Roskilde Fjord.
5. Chokoladekrydset ved Ring 4 vil blive belastet fra syd hvis motorvejen anlægges.
6. Vigtige natur- og landskaber bliver ødelagt.
7. Udfløtningsanlæg med Motorring 4 vil 'æde' en stor del af Vestskoven.
8. En motorvej går hen over 8 kildepladser.
9. Der er intet belæg for at motorveje øger erhvervsudviklingen.
10. Øget trafik nord-syd til erhverv og bolig ved Frederikssundsvej ved anlæg af en motorvej syd for Stenløse.
11. En motorvej betyder øget biltrafik - problemerne kommer igen efter nogle år.
12. 'Smarte' løsninger med fx pendlerbusser ønskes.
13. Frederikssundsvej uden motorvej giver muligheder for at udvikle og afprøve nye løsningsmuligheder.

Marianne Thorsen påpegede, at der er store problemer i Ballerup - det hænger sammen med at man har placeret de mange arbejdspladser i Malmparken og Lautrupparken. En motorvej vil ikke aflaste trafikken ret meget i Ballerup og mente at der bliver kø på sydsiden af Chokoladekrydset i stedet for vest for, hvis der anlægges en motorvej. Motorring 3 vil efter udvidelsen fra 4 til 6 spor være fyldt op allerede i 2013 og med en Frederikssundmotorvej vil det allerede være i 2010.

Grøn Trafik pegede på en ombygning af de tre store kryds i Ballerup. Det skal kombineres med kollektiv trafik - det kan være pendlerbusser til Malmparken og Lautrupparken. Det vil efter Grøn Trafiks opfattelse flytte 20.000 biler fra Frederikssundsvej, hvis busserne kører med 5 minutters drift.

Borgmesteren svarede på kritikken af de udlagte erhvervsområder i kommunen (ca. 12.-13-000 arbejdspladser i Lautrupparken), at det er i overensstemmelse med femfingerplanen for udviklingen i Københavnsområdet, som er en fornuftig plan. Borgmesteren gav også udtryk for, at det er klart at når udviklingen flytter ud langs fingrene, skal infrastrukturen også følge med.

Søren Christiansen, formand for Teknik- og Miljøudvalget i Ballerup kommune:

Søren Christiansen roste Vejdirektoratet for at give en god præsentation og at afholde gode borgermøder,

men påpegede, at der i VVM-undersøgelsen mangler en vurdering af sivetrafikken, hvilket har stor betydning for boligområderne i kommunen. Han ville gerne vide, hvad en stigning af trafikken til 50.000 biler på Frederikssundsvej vil betyde for sivetrafikken.

Henrik Nejst Jensen svarede til spørgsmålet om sivetrafik, at sivetrafik pga. af trængsel vælger at køre ad andre veje. Der er ikke plads til at trafikken stiger i myldretiden på Frederikssundsvej. Væksten i sivetrafikken vil være ca. 20%. Viden herom kan ses i Vejdirektoratets rapport om sivetrafik i Frederikssundsfingeren.

Henrik Nejst Jensen tilføjede, at det ikke er helt korrekt at sige, at trafikken i Ballerup med en motorvej i 2010 vil være lige så høj som i dag. Trafikken i dag er nemlig opgivet som gennemsnitlig årsdøgntrafik (alle årets dage), mens den i 2010 er angivet som hverdagsdøgntrafik.

Henrik Wolfhagen, Smørum:

Henrik Wolfhagen roste Vejdirektoratet for godt materiale om og god præsentation af VVM-undersøgelsen. Henrik Wolfhagen understregede, at der er et ønske om at begrænse støjen fra Frederikssundsvej og efterlyste en grundigere undersøgelse af 0+ alternativet, fx at undersøge en udbygning af den eksisterende Frederikssundsvej for 2 mia. kr. Henrik Wolfhagen ville gerne vide, om der er taget højde for, at Hovedforslag 1 vil give mere trafik i Chokoladekrydset og flytte problemerne ud på Holbækmotorvejen.

Henrik Nejst Jensen forklarede, at af de ca. 38.000 biler som kører på motorvejen i Hovedforslag 1 og 2 vil kun en begrænset andel køre mod nord ved Motorring 4 ad Ring 4 til Chokoladekrydset, og samlet set viser trafikberegningerne en aflastning på ca. 10.000 indkørende bilister i Chokoladekrydset i begge hovedforslag.

Michael Schrøder svarede på spørgsmålet om at bruge 2 mia.kr. i stedet for 200 mio. kr. til at ombygge Frederikssundsvej i Ballerup. I 2010 vil der være behov for at trafikbetjene 50.000-75.000 biler i Frederikssundsfingeren. En vejudformning, der vil kunne klare disse trafikmængder, vil kunne sammenlignes med Lyngby-motorgaden. Det vil indebære, at en ombygning af hele Frederikssundsvej (Ballerup-Frederikssund) vil komme til at koste 5-6 mia. kr., hvilket er forklaringen på, at et sådan alternativ ikke fremgår af VVM-redegørelsen.

Kåre Fog, Grøn Trafik i Bycirklen:

Kåre Fog viste på en overhead mulige udformninger af krydsene på Frederikssundsvej i Ballerup. Det blev forklaret, at dimensionerne på ramperne måske ikke er helt korrekte, men at det alligevel gerne skulle illustrere, at det efter hans mening godt kan lade sig gøre at ombygge krydsene med niveaufrie skæringer på de arealer, der i dag er til rådighed.

Kåre Fog tilføjede, at det ikke er nødvendigt at anvende udformninger, som på Lyngbyvejen, da disse krydsudformninger, som han har skitseret, efter hans mening vil kunne betjene ca. 60.000 biler pr. døgn. Grøn Trafik mener ikke, at det er nødvendigt at anvende løsninger til 5-6 mia.kr.

Jørgen Lodal, Danmarks Naturfredningsforening, Lokalkomiteén i Ballerup:

Jørgen Lodal takkede for flot materiale fra Vejdirektoratet og for at kommunen havde flyttet mødet til de nye lokaler på Parkskolen. Han sagde, at det er urimeligt at ombygningerne på Frederikssundsvej ikke er medregnet i prisen for Hovedforslag 1, da det efter hans mening vil betyde, at de to hovedforslag vil blive lige dyre.

Michael Schrøder svarede, at det er korrekt at ombygningen af den eksisterende Frederikssundsvej ikke er medregnet i prisen for Hovedforslag 1. Beløbet kan skønnes i størrelsesordenen 100 mio. kr. Det er den fremtidige vejbestyrelse (amt eller kommune) der skal tage stilling hertil og gennemføre og betale disse trafiksaneringer.

Torben, Ballerup:

Torben spurgte, hvad der vil blive gjort for at støjdampe, da midlerne til at gennemføre støjbekæmpelse ikke længere er til stede.

Michael Schrøder svarede at det er korrekt, at der ikke længere er afsat midler på finansloven til støjdæmpende foranstaltninger langs eksisterende veje. De fremsatte hovedforslag indeholder støjdæmpende foranstaltninger, hvor det er vurderet at det er nødvendigt for at sikre et acceptabelt støjniveau langs motorvejen.

Kaj Melgaard, Skovlunde:

Kaj Melgaard fremførte, at Miljøstyrelsens vejledende grænseværdi på 55 dB altså er en grænseværdi. I VVM-undersøgelsen blev der efterlyst en fordeling af støjen over døgnet i forbindelse med støjkortlægningen, og med hvilken hastighed og sammensætning af trafikken støjberegningerne er gennemført.

For at kunne forestille sig det støjniveau der vil blive langs en ny motorvej, fx ved kolonihaverne i Ballerup, anbefalede Kaj Melgaard deltagerne at gå ned til Ring 4 ved Vestbuen og lytte til støjen - det svarer efter hans overbevisning til den støj, der kan forventes at komme ved kolonihaverne.

Kaj Melgaard afsluttede med at sætte spørgsmålstegn ved, at det samlede antal af boliger, der bliver belastet med støj over 55 dB på hele influensvejnettet, ikke er større end 13.000 boliger.

Birgitte Henriksen svarede, at der ikke findes lovfastlagte grænseværdier for støj, når der bygges nye veje.

Ikke desto mindre forsøger vi at overholde 55 dB. Miljøstyrelsens vejledende grænseværdi på 55dB gælder for boliger, der opføres langs eksisterende veje. Grænseværdien på 55 dB er angivet som et døgn gennemsnit, hvilket er i overensstemmelse med oplevelsen af støjens fordeling over døgnet, når der er tale om en gennemsnitlig trafikfordeling med mest trafik om dagen, mindre om aftenen og meget begrænset trafik om natten. Grænseværdien er et udtryk for en afvejning af hensynet til sundhed på den ene side og samfundsøkonomi på den anden side. Grænseværdien er fastsat således, at der vil være 10-15% af befolkningen, der vil føle sig stærkt generet ved et støjniveau på 55 dB. Birgitte Henriksen oplyste til slut, at støjberegningerne er gennemført svarende til en hastighed på 110 km/t.

Hans Hansen:

Hans Hansen udtalte, at han ser frem til at der bliver bygget en motorvej til Frederikssund.

Tage Astrup, Stenløse:

Tage Astrup spurgte om lodsejere, der bor nærmere end 50 m fra vejmidten, vil blive tilbudt ekspropriation.

Søren Baumgarten svarede, at det ikke er muligt at give et præcist svar, da det afhænger af den enkelte ejendoms forhold. Der vil være ejendomme, der ligger tættere på vejmidten end 50 m, der ikke bliver eksproprieret, mens andre ejendomme vil blive eksproprieret pga. en specifik placering i forhold til motorvejen. Det er en individuel vurdering, som foretages af ekspropriationskommissionen.

Finn Paaske:

Finn Paaske spurgte om motorvejen vil blive udbygget etapevis og efterspurgte løsninger på Frederikssundsvej i de kommende år inden motorvejen åbner, så trafikken ikke bryder sammen. Det kunne fx være løsninger, hvor stiforbindelser for fodgængere og cyklister flyttes, så afviklingen i krydset forbedres. Han henviste til, at den ekstra lange højresvingsbane i Chokoladekrydset har hjulpet på afviklingen af trafikken i krydset. Finn Paaske spurgte, om der er muligheder for at gennemføre flere af sådanne løsninger inden motorvejen åbnes.

Michael Schrøder svarede, at der ikke er taget stilling til i hvilke etaper motorvejen i givet fald skal udbygges. Det vil være en mulighed at starte tættest på København pga. af trafikens størrelse og så udbygge mod vest.

Michael Schrøder tilføjede, at det er vanskeligt på stedet at svare på, hvad der kan gøres i Chokoladekrydset indtil en motorvej åbnes.

Alex Nielsen, Skovlunde:

Alex Nielsen sagde, at han mener at mange mennesker på Frederikssundsvej og Ballerup Byvej vil være glade for en motorvej. Han spurgte, om hvor meget en motorvej vil aflaste Ballerup Byvej, Frederikssundsvej og evt. Ågerupvej.

Henrik Nejst Jensen henviste til den sammenfattende rapport, hvor disse trafiktal er angivet. Henrik Nejst Jensen angav hvor meget trafikken bliver aflastet på de 3 veje. Ballerup Byvej bliver aflastet med 13.-14.000 biler pr. døgn. Længere ude af Frederikssundsvej på Måløv Byvej sker der en aflastning på ca. 16.000 biler pr. døgn. På Ågerupvej stiger trafikken med ca. 800 biler pr. døgn vest for Vestbuen og aflastes med ca. 700 biler pr. døgn øst for Vestbuen.

Lolan Ottesen, kommunalbestyrelsen:

Lolan Ottesen roste både materialet fra VVM-undersøgelsen og præsentationen. Lolan Ottesen udtalte, at hun godt kan forstå, at Smørum er bekymret for en motorvej, men at budskabet fra Ballerup alligevel skal være, at en motorvej er en nødvendig løsning og at Ballerup kommunalbestyrelse gerne vil have en motorvej.

Ingvar Andersen, Klokkerhaven:

Ingvar Andersen fortalte, at beboerne i Klokkerhaven har fået en støjskærm. Inden skærmen blev sat op, var støjniveauet ca. 61 dB. Det er med opsætning af skærmen blev reduceret til ca. 55 dB, hvilket opleves som en halvering af støjen. Ingvar Andersen tilføjede, at det siger lidt om hvor slemt det er at bo op af Frederikssundsvej.

En borger fra Stenløse:

Han satte spørgsmålstegn ved Grøn Trafiks forslag om at indsætte pendlerbusser mellem Frederikssundbanen og Lautrupparken/Malmparken, og derved overflytte ca. 20.000 biler til busser. Han spurgte også om, hvor bred tunnelen i Stenløse er planlagt.

Birgitte Henriksen svarede, at tværsnittet i tunnelen gennem Stenløse er 26 m, og da der endvidere etableres en lokalvej på sydsiden af motorvejen vil det kræve et arealbehov der er større end den eksisterende Frederikssundsvej. Det vil derfor blive nødvendigt at ekspropriere ejendomme på strækningen.

Ida Bode, kommunalbestyrelsen:

Ida Bode roste det fremlagte materiale fra VVM-undersøgelsen, men hun tilføjede også, at det er meget omfattende. Derfor kan det godt være svært for borgere, at vurdere VVM-undersøgelsen, da det næsten kræver at man skal være ekspert.

Michael Schrøder svarede, at han håber det vil lykkes at komme igennem materialet og forstå det også uden at være vejekspert.

Christian Hansen, Buekvarteret:

Christian Hansen spurgte om, hvad der ville blive gjort for at dæmpe støjgenerne for de beboere, der bor i kvarteret.

Henry Jensen:

Henry Jensen spurgte, hvorfor der ikke er planlagt støjafskærmning langs Harrestrup Haveforening.

Birgitte Henriksen svarede, at der i dag er anlagt støjvolde ved haveforeningen. I forbindelse med motorvejsbyggeriet vil eventuel overskudsjord blive brugt til at udbygge voldene.

Hans Nielsen, Vestbuen:

Hans Nielsen fortalte, at han i dag er plaget af støj og understregede, at der er behov for at gøre noget ved krydset Frederikssundsvej/Hold An Vej, da det er meget svært at komme igennem.

Kåre Fog, Grøn Trafik:

Kåre Fog kommenterede forslaget om overflytning af biler til pendlerbusser og forklarede at det er gjort ud fra betragtningen om, at reducere trafikmængden i hele området og ikke bare flytte problemerne andre steder hen. Den beregnede overflytning er foretaget på baggrund af 5 minutters drift på Frederikssundbanen og pendlerbusser til erhvervsområderne. Herefter er der lavet nogle optimistiske bud på hvor mange biler, der kan flyttes og det vil nok nærmere maksimalt være 14-16.000 biler.

Birgitte Henriksen svarede, at det kun er 0,1% af biltrafikken der overflyttes i det kollektive alternativ, som er beskrevet i VVM-undersøgelsen. Dette forslag omfatter ikke indsættelse af pendlerbusser.

Jens Minnet, Skovlunde:

Jens Minnet var tilhænger af en motorvej og mente, at en del af formålet med en motorvej er, at forbedre den eksisterende Frederikssundsvej. Jens Minnet spurgte om, hvordan man har tænkt sig, at gøre det.

Michael Schrøder svarede, at hvis motorvejen anlægges kan der på sigt laves trafiksaneringer af den eksisterende Frederikssundsvej. Man kan f.eks. forestille sig en ombygning som på Gl. Køge Landevej i Greve og Solrød. Det vil i givet fald være den vejbestyrelse, der overtager den nuværende Frederikssundsvej, som skal tage stilling hertil og betale udgifterne.

Lis Lassen, Måløv:

Lis Lassen fortalte, at hun bor på Kratvej, hvor der i dag er sivetrafik, og ser derfor frem til en motorvejsløsning, hvor store trafikmængder kører på relevante veje.

Kenneth Mendahl, Bagsværd:

Kenneth Mendahl spurgte om, der er planer om at udvide Ring 4 fra 2 til 4 spor mellem Bagsværd og Ballerup.

Ole Kirk svarede, at der ikke er aktuelle planer om en udbygning til 4 spor på Ring 4.

Per Nørsgaard:

Per Nørsgaard spurgte, om det overhovedet er nødvendigt med et tilslutningsanlæg ved Ledøje, da han har bemærket, at det undervejs i undersøgelsen har ændret sig fra et helt til et halvt tilslutningsanlæg.

Birgitte Henriksen svarede, at det giver den største aflastning af de mindre veje i Smørum og Ballerup med et tilslutningsanlæg ved Ledøje.

Finn Paaske:

Finn Paaske fremførte, at det største problem i forbindelse med en motorvej er støj (- ikke klokkefrøer) og ville derfor gerne vide, om der bliver udført forskning i at reducere støj fra køretøjer.

Birgitte Henriksen henviste til det udviklingsarbejde, der foregår i EU.

Ole Kirk tilføjede, at det er dæk-vejbanestøjen der er dominerende ved høje hastigheder og i den forbindelse bliver der arbejdet med virkemidler, som fx asfalt, der reflekterer mindre støj.

Annette Kristensen:

Omtalte ombygning af Frederikssundsvej og nedklassificering og spurgte om der var en skjult dagsorden med at få så meget trafik over på motorvejen ved at nedklassificere Frederikssundsvej.

Michael Schrøder svarede, at nedklassificering og trafiksanering af vejen netop kan bidrage til at flytte den gennemkørende trafik fra Frederikssundsvej til motorvejen. - det er sådan set hele ideen med motorvejen.

Stig Møller:

Stig Møller oplyste, at der er blevet plantet træer syd for Brøndgården, hvor linieføringen for motorvejen er planlagt placeret.

Jens Aage Andersen, Baltorpvej:

Jens Aage Andersen pegede på den trafik, der kommer fra Smørum ad de små veje og belaster Ballerup, og han mente, at det er nødvendigt med en motorvej.

Esben Bruun Mortensen, Måløv:

Esben Bruun Mortensen udtalte, at han går ind for Hovedforslag 1 og mente at den større mængde sivetrafik, bl.a. på Kratvej, gør det svært at sikre skolevejene på de små veje.

Annette Kristensen:

Annette Kristensen påpegede med hensyn til trafiksikkerhed, at der også sker uheld på motorveje og at en motorvej over ådalen ikke er trafiksikker idet der er risiko for tågedannelser.

Patrick Forsman:

Patrick Forsman ville gerne vide om, motorvejen kan flyttes længere syd på ved kolonihaverne ved Harrestrup.

Birgitte Henriksen svarede, at det er vanskeligt at flytte motorvej længere mod syd pga. af naturinteresser, herunder den fredede Harrestrup Mose.

Marianne Thorsen:

Marianne Thorsen ville gerne præcisere, at kapaciteten på Frederikssundbanen er i orden - bl.a. nye tog i 2003 og nye køreplaner i 2005. Der er bare ikke forbindelse til erhvervsområderne i Ballerup.

Søren Christiansen, formand for Teknik- og Miljøudvalget:

Søren Christiansen spurgte, om forslaget fra Grøn Trafik i Bycirklen om en ombygning i Chokoladekrydset overhovedet kan lade sig gøre, og tilføjede, at det ikke er realistisk med en løsning med pendlerbusser, bl.a. ved at henvise til den lave benyttelse af samkørselspladsen ved Kildedal Station.

Michael Schrøder svarede, at det godt kan være at Grøn Trafik i Bycirkelens løsning i Chokoladekrydset kan lade sig gøre. Det er først et stort problem, når hele strækningen gennem Ballerup og eventuelt videre til Frederikssund skal ombygges til en mere højklasset løsning.

6. Afslutning ved borgmester Ove E. Dalsgaard

Borgmesteren takkede både borgere og Vejdirektoratet for deltagelsen og afsluttede med at sige, at han håber på en motorvejsløsning, der er til gavn for flest mulige mennesker så de ikke udsættes for mere røg, møg og støj og så sivetrafikken reduceres og forholdene på Frederikssundsvej forbedres.

Rødovre torsdag den 28. november 2002 (fælles med borgermøde for Motorring 3)

Deltagerantal: 250

1. Velkomst ved formand for Teknisk Udvalg Svend Erik Pedersen, Rødovre Kommune

Byder velkommen og understreger, at velkomsten også gælder borgere fra andre kommuner end Rødovre.

2. Formål med mødet ved anlægsschef Michael Schrøder, Vejdirektoratet

Takker for velkomsten og byder på Vejdirektoratets vegne velkommen.

Borgermødet omfatter to VVM -undersøgelser (VVM står for Vurdering af Virkninger på Miljøet), som begge har betydning for Rødovre:

Ny højklasset vej i Frederikssundfingern
Udbygning af Motorring 3

3. VVM-undersøgelsen for en ny højklasset vej i Frederikssundfingern ved projektleder Birgitte Henriksen, Vejdirektoratet

Birgitte Henriksen redegør for VVM-undersøgelsen under følgende hovedpunkter:

Generelt (bl.a. om baggrunden for VVM -undersøgelsen, de miljømæssige forhold og den trafikale situation nu og fremover i Frederikssundfingern)

Hovedforslag 1 (bl.a. om forslaget forløb gennem Værebros Ådal, udformning samt konsekvenser af vejanlægget)

Hovedforslag 2 (bl.a. om forslaget forløb gennem Stenløse og Ølstykke, udformning samt konsekvenser af vejanlægget)

Trafik (bl.a. de trafikale konsekvenser af Hovedforslag 1 og 2)

Alternativer (herunder forbedringer af den eksisterende Frederikssundsvej og udbygning af den kollektive trafik)

Økonomi

Opfordrer til at man henter rapporterne på biblioteker og rådhus, hvis der ikke er nok til alle på mødet.

4. VVM-undersøgelse af en udbygning af Motorring 3 ved projektleder Jens Holmboe, Vejdirektoratet

Nedenstående indeholder udelukkende hovedlinierne i præsentationen. For yderligere information henvises til vedlagte overheads samt de 5 udsendte rapporter med VVM -redegørelsen (ref.)

Præsenterer Hovedforslaget og tilhørende konsekvenser.

Muligheder der er blevet undersøgt for udvidelse af Motorring 3 samt alternativer til en udvidelse.

Hovedforslaget er en udvidelse til 6 spor med 3 meter brede nødspor, således at nødspor evt. senere kan anvendes som kørespor i myldretiden.

I tilknytning til Hovedforslaget er endvidere følgende 3 varianter, som evt. kan tilvælges Hovedforslaget:

Forbindelsesanlæg fra Lyngby Omfartsvej til Motorring 3.

Forberedelse af tilslutning af en eventuel udbygning af Frederikssundmotorvejen.

Stoppesteder til busdrift på Motorring 3.

Trafikale konsekvenser af Hovedforslaget:

Uden udbygning forventes trafikken på Motorring 3 at stige med ca. 16 - 23 procent frem til 2010. Udbygges Motorring 3 som beskrevet i Hovedforslaget forventes en yderligere stigning på 11 - 16 procent i forhold til situationen inden udbygning af strækningen.

Støjmæssige konsekvenser af Hovedforslaget:

Hovedforslaget indeholder opsætning af ca. 18 km støjskærme, hvoraf hovedparten er 4 meter høje.

Syd for stibroen ved Hvidsværmervej indeholder Hovedforslaget ikke opsætning af støjskærme på østsiden af Motorring 3.

Det skyldes, at støjskærme på f.eks. 3 meter vil have en begrænset effekt for boligområderne bag Vestvolden.

Hovedforslaget indeholder hastighedsbegrænsning på 110 km/t mellem Buddingevej og Holbæk-motorvejen og 90 km/t nord for Buddingevej.

Gennemgår fordele og ulemper ved særlig støjsvag vej-belægning (f.eks. drænasfalt):

Hovedforslaget indeholder en mere støjsvag belægning end den nuværende. I forbindelse med en detailprojektering vil der ske nærmere tekniske og økonomiske analyser af evt. drænasfalt på Motorring 3.

Præsenterer de støjmæssige konsekvenser af Hovedforslaget generelt samt i kommunen, jvf. vedlagte overheads.

Miljømæssige konsekvenser af Hovedforslaget:

Gennemgår kort enkelte øvrige miljømæssige konsekvenser. Henviser i øvrigt til Vejdirektoratets rapport nr. 266 - Miljøvurdering.

Arealmæssige konsekvenser af Hovedforslaget:

Der er udelukkende tale om en foreløbig vurdering, idet der kan forekomme justeringer i forbindelse med en detailprojektering af udvidelsen.

Projektets gennemførelse:

Der vil i en detailprojektering være meget fokus på at finde hensigtsmæssige løsninger til styring af trafikken i anlægsperioden. Målet er at holde så meget trafik som muligt på Motorring 3.

Såfremt Folketinget vedtager en anlægslov i foråret 2003 forventes følgende tidsplan:

2003-04: Detailprojektering, besigtigelse og ekspropriation

2005-08: Gennemførelse af anlægsarbejdet

5. Det videre forløb ved landinspektør Søren Baumgarten, Vejdirektoratet

Gennemgår det videre forløb.

Høringsfristen for Vejdirektoratets VVM-redegørelse for en udbygning af Motorring 3 er d. 31. december 2002.

Høringsfristen for Vejdirektoratets VVM-redegørelse af en ny højklasset vej i Frederikssundfingern er den 18. december 2002.

Hørings svar der fremsendes inden den 31. december 2002 vil dog på grund af juleferie og de efterfølgende helligdage også blive behandlet.

Såfremt borgerne har synspunkter til VVM-redegørelserne opfordres de til inden disse frister at skrive til Vejdirektoratet.

Efter den offentlige høring udarbejder Vejdirektoratet en indstilling til trafikministeren. Det er herefter op til Trafikministeren at fremsætte forslag til en anlægslov.

Forklarer, hvad der sker i forbindelse med besigtigelse og ekspropriation, hvis Folketinget vedtager en anlægslov.

Redegør for betingelserne ved evt. forlodsovertagelse af ejendomme før de almindelige ekspropriationer.

Opfordrer endvidere til, at naboer kontakter Vejdirektoratet for en nærmere drøftelse af evt. konkrete problemstillinger vedr. deres ejendom.

6. Spørgsmål og debat

**Ordstyrer: Formand for Teknisk Udvalg,
Svend Erik Pedersen**

**Bjørn Bauer,
Grøn Trafik i Bycirklen**

Vejdirektoratet fortæller, at selv om Motorring 3 bliver udbygget, så vil der allerede om 10 år igen være de samme problemer med køkørsel i myldretiden.

Skal vi tro på Vejdirektoratets prognoser? Husk prognoserne for Øresundsbroen - trafikken er kun blevet 50 % af det forventede dér.

De kort vi har set i aften med de grønne veje, hvor trafikken forventes at falde og de røde veje, hvor den forventes at stige, bliver præsenteret som behæftet med 10-25 procents usikkerhed. Det betyder endnu flere støjplagede boliger.

Kan vi være sikre på, at der kommer støjværn op i forbindelse med en udvidelse af vejen? Regeringen har allerede fjernet støjpuljen, og det vil være let at spare støjværnene væk i løbet af de politiske forhandlinger - i stedet kan vi så få en triumfbue af gamle biler.

De samfundsøkonomiske beregninger vægter tidsbesparelser og fremkommelighed højere end støjbekæmpelse og nabohensyn.

En udvidelse af Motorring 3 er en forkert løsning på et stort problem. Vi opfordrer til, at der findes andre løsninger.

**Anlægschef
Michael Schrøder, Vejdirektoratet**

Det har vist sig, at de trafikprognoser vi har lavet hidtil, altid er blevet overgået af virkeligheden. Der er kommet mere trafik, end vi tidligere forventede. Jo rigere samfundet bliver, des flere biler kommer der. Det vil nok også ske fremover.

Der skal selvfølgelig også andre tiltag til for at løse hovedstadens trafikale problemer. HUR (Hovedstadens Udviklings Råd) har en debat i gang, om hvad der skal til for at få Hovedstaden til at fungere trafikalt.

**Erik Nielsen,
Borgmester i Rødovre**

En motorvej til Frederikssund vil aflaste Ballerup for en hel del trafik og i stedet sende den gennem Rødovre. Det vil vi i Kommunalbestyrelsen modsætte os - sammen med andre kommuner.

En motorvej vil medføre uacceptable forhold bl.a. ved et forbindelsesanlæg til Motorring 3.

En bedre løsning er at forbedre den eksisterende Frederikssundsvej, så kapaciteten øges dér.

Udvidelsen af Motorring 3 skal ifølge Vejdirektoratet være færdig i 2008, men allerede i 2013 vil der igen være kapacitetsproblemer på vejen. I forbindelse med en udvidelse af Motorring 3 vil Jyllingevej desuden blive belastet yderligere.

Foreslår ny tværgående ringvej, der starter ved Hørsholm, da trafikken skal uden om København - ikke ind til København.

I forbindelse med en evt. udbygning af Motorring 3 vil Kommunalbestyrelsen kræve støjafskærmning. Folk skal kunne leve her i Rødovre kommune - også bag Vestvolden hvor husejerne er plaget af en konstant summen.

Ved frakørslen til Islev vil vi kræve, at venstresving bliver forbudt.

**Anlægschef,
Michael Schrøder, Vejdirektoratet**

Der er behov for en motorvej i Frederikssundfingern med de udbygningsplaner, der er. I dag er der ca. 40.000 biler per dag på Frederikssundsvej, og i 2010 kan vi forvente, at der dagligt skal afvikles 50.000 til 75.000 køretøjer i Frederikssundfingern. Det vil være den nuværende trafik, den forventede trafikstigning frem til 2010 og trafik fra siveruterne - altså de veje bilisterne søger over på, når der er for langsom kørsel på Frederikssundsvejen.

Hvis vi ikke anlægger en motorvej til Frederikssund, vil der bl.a. komme mere trafik på siveruterne.

Problemet kan ikke løses ved små forbedringer af den eksisterende Frederikssundsvej. Man kan ikke både få udvikling og mindre trafik.

**Henrik Petersen,
Dansk Folkeparti i Rødovre**

Hvis der kommer 500 - 600 biler mere på Jyllingevej er vi oppe på 60.000 biler.

Frakørselsramperne skal også have tre spor, ellers gentages problemerne fra Amagermotorvejen, hvor der kom kø på motorvejen, fordi frakørselsramperne var for små.

Hvordan går det med sikkerheden, hvis nødsporene inddrages i myldretiden?

Hvor kan I foreslå, at en ny Motocrossbane skal placeres? Og hvad med rideskolen?

**Civilingeniør
Henrik Nejst Jensen, Vejdirektoratet**

De 60.000 biler på Jyllingevej kan jeg ikke genkende. Trafikberegningerne viser, at der øst for Motorring 3 på

Jyllingevej kun kommer 500 til 600 biler mere end ved situationen uden motorvej, så antallet af biler vil være 40.000 per dag på Jyllingevej i år 2010.

Projektleder Jens Holmboe, Vejdirektoratet

Hvis nødsporene inddrages til kørespor i myldretiden, vil der bl.a. være hastighedsbegrænsning, vognbane-signaler, kamera-overvågning og gennem-kørselsåbninger i midterrabatten.

En sådan løsning skal nøje drøftes med politiet.

Søren, repræsentant for Motocrossbanen

Hvor ligger Motocrossbanen, hvis Frederikssunds-motorvejen kommer? Hvad med de 80 unge mennesker, der dagligt bruger banen?

**Landinspektør
Søren Baumgarten,
Vejdirektoratet**

Vi må optage forhandling med Motocrossbanen og Rødovre Kommune for at finde en løsning.

**Jann Larsen,
Vestvoldens Venner og Grundejerforeningen Nørregård**

Tak for det professionelle oplæg og det gode materiale.

Vejdirektoratet prissætter ikke alt, f.eks. ikke frisk luft og fuglefløjt og de rekreative værdier i f.eks. Vestskoven. Derfor mangler materialet oplysninger, der gør det muligt at sammenligne.

Vedr. VVM -undersøgelsen af en ny højklasset vej i Frederikssundfingern:

Hvorfor ikke forbedre hele Frederikssundsvej? Hvorfor ikke niveaufri skæringer? ("Chokoladekrydset" v. Ballerup?)

Hvorfor er de støjmæssige forhold på Jyllingevej efter en Frederikssundmotorvej ikke med i VVM-undersøgelsen?

Sløjferampen ved Ring 3 er overflødig.

Vedr. VVM -undersøgelsen af en udvidelse af Motorring 3:

Hvorfor skal der være lys på Motorring 3? Der er lys på bilerne, og det er kun i hovedstadsområdet, der er lys på motorvejene.

En buslinie på Motorring 3 er en god idé. Pas dog på at busstoppesteder ikke berører Vestvolden.

Hvorfor kommer der ikke støjskærme syd for Slotsherrensvej? Der er også støjgener fra den sydlige del af Motorring 3.

Det kan ikke passe, at trafikken på Jyllingevej ikke forøges mere, end I fortæller, hvis der kommer en Frederikssundmotorvej.

**Anlægschef
Michael Schrøder,
Vejdirektoratet**

På side 120 i rapporten Miljøvurdering, Motorring 3, findes en kort redegørelse for de afledte socioøkonomiske forhold.

Prisen for at bevare Værebros Ådal fremkommer, hvis man tager priserne på de to hovedforslag for en ny højklasset vej i Frederikssundfingern og trækker dem fra hinanden:

4,1 mia. kr. minus 2,5 mia. kr. = 1,6 mia. kr.

Med hensyn til forbedringer af den eksisterende Frederikssundsvej har vi i VVM-undersøgelsen faktisk foreslået niveaufri svingbaner i "chokolade-krydset" og ved Hold-an Vej i Ballerup i 0+alternativet.

Projektleder Jens Holmboe, Vejdirektoratet

Der er relativt kort mellem til- og frakørselsramperne på Motorring 3, så af hensyn til trafiksikkerheden, er der lys på strækningen.

Forslag til placeringen af busstoppesteder er vist i rapporten. De, der berører Vestvolden, er placeret ved Roskildevej og Park Allé. De foreslåede busstoppesteder ved Motorring 3 er mindre end de, der findes langs Helsingørmotorvejen.

**Landinspektør
Christian Sauer, Vejdirektoratet**

Effekten af at opsætte en 3 meter høj støjskærm langs Vestvolden vil være 1,1 dB - hvilket ikke er hørbart.

Der er foretaget målinger den 24.07.02 inde bag Vestvolden ved Fortly og støjen er målt til 54,6 dB. Den beregnede støj i området er 57,9.

Ved en udvidelse af Motorring 3 vil der ske en reduktion af støjen på grund af, at den ny belægning ikke vil støje så meget som den nuværende.

**Thomas Dam,
Krogengen 22, Glostrup**

Høringsperioden er alt for kort. Materialet er flot, men indholdet er skuffende. En Frederikssundsmotorvej er umoralsk.

Selve motorvejsprojektet er gennemarbejdet, men 0+alternativet er ikke ordentligt belyst. Frederikssundsvej kan udvides til motortrafikvej.

Vestskoven fra Ring 3 til Motorring 3 er det eneste rekreative område i Glostrup og benyttes bl.a. af unge mennesker til rollespil - trist hvis Vestskoven bliver ødelagt af en motorvej.

Hvad skal sløjferampen ved Ring 3 gøre godt for?

Poul Frøsig, Madumvej 42, Rødovre

København skal have attraktiv og effektiv kollektiv trafik lige som andre europæiske storbyer. Wien har f.eks. et fremragende trafiksystem, og 20 procent af pendlerne benytter kollektiv trafik.

Der mangler en masterplan for trafikken i København. Spark motorvejsplanerne til hjørne og lav en masterplan, hvor den kollektive trafik også udbygges, og hvor tog og busser passer sammen.

Afdelingsingeniør Ole Kirk, Vejdirektoratet

Trafikministeriet udgav for to år siden en samlet plan for trafik og miljø i hovedstadsområdet kaldet "Grundlag for trafik- og miljøplan for hovedstadsområdet."

**Anlægschef
Michael Schrøder, Vejdirektoratet**

Der foregår i HURs (Hovedstadens Udviklings Råd) regi en debat om infrastrukturen i Hovedstadsområdet. Vi er af Trafikministeren blevet bedt om at undersøge mulighederne for og konsekvenserne af en udvidelse af Motorring 3 og en ny højklasset vej i Frederikssundfingeren.

**Svend Søholt,
Agenda 21-gruppen i Rødovre**

Flot materiale på baggrund af det kommissorium I har haft.

I Danmark må vi have Europa-rekord i kilometer motorvejen per kvadratkilometer.

I London foregår 90 procent af al persontransport med kollektiv trafik.

Er CO₂-udslippet undersøgt? Trafikken yder stigende bidrag til det samlede CO₂ -udslip i Danmark, men det lyder, som om I helt har opgivet at gøre noget ved det?

**Anlægschef
Michael Schrøder,
Vejdirektoratet**

CO₂-udslippet stiger med den stigende trafik. Anlæg af disse projekter har marginal betydning.

Jørgen Lodal, Ballerup

Kan det passe, at der ud af en forventet tilvækst på 24.000 biler på Frederikssundmotorvejen kun vil være 500, der fortsætter ind mod København ad Jyllingevej?

Det er meningen, at motorvejen skal skabe vækst, men der er tilsyneladende kun planlagt ramper til frakørsel i østlig retning, altså ind mod København. Man kan tilsyneladende ikke komme på vejen fra Glostrup eller Rødovre - er det en fejl?

**Projektleder
Birgitte Henriksen, Vejdirektoratet**

Det er ikke korrekt, at der kun er østvendte ramper - man kan også køre mod vest ved Jyllingevej, Ring 3, Tværvej, rute 6 ved Ølstykke og S-banen ved Frederikssund.

**Anlægschef
Michael Schrøder,
Vejdirektoratet**

Der tales om at udbygge Jyllingevej og den eksisterende Frederikssundsvej i en mere højklasset udgave end den undersøgte 0+ løsning.

Der er et trafikbehov i Frederikssundfingern i 2010 på 50.000-75.000 biler i døgnet. Så mange biler kan kun afvikles på en bymotorgade som f.eks. motorvejen mellem Lyngby og Hans Knudsens Plads. Og der skal helst være seks spor samt lokalgader i begge sider. Det er sådan en vej, man skal se for sig, såfremt man vil udbygge den eksisterende vej. Det gælder både Jyllingevej vest for Motorring 3 og Frederikssundsvej gennem Ballerup. Vi har ikke undersøgt sådanne løsninger. En udbygning i Jyllingevejs linieføring vil kræve, at alle ramper fra Motorring 3 mod Jyllingevej trækkes nord på og skærer gennem industriområdet nord for Jyllingevej.

Vestvolden vil også blive berørt mere end i den foreslåede løsning. En højklasset udbygning gennem Ballerup vil kræve mange ekspropriationer og vil byplanmæssigt være uheldig.

Samlet set meget dyre løsninger.

**Børge Myrup,
Dansk Brugshundeklub
i Rødovre**

Vi er en klub med 300 medlemmer, heraf er de 200 aktive. Vi har træningsarealer ved det sydvestlige hjørne af Vestvolden. Kan vi stadig benytte dem efter en Frederikssundmotorvej er anlagt?

**Projektleder
Birgitte Henriksen,
Vejdirektoratet**

Ved udformningen af motorvejsstrækningen mellem Ring 3 og Motorring 3 er det tilstræbt at lægge linieføringen tæt på Jyllingevej for at friholde så store sammenhængende skovarealer som muligt. Linieføringen ligger i en afstand af 100-150 meter fra Jyllingevej og dermed tættere på Jyllingevej end det ovennævnte vejareal.

Afstanden mellem motorvejen og Jyllingevej er bl.a. betinget af de østvendte tilslutningsramper ved Ring 3. Rampen er udformet som sløjferampe for at øge flettestrækningen mellem tilslutningsanlægget og Motorring 3.

Ved udformningen af forbindelsesanlægget ved Motorring 3 er det tilstræbt at undgå at berøre Vestvolden, som er fredet, mest muligt. Der er således ved udformningen foreslået snævre kurveforhold i forbindelsesanlægget og, at ramperne føres under Motorring 3. Hvis forbindelsesanlægget flyttes yderligere mod nord for at mindske afstanden mellem Jyllingevej og motorvejen vil det berøre Vestvolden og erhvervsarealerne nord for Jyllingevej ved Motorring 3 samt boligområderne langs Motorring 3 nord for Jyllingevej i større omfang.

I forbindelse med detailprojekteringen vil det blive vurderet, om motorvejen mellem Ring 3 og Motorring 3 kan rykkes yderligere mod nord.

**Landinspektør
Søren Baumgarten, Vejdirektoratet**

Der bør optages forhandlinger om hundetrænings-faciliteterne.

Hanne Kjærulff

Trafik mellem København og Frederikssund skal ikke igennem Rødovre, men bør i stedet benytte Frederikssundsvejen. Roskildevej kan ikke bruges til aflastning, da Vesterbrogade fungerer som stopklods.

København lukker af for trafikken, de vil ikke have den - det vil vi heller ikke i Rødovre.

**Anlægsschef
Michael Schrøder, Vejdirektoratet**

Trafikmodellen viser, at trafikken mod Københavns centrum stiger marginalt i situationen med en ny motorvej. På Jyllingevej øst for Motorring 3 er stigningen meget begrænset. Bilerne kører ad Motorring 3 rundt om byen.

Marianne, Fortly

Vi bor lige ved den store bro, hvor støjskærm på den modsatte side af Motorring 3 har givet forøget støj. Det haster med at finde en løsning, men i Motorring 3-projektet er der ikke medtaget skærme, der hvor vi bor. Hvorfor skal der ikke støjafskærmes bedst muligt i bebyggede områder?

Den måling, der er foretaget om sommeren, giver et misvisende billede af støjforholdene. Blade på træerne tager en del af støjen, og det er helt galt at måle midt på dagen, hvor trafikken langt fra kommer på højde med situationen i myldretiden, når det er værst

Mener I, at den nuværende plan kan sendes i Folketinget?

Landinspektør Christian Sauer, Vejdirektoratet

Vi valgte netop at måle støjen på et tidspunkt, hvor trafikken afvikles glidende. Måler vi i myldretiden, er hastigheden - og dermed også støjen - lavere.

Trafikstøjens døgnvariation viser netop, at der i morgen- og eftermiddagsmyldretiden er et fald i støjniveauet på ca. 1 dB i forhold til støjniveauet midt på dagen.

Det var ikke Vejdirektoratet, men COWI, der er godkendt af Miljøministeriet til at foretage støjmåling, der for Vejdirektoratet var ude at måle i jeres kvarter.

Henrik Jebjerg, Grundejerforeningen Islehus

Tak til de to første talere og tak til Vejdirektoratet for fremragende materiale.

Placering af regnvandsbassin på Østsiden af Vestvolden ved spejderlejren er ikke særligt smart.

På Helsingørmotorvejen er kørebanerne smallere, end det I foreslår på Motorring 3. Kan kørebanerne gøres tilsvarende smallere på Motorring 3?

Al belysning på Motorring 3 burde væk.

Henviser i stedet til at bruge reflektorer (reflekser) i kørebanen.

Ifølge Vejdirektoratets egne tal stiger trafikken på Motorring 3 til 90.000-100.000 biler i XXX. Det svarer til det antal biler, der i dag kører på Køge Bugt Motorvejen, hvor der allerede er seks spor, og der holder trafikkanterne i kø stort set dagligt.

Forholdene omkring ekspropriationer er ikke tilstrækkeligt belyst i VVM -redegørelsen, det havde I ellers lovet.

Afdelingsingeniør Ole Kirk, Vejdirektoratet

Helsingørmotorvejen er bygget i normal bredde, men af hensyn til passage under tre broer, er den disse steder afstribet med smallere spor. Vejen har normal bredde og kan således omstribes, hvis de tre broer evt. senere ombygges.

Henrik Baad, Ejbyvej 183

I hovedforslaget for Motorring 3 foreslås 3 meter høje skærme? Er det af æstetiske årsager, at man ikke foreslår tunnel-afskærmning?

Jens Thomsen, Munktoftevej

Bor i et område med masser af sivetrafik, lige op ad Motorring 3. Støjen er vel 65 dB døgnet rundt.

Hvor er hensynet til de mennesker, der bor langs motorvejen? Der skal andre ting til end mere motorvej f.eks. bedre kollektiv trafik. Respekten for bilerne er større end respekten for menneskene.

Formand for Teknisk Udvalg Svend Erik Pedersen, Rødovre Kommune

Mødet nærmer sig sin afslutning. Opfordrer mødedeltagere, der har bemærkninger og spørgsmål, til at fremlægge dem. Der vil ikke være tid til, at Vejdirektoratet besvarer flere spørgsmål her og nu, men vigtigt at borgerne kommer til orde. Svarene kan Vejdirektoratet efterfølgende give i høringsnotaterne.

NN, Jyllingevej

Støjen fra Jyllingevej er værst mellem kl. 05 og kl. 9 om morgenen.

Vi har klaget til amtet over støjen, men kommer ikke igennem.

Drop jeres statistikker - de er ikke anvendelige. Vi kan bare konstatere, at der er for meget trafik i Rødovre allerede. F.eks. kan vi ikke komme ind og ud med vores bil på grund af trafikken.

Hvor mange dræbte skal der til, før der bliver gjort noget ved det trafikale kaos?

Søren, repræsentant for Motocrossbanen

Det afgørende er, hvor meget det støjer, når larmen er værst. Gennemsnitstal siger ikke noget om, hvordan vi, der bor midt i støjen, oplever den.

Statistik er som en bikini: Den viser meget, men skjuler det væsentlige.

Trafiktallene for Motorring 3 viser, at trafikken efter en udvidelse vil stige fra de nuværende 80.000 til 90.000 biler per dag. Med en Frederikssundmotorvej vil der være 100.000 biler på Motorring 3.

Ordstyrer, Formand for Teknisk Udvalg, Svend Erik Pedersen

Takker for debatten, for deltagelse og engagement.

Anlægschef Michael Schrøder, Vejdirektoratet

Der er blevet stillet mange spørgsmål, som vi ikke har nået at svare på. I er meget velkomne til at stille os de samme eller nye spørgsmål skriftligt, så vil vi naturligvis svare. Både spørgsmål og svar kommer efterfølgende med i høringsnotatet ligesom referatet fra denne aften's møde.

Høringsnotatet sender vi videre til Trafikministeren, der endeligt beslutter hvilke projekter, der sendes videre til lovbehandling i Folketinget.