

Grøn Trafik i Bycirklen
v/ Marianne Thorsen
Jordbærvangen 66
2765 Smørum

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

26. juni 2003
Journalnr.
020-012-A0501-1
Sagsbehandler
Birgitte Henriksen
bgh@vd.dk

VVM-undersøgelse af ny højklasset vej i Frederikssundfingern

Grøn Trafik i Bycirklen har med brev af 31. december 2002 fremsendt bemærkninger til VVM-redegørelsen vedrørende en ny højklasset vej i Frederikssundfingern.

I det omfattende høringssvar (66 sider og bilag) konkluderer Grøn Trafik, at VVM-rapporten (med underrapporter) har så væsentlige mangler, at den ikke er egnet som grundlag for en beslutning om valg af en ny trafikløsning for Frederikssundfingern. Endvidere konkluderes, at VVM-rapporten ikke giver en så alsidig og grundig belysning, at den kan begrunde valg af én af de foreslåede løsninger på trafikproblemerne i Frederikssundfingern.

Derudover peger Grøn Trafik på løsningsmuligheder, som foreningen anfører, er en motorvejsløsning overlegen i såvel trafikal som miljømæssig og samfundsmæssig henseende.

Grøn Trafiks høringssvar er sammenfattet indledningsvis og derudover uddybet tematisk inden for følgende forhold: Trafik og trafiksikkerhed, barriereeffekt og friluftsliv, støj og luftforurening, samfundsøkonomiske beregninger, naturværdier, forurening af jord, grundvand og vandløb, ressourceforbrug og affald samt 0++ løsningen. Grøn Trafik sammenfatter høringssvaret i følgende punkter:

- a) "Der er behov for en forbedring af trafikbetjeningen af Frederikssundfingern.
- b) En motorvej vil ifølge VVM-rapporten kun reducere problemerne på Frederikssundsvej kortvarigt. På 10 år vil trafikmængderne og -problemerne på vejen "alt andet lige" være stort set de samme som nu.
- c) En motorvejs"løsning" vil modarbejde en lang række danske og internationale miljø-aftaler og -planer.
- d) VVM-rapporten ser bort fra et utal af forhold, der kan bevirke et fald i de prognosticerede trafikmængder i regionen, herunder: Vanskelige/dyrere parkeringsforhold, trafikrestriktioner i København, højere

benzinpriser, yderligere forbedringer af S-togsbetjeningen, pendlerbusser, varslede EU-tiltag samt ændrede planforudsætninger for regionen. Den manglende refleksion over dette underminerer prognosernes troværdighed.

- e) VVM-rapporten inkluderer en "0+løsning", men ikke en "0++løsning". 0+løsningen vil sige en moderat forbedring af krydse- ne på Frederikssundsvejen, uden at det samlede antal lyskryds og rundkørsler reduceres. 0++løsningen indebærer først og fremmest, at de tre lyskryds i Ballerup gøres niveaufri. Den er meget mere inter- essant, for det vil betyde, at bilkøerne stort set forsvinder, og uheldsrisikoen formindskes betragteligt. Rapporten burde have bragt detaljer og priser vedr. den løsning, ikke mindst da Vejdirektoratet i brev til vort medlem, Grethe Helin, har lovet, at en løsning med ni- veaufrie skæringer ville blive undersøgt. Dette løfte er ikke holdt!
- f) I denne sammenhæng er det kritisabelt, at Vejdirektoratet har under- søgt 0+løsningen og K+løsningen isoleret hver for sig - og ikke vur- deret, hvad en kombination af disse løsninger kan give (som vores 0++løsning). Denne mangel bidrager naturligvis til at svække poten- tialerne i de alternative løsninger.
- g) VVM-rapporten giver ikke et reelt billede af den trafikstigning, som selve etableringen af en motorvej vil føre til. Hvor rapportens egne fremskrivninger peger på en stigning i Frederikssundsregionen på mere end 12%, formidles dette som en negligerbar trafikforøgelse i Storkøbenhavn på 0,1%. Det bemærkes, at rapportens konklusioner vedr. øget trafiksikkerhed omvendt relateres til Frederikssundsfin- gen og ikke til Storkøbenhavn - hvilket giver et mere positivt billede af trafiksikkerhedsforholdene.
- h) Motorvejens betydning for den kollektive trafik er voldsomt under- spillet.
- i) DSB har ikke været inddraget i Vejdirektoratets prognosearbejde vedr. den kollektive trafik, hvilket igen underminerer validiteten af arbejdet.
- j) De nuværende trafikmængder på Frederikssundsvejen vil med en motorvej kun blive reduceret med 15% i år 2010. På dette tidspunkt vil der altså igen være behov for at gennemføre alternative løsninger.
- k) Analyserne af sivetrafik er usikre og anvender analysemetoder, som der ikke er dansk endsige international konsensus om.
- l) Motorvejen vil medføre en begrænset reduktion i sivetrafikken nogle steder - men vil omvendt medføre en øget sivetrafik i mange andre områder.
- m) Andre metoder kan medføre langt større reduktioner i sivetrafikken med langt lavere miljømæssige og økonomiske omkostninger.
- n) Redegørelsen for den øgede trafiktilstrømning til København er utroværdig og negligerer fuldstændig den store risiko for, at den i forvejen stærkt belastede hovedstad yderligere skal plages af unød- vendig trafik til stor gene for indbyggerne.
- o) VVM-rapportens redegørelse vedr. trafiksikkerhed indregner tilsyne- ladende ikke de allerede planlagte og budgetterede trafiksikkerheds-

- forbedringer af Frederikssundsvej i forhold til vurderingen af en motorvejs sikkerhedspotentiale - dette giver en slagside til fordel for motorvejen.
- p) Sikkerhedsvurderingerne ses ikke at medregne den stigende ulykkesfrekvens på motorveje eller lokale forhold, der kan forringe trafik-sikkerheden på motorvejen.
 - q) En motorvej vil medføre en massiv barriereeffekt for mennesker og dyr i hele Frederikssundsfingeren. Motorvejen 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.
 - r) Også de visuelle skadevirkninger vil være massive, særligt grundet vejens hævnning over landskabet og udbredt lysforurening mv. i det åbne land. Disse forhold er elegant underspillet i VVM-rapportens illustrationer.
 - s) VVM-rapporten fremstiller helt forbløffende et billede af, at etablering af en motorvej og en tiårig stigning i trafikmængderne kan føre til en reduktion i antallet af støjplagede boliger. Det må stå klart, at etablering af støjværn for blot en brøkdel af de økonomiske midler, der her er på tale, kunne reducere den eksisterende støjplage på Frederikssundsvej langt ud over det påtænkte projekt.
 - t) Samtidig er det beklageligt, at VVM-rapporten ikke giver et billede af, hvor mange boliger, der vil være støjplagede i 2010, såfremt motorvejen etableres uden støjværn langs hverken motorvej eller Frederikssundsvej. Dette ville dog ellers harmonere med den nuværende prioritering i Trafikministeriet.
 - u) Endvidere tager rapporten ikke stilling til det forhold, at motorvejen vil medføre en voldsom forringelse ikke kun af levevilkårene for de indbyggere, hvis bopæl vil blive direkte ramt af den nye vejs støj, men også for de mange tusinde indbyggere, hvis rekreative fritidsbeskæftigelser ødelægges af motorvejen.
 - v) Der skal her særligt peges på det forhold, at rapporten udelukkende vurderer gener ved utålelig belastning af støj over 50 dB(A), mens der ikke tages stilling til de alvorlige levevilkårsforringelser fra støj i området mellem 30 og 50 dB(A). Dette skal ses i sammenhæng med, at støjreduktionerne på det eksisterende vejnet angives som stærkt begrænsede.
 - w) Videre indeholder rapporten ikke vurderinger af trafiksikkerheden og støjbelastningen ved højere hastighedsgrænser end de nuværende, på trods af dette emnes aktualitet i den politiske debat. Igen et forhold, hvor sandsynlige (politiske og andre) scenarier, der kan reducere gevinsten ved en motorvejsløsning, ikke inddrages i prognoser og fremskrivninger.
 - x) Motorvejen vil medføre øgede emissioner af en lang række luftforurenende stoffer, men den procentvise stigning beregnes som nærmest ingenting - f.eks. 0,3% for kvælstofoxider, idet der beklageligvis anvendes tal for hele Storkøbenhavn i stedet for de relevante tal for Frederikssundsfingeren.

- y) Rapporten vurderer ikke den vigtige problematik omkring ultrafine partikler, et højaktuelt emne inden for transportområdet.
- z) Grøn Trafik finder, at Vejdirektoratet med de samfundsøkonomiske vurderinger leverer resultater, der udelukkende er bestemt af de data, forudsætninger og værdisætningsprincipper, der er valgt til lejligheden. Det har i årtier været almindelig kendt, at værdisætning af eksternaliteter er forbundet med så stor usikkerhed og videnskabelig uenighed, at sådanne analyser ikke kan anvendes til noget fornuftigt og da slet ikke som grundlag for væsentlige samfundsmæssige beslutninger.
- aa) De data om naturværdier, der vil blive ødelagt eller berørt af en motorvej, som Vejdirektoratets konsulenter har formået at tilvejebringe, er slet ikke grundige nok. I flæng kan nævnes: 12 besøg på én dag levner slet ikke mulighed for tilbundsgående registrering af både flora og fauna; Ingen registrering af hjorte og andre pattedyr; ingen natregistreringer, ingen registrering af sandsynligvis ynglende mosehornugle, ingen registrering af insekter osv. Dette på trods af, at Grøn Trafik i forbindelse med VVM-undersøgelsen har leveret end- og særdeles detaljerede oversigter og materiale til Vejdirektoratet om disse forhold.
- bb) Risikoen for forurening af de afgørende vigtige grundvandsressourcer i området er helt fejlagtigt 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. Nok en fatal brøler. Yderligere er mindst et vandværk og en kildepladszone (Hove) slet ikke indtegnet på kortmaterialet”.

Vejdirektoratet har noteret sig Grøn Trafiks synspunkter og bemærkninger, som vil indgå i det sammenfattende høringsnotat. Høringsnotatet indgår i grundlaget for Vejdirektoratets indstilling til Trafikministeren om en højklasset vej i Frederikssundfingeren.

Vejdirektoratet vil i øvrigt knytte nedenstående bemærkninger til Grøn Trafiks synspunkter og bemærkninger:

Trafikmodel og trafikale konsekvenser

Grøn Trafik konstaterer, at biltrafikken i Københavnsområdet er steget markant i Københavnsområdet, og at der især i de senere år er opstået langt større kø-problemer om morgenen på indfaldsvejene i København end der har været tidligere. Grøn Trafik anfører, at det er yderst sjældent, at Frederikssundsvej nævnes i Trafikradioen, og at det altid er på motorvejene ind mod København, at der er problemer. Dette bekræfter efter Grøn Trafiks opfattelse, at en ny motorvej ikke vil løse regionens trafikproblemer og påpeger ydermere, at en udbygning af motorvejsnettet som f.eks. Motorring 3 ikke løser problemerne, men kun udskyder dem.

Hertil skal Vejdirektoratet bemærke, at den markante stigning i biltrafikken i Københavnsområdet de seneste 10 år er baggrunden for, at det overvejes at udvide nogle af de motorveje, der nu er fyldt op efter at have haft tilstrækkelig kapacitet siden deres åbning for 20-40 år siden. Når der sjældent i trafikmeldinger omtales køproblemer på Frederikssundsvej er det sandsynligvis fordi Frederikssundsvej ikke, som det er anført af Grøn Trafik i hørings svaret, er omfattet af det såkaldte TRIM-systemet, som har været grundlaget for kømeldingerne på motorvejene i Københavnsområdet. Det skal bemærkes, at Vejdirektoratet i samarbejde med Københavns Amt er i gang med at undersøge muligheden for at etablere et tilsvarende system på Frederikssundsvej.

Grøn Trafik anfører endvidere, at Vejdirektoratets fremskrivninger af trafikken er baseret på bl.a. øget bilejerskab, reduktion i det gennemsnitlige antal personer pr. bil samt stigning pga. af udviklingen i befolkning og arbejdspladser. Om det faktisk går sådan, ved ingen og Grøn Trafik bemærker endvidere, at det kan tænkes, at politikerne indser det nytteløse i at fortsætte med at gavne væksten i biltrafikken og vil søge at dreje udviklingen i en anden retning.

Grøn Trafik er af den opfattelse, at Vejdirektoratets trafikmodeller favoriserer biltrafikken idet, der ikke i VVM-undersøgelsen forudsættes indgreb eller omstændigheder der kan reducere biltrafikken. Grøn Trafik anfører endvidere, at der i forbindelse med prognosticeringen af trafikmængderne i regionen, er set bort fra forhold, der kan bevirke et fald i trafikmængderne.

Der peges bl.a. på trafikrestriktioner i København (road-pricing), indgreb i boligpolitikken for at mindske pendlertrafik og ændrede befordringsfradrag. Endvidere fremhæver Grøn Trafik oliereserverne, og påpeger, at olieproduktionen når sit højdepunkt om 5-10 år, hvorefter benzinpriserne vil stige voldsomt. Dette, anfører Grøn Trafik, vil indebære et voldsomt fald i bilkørslen og man risikerer, at en motorvej til Frederikssund vil være overflødig allerede inden, den er færdigbygget.

Grøn Trafik er af den opfattelse, at dette bevirker en ensidig vurdering af den fremtidige trafik, og at det vil gå imod en mulig trinvis ændring af regionens transportsystem mod mere bæredygtig transportformer. Grøn Trafik er endvidere af den opfattelse, at effekten af den udbyggede S-togsservice ikke er troværdigt inddraget i Vejdirektoratets prognoser.

Vejdirektoratet skal med hensyn til trafikprognoserne bemærke, at det er vanskeligt at forudse, hvordan trafikken vil udvikle sig i fremtiden. Med anvendelse af trafikmodel og hidtil opstillede forudsætninger søges den fremtidige udvikling og effekten af gennemførelse af et evt. nyt vejbyggeri vurderet så godt som muligt.

I undersøgelsernes vurderinger 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-, trafikplanlægning og mange andre projekter.

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 problem-analyse og en samlet vurdering af trafikudviklingen i hovedstadsområdet.

Hertil kan Vejdirektoratet oplyse, at alle besluttede forbedringer af den kollektive trafik er medtaget som forudsætning, inden de forventede trafikale ændringer, som følge af vejanlægget, er vurderet. Udover at indeholde effekten af udvidelse af Frederikssundbanen til to spor, er forudsat at Ringbanen og Metroen er fuldt udbygget. Der er også 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.

DSB S-tog har deltaget i følgegruppen vedr. trafikberegningerne, bl.a. med henblik på at opstille kollektiv-trafikscenariet, og har i den forbindelse også haft adgang til trafikberegningens resultater. DSB S-tog har ikke været anmodet om at forholde sig til resultaterne, da disse er resultat af rene modelberegninger, som Vejdirektoratet har medtaget direkte i afrapporteringen uden at søge at drage egne eller andres konklusioner.

Der er hverken tale om Vejdirektoratets eller DSB S-tog's modelgrundlag, men det fælles modelgrundlag, som også DSB S-tog i flere situationer har anvendt, og som især har været udviklet til at vurdere effekten af Ørestaden og Metroen. Udover DSB S-tog har HUR, Ballerup kommune samt Frederiksborg og Københavns amter deltaget i trafikundergruppen til arbejdsgruppen vedrørende VVM-undersøgelsen.

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

Endvidere peger Grøn Trafik på, at etableringen af de mange planlagte nye arbejdspladser i Frederikssundfingern betyder, at trafikken fremover i langt højere grad vil gå på tværs af fingrene samt i retning fra København/Ballerup mod Frederikssund om morgenen, hvor det centrale køproblem i dag udelukkende vedrører retning mod København/Ballerup. Grøn Trafik anfører, at det samlede trafikarbejde herved stiger, men til gen-

gæld udnyttes vejens kapacitet bedre, og der opstår ikke i så høj grad trafik-køer.

Vejdirektoratet kan oplyse, at der ifølge de pendlingsstatistik og –prognoser som er opstillet af HSK, ganske rigtigt er sket en stor stigning i pendlingen på ”tværs”, men at pendlingen i ”byfingrene” stadig er langt den største.

Pendlingen fra Frederiksborg Amt til Centralkommunerne 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 forventes i 2010 at 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.

Grøn Trafik er af den opfattelse, at trafikforøgelsen som følge af en ny motorvej i Frederikssundfingeren er misvisende opgjort i VVM-rapporten og anfører, at motorvejen på lidt længere sigt bevirker en stigning i biltrafikken på mere end 12 %. Grøn Trafik peger på, at en motorvej vil skabe ny trafik svarende til en ekstra trafikstrøm forbi Ballerup på ca. 20.000 biler.

Grøn Trafik fastslår, at det fremgår af VVM-rapporten, at trafikarbejdet i hovedstadsområdet ifølge trafikmodelberegningerne som følge af anlæg af en motorvej vil stige med ca. 0,5 % og tilsvarende at antallet af personture i bil vil stige med ca. 0,1 %.

Hertil skal Vejdirektoratet bemærke, at de absolutte tal herfor sammen med en i øvrigt meget omfattende dokumentation af trafikmodelberegningerne kan ses i VVM-undersøgelses baggrundsrapporten vedr. trafikprognoser.

Trafikudviklingen på enkeltstrækninger kan endvidere ses på kort og tabeller i såvel den sammenfattende VVM-rapport som baggrundsrapporten. Der findes ikke belæg for en påstand om et trafikspring i Frederikssundsregionen på mere end 12 %. De dominerende effekter af anlægget 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 Frederikssundfingeren er det, som det fremgår af VVM-rapporten for en ny højklasset vej i Frederikssundfingeren, 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, hvilket indebærer, at der i år

2010 vil være mere sivetrafik 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 Frederikssundsmotorvejen 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 vurderes at være mellem 50.000 og 73-76.000 biler pr. hverdagsdøgn, hvor sidstnævnte 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.

Hvis der 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 (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.

Det er ukorrekt, når Grøn Trafik skriver, at en motorvej genererer 20.000 biler ekstra, idet størstedelen af denne trafik overflyttes fra andre ruter i via Hillerødmotorvejen, på tværs ad lokalveje og rute 6 mellem Frederikssundsvej og Holbækmotorvejen mv., hvoraf en del trafikanter efter anlæg af den nye vej vil passere snittet vest for Ring 4 to gange. Hertil kommer så at nogle ture skifter transportmiddel fra gang, cykel eller kollektiv til bil og et ganske beskedent antal helt nye ture. Da en stor del af denne effekt også vil opnås ved anlæg af en højklasset vej i den eksisterende Frederikssundsvejs tracé må den trafik, der skal afvikles vest for Ring 4 i en sådan løsning antages, at ligge et sted mellem de af Grøn Trafik nævnte 57.000 og det nævnte maksimum på 73-76.000 biler pr. hverdagsdøgn.

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 mindre end 7-8.000 biler pr. hverdagsdøgn som skyldes vækst i turantal, ændret valg af transportmiddel og ændrede destinationer (længere ture).

Med hensyn til konsekvenser for den kollektive trafik fastslår Grøn Trafik, at benyttelsen af den kollektive trafik hænger sammen med den valgte politik og anfører, at foreningen ikke anser det for sandsynligt at den kollektive trafik ikke bliver påvirket med mere end en nedgang på 0,5 % som anført i VVM-rapporten - en motorvej giver væsentlig mere biltrafik og mindre kollektiv trafik.

Vejdirektoratet kan oplyse, at konsekvenserne for den kollektive trafik som følge af etablering af en ny motorvej i rapporten er anført som direkte resultater af trafikberegningerne. Der er i VVM-rapporten skrevet, at ca. 1/3 af de beregnede ca. 3.400 ekstra bilture er overflyttet fra kollektiv trafik, og dermed ikke som Grøn Trafik anfører, at 1/3 af 10.000 biler stammer fra overflytning fra kollektiv. Denne reduktion på ca. 1.100 kollektivture medfører ifølge beregningerne en reduktion på 1.700 påstigere i hovedstadsområdet, heraf 370 på Frederikssundbanen. Vejdirektoratet skal endvidere bemærke, at hver kollektiv tur godt kan give anledning til mere end en påstigning, og at en stor del af reduktionen af påstigere sker i busser og i tog udenfor Frederikssundbanen.

Med hensyn til trafikændringerne på Frederikssundsvej og i regionen anfører Grøn Trafik, at reduktionerne på Frederikssundsvej som følge af anlæg af en ny motorvej i forhold til den nuværende trafik overalt på Frederikssundsvej er ret beskedne og at det under alle omstændigheder bliver nødvendigt, at udbygge Chokoladekrydset med en niveaufri skæring.

Vejdirektoratet kan oplyse, at Frederikssundsvej i dag betjener både fjern-, regional- og lokaltrafik. Da denne trafikmængde tilsammen i myldretiderne overstiger kapaciteten, søger en del af den over på lokalveje. Med anlæg af Hovedforslag 1 eller 2 overflyttes størstedelen af fjern- og regionaltrafikken til motorvejen, 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 eller til ca. 12 % mindre end i 2000. Vest for Vestbuen er reduktionen i 2010 ca. 38 %.

Der er stadig megen trafik på Frederikssundsvej, hvilket skyldes at en stor del af trafikken har mål i Ballerup-området, men en stor del af trafikmængden vil være overflyttet fra aflastede lokalveje i området.

Med udgangspunkt i resultaterne af trafikberegningerne i hverdagsdøgn i 2000 bliver den beregnede trafik i 2010 med en motorvej i forhold til 2000 uden en motorvej 39 % mindre i Ølstykke, 34 % mindre ved Stenløse, 27 %

mindre vest for Vestbuen, 18 % mindre vest for Hold-an Vej og 15 % mindre vest for Ring 4. Altså en del mindre trafik end i dag.

Der er i høj grad brug for den udvidede kapacitet motorvejen giver anledning til, da det medfører, at der udover Frederikssundsvej 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. Vejdirektoratet har dog ikke udarbejdet prognoser, der sandsynliggør at væksten fra 2010 til 2030 skulle være 30 %.

Grøn Trafik anfører også, at Vejdirektoratet har udarbejdet sivetrafikprognoser for 2010 i VVM-undersøgelsen og anfører, at der er anvendt en helt anden metode ved en sivetrafik-undersøgelse i 1999 end i VVM-undersøgelsen. Sivetrafikundersøgelsen fra 1999 har efter Grøn Trafiks opfattelse flere mangler. Grøn Trafik peger bl.a. på, at der kun var få tællestationer, at S-banen var under udbygning og at analysemetoden, som det også fremgår af undersøgelsesrapporten, ikke er benyttet før.

Grøn Trafik indvender endvidere, at gennemgående trafik ikke nødvendigvis er sivetrafik. Grøn Trafik anfører, at ruten fra Gundsømagle til Høje Tåstrup under alle omstændigheder tager kortere tid ad de små veje, end over Ballerup samt, og hvis fremkommeligheden på Frederikssundsvej blev forbedret, at trafikanterne stadigvæk ville køre ad samme rute som nu mellem Gundsømagle og Høje Tåstrup. Grøn Trafik fremfører, at man skal anlægge en overordnet vej fra Gundsømagle til Sengeløse, hvis man for alvor skal flytte denne trafik til et mere overordnet vejnet.

Grøn Trafik anfører også, at trafikproblemerne i Søsum i myldretiden ikke løses med et forbedret overordnet vejnet. De kan kun løses med en omfartsvej eller ved generel reduktion af biltrafikken.

Grøn Trafik mener, at uoverensstemmelsen mellem de to vurderinger i sivetrafikundersøgelsen fra 1999 og i VVM-rapporten sår tvivl om begge undersøgelser pålidelighed. Grøn Trafik anfører, at prognoserne ifølge sagens natur er hypotetiske, og muligvis er den bagvedliggende model ikke detaljeret nok til at gøre rede for trafikanter fra den spredte beboelse på landet. Hvis modellen kalibreres uden hensyn til sådan spredt beboelse, vil der muligvis lokalt kunne opstå store afvigelser fra virkeligheden. Realiteten er efter Grøn Trafiks opfattelse, at man ikke ved, om landsbyerne på vestegnen vil få en stor eller en lille trafikaflastning med en motorvej.

Hertil kommer, anfører Grøn Trafik, at motorvejen visse steder ikke vil give en lokal aflastning, men derimod en forøget belastning, fordi trafik på vej til et tilslutningsanlæg til motorvejen skal ind igennem landsbyerne – dette

gælder for Gundsømagle og Risby, hvor trafikken blot blive forøget med endnu mere sivetrafik, hvis motorvejen anlægges.

Grøn Trafik anfører, at den store trafikreduktion i Smørumnedre nok skyldes at man regner med, at Smørum Parkvej bliver forlænget og tværvejen bliver anlagt, selvom dette ikke indgår i motorvejsprojektet som sådan.

Ved korrespondance med Grøn Trafik har Vejdirektoratet oplyst, at man regner med, at pendlere fra de nye boligområder, der er på vej i Smørumnedre vil køre ad den gamle Frederikssundsvej. Imidlertid skal al trafikken fra disse nye områder køre ad Smørum Parkvej, som herved er undervurderet i prognoserne, mens Frederikssundsvejen er overvurderet. Det medfører desuden, at der skal etableres nye lyskryds på vejen og de eksisterende skal ændres, hvorved en meget stor del af trafikken sandsynligvis vil køre ad Erantishaven alligevel, og vejene i Smørumnedre ikke vil blive aflastet for ret meget sivetrafik.

Efter Grøn Trafiks opfattelse er det eneste område, hvor der er en høj andel af sivetrafik, som potentielt ville kunne flyttes, Vestbuen og Sydbuen i Ballerup, hvis fremkommeligheden øges på det overordnede vejnet.

Grøn Trafik peger også på, at sivetrafikrapporten også angiver en meget stor andel af gennemgående trafik ad andre ruter i Ballerup-området, specielt ruten fra Egebjergvej via Lautrupparken til Malmparken, men at dette ikke bekræftes af VVM-rapporten, hvor der kun ses meget små reduktioner ved forbedring af det overordnede vejnet. Grøn Trafik mener, at det må betyde, at det meste af den såkaldte "sivetrafik" ad Lautruppark-ruten i sivetrafikrapporten faktisk har ærinde til arbejdspladserne i Lautruppark-området og ikke vil kunne flyttes.

Grøn Trafik sammenfatter, for så vidt angår bemærkningerne om sivetrafik, at der kun er få områder, hvor Vejdirektoratets to analysemetoder støtter hinanden. Kun disse steder kan man derfor være relativt sikre på resultaterne. Det ene er siveruten over Søsum, hvor kun en lille del af myldretidstrafikken er flytbar sivetrafik. Det andet er Vestbuen-Sydbuen i Ballerup, hvor ca. 25% af myldretidstrafikken er sivetrafik, der kan flyttes. Det eneste sted i hele området, hvor Grøn Trafik mener der med stor sikkerhed er et væsentligt sivetrafik-problem er Vestbuen-Sydbuen i Ballerup. Grøn Trafik peger på, at det ikke er nødvendigt at anlægge en motorvej, for at flytte denne trafik, men at det samme vil kunne opnås ved at udbygge de store kryds på Frederikssundsvejen, specielt Chokoladekrydset.

Vejdirektoratet skal oplyse, at VVM-rapporten ikke indeholder særlige analyser af sivetrafikken, men samlede analyser og beregninger af al trafik dvs. beregninger 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, hvor resultaterne er præsenteret i rapporten "Sivetrafik. Konsekvenser på udvalgte kommuneveje vest for København. Rapport 206" fra 2000, og 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 ved anlæg af motorvejen en betydelig 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.

Vejdirektoratet har i tidligere korrespondance til Grøn Trafik, henvist til en tabel fra den gennemførte sivetrafikundersøgelse, der viste hvor stor en sivetrafik, der var blevet registreret på forskellige strækninger. Det skal pointeres, at de angivne andele var registreret i forhold til trafikken i analyseperioden, som lå i myldretiden (på døgnniveau må det forventes, at den samlede sivetrafik er større, men andelen er mindre).

Vedrørende det af Grøn Trafik nævnte eksempel på Jonstrupvej, er der tale om registrering af gennemkørende trafik på en strækning, som af kommunen er søgt udformet til kun at betjene trafik med ærinde i området, hvorfor den registrerede trafik må betegnes som sivetrafik.

Som nævnt i VVM-rapporten er trafikberegningerne behæftet med usikkerhed og størst usikkerhed på mindre lokale veje. Alligevel viser beregningerne trods alt, at der med anlæg af motorvej flyttes en hel del trafik fra Gundsømagle-Tåstrup til motorvejen-Ring 4. Ruten aflastes for gennemkørende trafik, som i stedet vælger det overordnede vejnet. Ifølge sivetrafikundersøgelsen er der ikke registreret helt så meget sivetrafik, som der ifølge beregningerne aflastes fra ruten, hvilket så kan skyldes dels at der er forskel på undersøgelserne, dels at det ikke kun er sivetrafik der aflastes for.

Med hensyn til sivetrafik på Risbyvej kan Vejdirektoratet oplyse, at der i de gennemførte trafikberegninger er 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. Derfor 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 både forbedret fremkommelighed og aflastning af Frederikssundsvej mv. vil blive reduceret.

Som det også fremgår af trafik kortene i VVM-rapporten vil trafik til og fra tilslutningsanlægget ved Falkær medfører en trafikstigning på Sognevej vest for Gundsømagle og Østrupvej øst for. Der sker imidlertid samtidigt en aflastning af Gulddyssevej og Holmevej.

Det kan endvidere oplyses, at Tværvej og en forlængelse af Smørum Parkvej indgår i motorvejsprojektet, idet tilslutningsvejene Tværvej og Smørum Parkvej er en integreret del af Hovedforslag 1. De trafikale effekter er beregnet for det samlede forslag. Beregningerne af Linieføring I uden tilslutning til Smørum Parkvej viser, at aflastningen af Erantishaven og Råbrovej bliver væsentligt mindre.

Det er i tidligere korrespondance fra Vejdirektoratet til Grøn Trafik oplyst, at befolkningstal fra nye boligområder i Smørumnedre er medregnet i befolkningsprognoserne for trafikzonerne i Smørum og dermed hægtet op på vejnettet i Smørum. I Ballerup er de nye boligområder i kommunen med i befolkningsprognoserne for zonerne i Ballerup (Måløv) og derfor hægtet på vejnettet ved Frederikssundsvej. Herfra beregnes deres optimale vejvalg ad enten Frederikssundsvej eller Smørum Parkvej. Det er ikke vurderet om den almindelige vækst i Smørumnedre vil medføre behov for nye signalanlæg, men derimod har Grøn Trafik fået oplyst, at såfremt Smørum Parkvej forlænges vil krydset mellem Smørum Parkvej og Skebjergvej skulle ombygges. Det vil samtidig kunne blive aktuelt at vurdere, om der vil blive behov for ændringer i krydset mellem Smørum Parkvej og Flodvej.

Vejdirektoratet skal bemærke, at den beregnede aflastning er større end den registrerede sivetrafik, bl.a. fordi der sker en væsentlig aflastning af trafik fra Smørum til Vestbuen ad Skebjergvej-Baltorpvej, som ikke er registreret i sivetrafikundersøgelsen. Ruten fra Egebjergvej via Lautrupparken til Malmparken aflastes ifølge trafikberegningerne kun i begrænset omfang. Denne trafik har ikke direkte fordel af en motorvejen, og det er øjensynligt stadig hurtigere at benytte denne rute end en rute via Frederikssundsvej, selv om der er sket en aflastning af Frederikssundsvej. Aflastningen af Hold-an Vej, Ballerup Boulevard mv. er betydelige, om end de kun udgør en begrænset andel af den samlede trafik her.

Grøn Trafik peger på, at trafikken ifølge Vejdirektoratets trafikprognoser vil blive forøget fra ca. 44.100 biler per døgn til 68.500 biler per døgn ind imod Jyllingevej fra Ring 4. Grøn Trafik mener, at denne kraftige forøgelse på over 24.000 biler per døgn vil kunne mærkes længere inde ad Jyllingevej. Foreningen er af den opfattelse, at det virker usandsynligt, at trafikken videre ind øst for Motorring 3 ikke vil blive forøget.

Grøn Trafik fremhæver i høringssvaret en avisnotits, der beskriver, at der i dag er et stigende antal biler på Jyllingevej, Sallingvej samt Hillerødgade, dels fordi Frederikssundsmotorvejen slutter ved Jyllingevej og dels fordi at Frederikssundsvej er blevet enssporet på strækninger øst for Ring 4. Grøn

Trafik mener, at dette viser, at det giver problemer længere inde i København, hvis man tillader, at en stærkt benyttet trafikåre skal tilsluttes ved Jyllingevej. Grøn Trafik anfører, at dette allerede nu har givet nogle problemer, som Vejdirektoratet indtil nu ikke har kunnet finde nogen løsning på. Det må derfor formodes, at problemerne bliver endnu større, hvis motorvejen til Frederikssund anlægges.

Grøn Trafik anfører, at Vejdirektoratet bør godtgøre, at der kan findes en løsning på disse problemer.

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.

Med hensyn til konsekvenserne for trafikken af at etablere nye motorvejsanlæg som en ny højklasset vej i Frederikssundfingern og udbygge Motorring 3 fra 4 til 6 spor, har Vejdirektoratet udført en række beregninger ved brug af en trafikmodel. Trafikmodellen dækker hovedstadsområdet, herunder også centralkommunerne og kommunerne i Københavnsområdet, og ikke kun vejnettet omkring de nye motorvejsanlæg.

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.

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 Frederikssundmotorvej og Motorring 3 som etable-

ringen giver anledning til, og som vil medføre at flere trafikanter kører udenom København, bl.a. mellem Nordsjælland og Amager og benytter Motorring 3 til at komme så tæt på deres mål i København som muligt. I dag udnyttes radialerne i højere grad.

Når trafikken på Frederikssundsvej og motorvejen tilsammen er væsentligt større end trafikken er på Frederikssundsvej uden motorvej, 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 også, som nævnt af Grøn Trafik, er fremkommelighedsproblemer på vejnettet længere inde i centrum, parkeringsproblemer mv., og fordi det stadig for visse mål bedst kan betale sig at benytte kollektiv trafik i disse rejserelationer.

Trafiksikkerhed

Grøn Trafik anfører, at det i VVM-redegørelsen ikke fremgår, hvordan den forbedrede trafiksikkerhed med en motorvej er bestemt, herunder hvilket årstal, der danner basis for beregningerne.

Grøn Trafik henviser til statistikker fra Vejdirektoratet, som viser, at antallet, og især alvorligheden af uheld på motorveje og motortrafikveje er kraftigt stigende, hvilket især tilskrives en stigning i trafikarbejdet samt udviklingen i hastigheden. Grøn Trafik peger på, at trafikarbejdet vil stige på en evt. motorvej til Frederikssund, og at antallet af ulykker og alvorligheden af disse derfor ligeledes vil stige med tiden.

Grøn Trafik peger på, at det således er uklart, hvorvidt der i beregningerne af trafiksikkerheden er foretaget en ekstrapolation ud fra udviklingen over de seneste 13 år, hvor skadesgraden er steget fra ca. 1,45 til 1,55 for både motorveje og øvrige statsveje - og i særdeleshed for motorveje. Grøn Trafik peger på, at mens antallet af ulykker og personskader på det danske vejnet generelt er faldet siden 1986/87, er der sket en markant stigning på motorvejsnettet. Her er antallet af personskadeulykker steget med ca. 78%, antallet af tilskadekomne med 88% og antallet af dræbte med 100%. Materiel-skadeulykkerne er i samme tidsrum steget med ca. 56% på motorvejene. Det er Grøn Trafiks opfattelse, at denne udviklingstendens fortsætter, og at det vil være et spørgsmål om tid, førend det øvrige vejnet "overhaler" motorvejene mht. trafiksikkerhed.

Grøn Trafik peger også på, at de fleste ulykker sker efter afkørsel fra motorvejen, idet bilisterne ikke med det samme vænner sig til de lavere tilladte hastigheder. Grøn Trafik anfører, at kun de ulykker, der sker på ramperne, bliver registreret i forhold til motorveje, mens alle andre ulykker registreres i forhold til andre typer veje.

Vejdirektoratet kan oplyse, at 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 Frederikssundfingeringen 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 vejanlægget. Uheldsmodellen baserer sig dels på uheldsmodel for bygader fra 1998 og 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.

Der er ikke opstillet en prognose for udviklingen i uheldsparametre de kommende 10 år. De anvendte uheldsparametre er de senest kendte. Der er ikke kendskab til en stigende ulykkesfrekvens på motorveje, men skadesgraden 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 og medregnet i 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. Antallet af trafikuheld på motorveje i forhold til trafikarbejdet er således ikke steget.

Grøn Trafik skriver, at det ikke fremgår af VVM-rapporten, at der allerede er planlagt en række forbedringer af krydsene på den eksisterende Frederikssundsvej, bl.a. krydset mellem Strandvangen og Frederikssundsvej, hvor der er sket 17 uheld på fire år på en kort strækning omkring krydset samt otte uheld i selve krydset.

Grøn Trafik anfører, at disse forbedringer af sortpletkryds vil medføre en reduktion i antallet af uheld på den eksisterende vej, således at udgangssituationen for trafiksikkerheden vil være bedre end det ses i dag. Grøn Trafik

mener derfor, at sammenligningen mellem en ny motorvej og den eksisterende vej sandsynligvis ikke er foretaget på et korrekt grundlag.

Et andet forbehold fra Grøn Trafik er den tilladte hastighed på en evt. ny højklasset vej. Vejdirektoratet har således oplyst, at motorvejen er projekteret til en max. hastighed på 120 km/h, men at Vejdirektoratet kun vil anbefale en max. hastighed på 110 km/h pga. de korte afstande mellem afkørslerne. Grøn Trafik fremfører, at antallet af uheld og tilskadekomne vurderes at stige betragteligt, hvis hastigheden på motorvejen bliver forøget til f.eks. 120 eller 130 km/h.

Grøn Trafik anfører endvidere, at den eksisterende Frederikssundsvejs fremtidige status efter etableringen af en eventuel motorvej er en anden stor usikkerhed i vurderingen af trafikikkerheden, idet der efter Grøn Trafiks opfattelse ikke er garanti for en nedklassificering af Frederikssundsvej - som ifølge Grøn Trafik heller ikke er indregnet i de totale omkostninger for en ny højklasset vej i Frederikssundfingeren. Grøn Trafik mener, at det samtidig er vanskeligt at se, hvordan det fortsatte høje antal biler på Frederikssundsvejen skulle kunne blive trafikbetjent af en nedklassificeret vej, og at etableringen af en ny motorvej således ikke i sig selv automatisk vil medføre færre trafikulykker, som man får indtryk af ved læsning af VVM-redegørelsen.

Grøn Trafik synes ikke, at der i VVM-redegørelsen er foretaget vurderinger af trafikikkerheden ud fra de lokale forhold på strækningen. Grøn Trafik fremhæver, at der er meget store bestande af råvildt på stort set hele strækningen, herunder også på tværvejen, med stor risiko for påkørsel af råvildt, selvom der mange steder etableres faunapassager og vildthejn. Grøn Trafik går ud fra, at der etableres hegn langs med golfbanerne ved Smørum Parkvejs forlængelse (og evt. i Stenløse) for at undgå golfkugler på vejbanen og dermed risiko for ulykker.

Grøn Trafik peger på den specifikke risiko ved dalbroen over Værebros Å samt i de øvrige moseområder. Her er ofte tågedannelse, hvilket vil give dårlig sigtbarhed i forhold til mange andre motorveje med deraf forøget risiko for ulykker.

Vejdirektoratet kan oplyse, at der i beregningen af trafikikkerheden ikke er forudsat gennemførelse af en ombygning af den eksisterende Frederikssundsvej. Såfremt Frederikssundsvej ombygges, så trafikikkerheden forbedres vil dette kunne give anledning til yderligere besparelse i antallet af trafikuheld. Der er i anlægsoverslaget, som det også fremgår af VVM-rapporten, medtaget begrænsede nedklassificeringsomkostninger.

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 trafikikkerheden, men det er forudsat at såfremt der er særlige forhold, der medfører forøget

risiko for påkørsel af vildt, golfkugler, tågedannelse o. lign., planlægges der også foranstaltninger for at begrænse risikoen. For at sikre at motorvejsanlægget bliver så trafikikkert som muligt, vil der løbende blive foretaget trafikikkerhedsrevision af projektet.

Friluftsliv og barriereeffekt

Grøn Trafik anfører, 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. Det omfatter også Vestegnen, som er fattig på større sammenhængende rekreative områder, idet Vestskoven og den hermed sammenhængende Vejle ådal udgør det eneste større frirum for borgerne.

Grøn Trafik peger på, at endnu et motorvejsanlæg vil stærkt forringe det friluftsområde, som blev grundlagt for omkring 40 år siden, især området nord for Glostrup, som samtidig er den del af Vestskoven, der ligger tættest på et større byområde.

Grøn Trafik anfører endvidere, at motorvejsanlægget er planlagt til at forløbe gennem eller langs med græsstepper i Vestskoven og vil derfor på flere steder ikke være afskærmet af skov. Af denne grund vil vejen, selvom den forløber under terræn på strækningen, medføre en forringelse af hele området som følge af både lys- og støjforurening.

Grøn Trafik peger på, at Vestvolden i dag er forbundet med Vestskoven ved en simpel stiunderføring under Motorring 3. Efter anlæggelsen af en Frederikssundsmotorvej vil man have en flere hundrede meter lang strækning, hvor man vil skulle passere udfletningsanlægget til Motorring 3.

Vejdirektoratet skal bemærke, at de to eksisterende stiforbindelser under Motorring 3 nord og syd for Glostrup Rideskole i Vestskoven opretholdes. 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 forbindelsesplanlægget på det bredeste sted.

Grøn Trafik peger endvidere på, at et motorvejsanlæg vil forårsage en kraftig visuel forurening og støjforurening af Harrestrup Mosen, og at Hovedforslag 1 passerer gennem et ellers uberørt herregårdslandskab ved Edelgave.

Efter Grøn Trafiks opfattelse vil det ikke 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.

Vejdirektoratet skal bemærke at 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 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 med myndigheder samt på de borgermøder, der afholdes i forbindelse med linie- og detailbesigtigelsesforretningerne.

Grøn Trafik mener endvidere, at hele området mellem Sengeløse og Stenløse bør betragtes som et stort ubrudt bevaringsværdigt og rekreativt område for København, og anfører, at selvom den offentlige adgang til de fleste af naturområderne i området i dag er ret begrænset, så udgør nettet af småveje store muligheder for rekreativ udfoldelse for bløde trafikkanter og bliver da også flittigt benyttet af cyklister. Uanset linieføring vil en motorvej føre til en massiv og uoprettelig skade på landskabet og dets værdi som rekreativt område.

Endvidere peger Grøn Trafik på, at der vil skulle anlægges en række nye tilslutningsveje med bro- og belysningsanlæg, som også vil være et markant og visuelt dominerende element i landskabet. Samtidig nedlægges de gamle veje, og de nye tilslutningsveje vil ikke være egnede til blød trafik, da de vil blive anlagt til højere hastighed. De gamle veje vil derfor være ucharmerende og farlige at færdes på for cyklister og fodgængere, der i stedet for som nu at kunne benytte fredelige småveje, tvinges til en stor omvej og op på en til- og frakørselsvej til motorvejen. Selvom man anlægger en cykelsti på strækningen, bliver cyklister alligevel ved broen udsat for at skulle passeres af fortravlede bilister, som skal til eller fra motorvejen.

Sammen med andre eksempler på, at de gamle lokalveje afbrydes, f.eks. Kildebækvej syd for Ølstykke, Holmevej ved Holmegård og vejen mellem Edelgave og Nybøllevej, betyder det, at motorvejen vil udgøre en alvorlig barriere for fodgængere og cyklister. Den vil samtidig udvirke, at det bliver besværligt og uattraktivt for lette trafikkanter at færdes i denne for nuværende interessante og hyppigt besøgte egn.

Hertil skal Vejdirektoratet bemærke, at ingen omlagte eller nye tilslutningsveje bliver anlagt til en hastighed større end 80 km/h, der er den maksimalt lovlige hastighed i åbent land på alle andre veje end visse motortrafikveje og motorveje.

Endvidere skal bemærkes, at mange eksisterende, gamle veje ikke opfylder de nuværende Vejreglers krav til tracéring af trafiksikre veje. De nye og omlagte veje vil blive anlagt efter de nugældende Vejregler, der i højere grad tilgodeser trafiksikkerheden end tidligere. Hvis de omlagte eller nye veje synes at have en højere standard end de eksisterende veje, er det ikke

for at anlægge dem til højere hastigheder, men i stedet for at gøre dem mere trafiksikre - både for biler og bløde trafikanter - til de allerede eksisterende hastighedsgrænser.

Grøn Trafik anfører, at motorvejsanlægget alt i alt vil have en ødelæggende virkning på friluftsliv og ikke-motoriseret transport nord for Glostrup og syd for Frederikssundfjorden. Motorvejen er efter Grøn Trafiks opfattelse stik i mod overordnede samfundsmæssige hensyn vedr. livskvalitet, sundhed og fysisk aktivitet. Samtidig vil virkningerne være i umiddelbar modstrid med den nye aftale mellem Miljøministeren og Dansk Skovforening, Landboforeningerne, Dansk Familielandbrug, Danmarks Naturfredningsforening og Friluftsrådet, som indebærer at befolkningen fremover skal sikres nemmere adgang til stier og markveje i naturen. Grøn Trafik bemærker også, at en motorvej vil være i tydelig strid med Bycirkelkommunernes eget udkast til "Bæredygtighed i Bycirklen - status og mål 2003".

Visuelle forhold

Grøn Trafik bemærker, at begge hovedforslag for Frederikssundsmotorvejen er karakteriseret ved på flere steder at forløbe på dæmninger og broanlæg, hvoraf de mest markante er i forbindelse med passage af Værebros ådal samt ved krydsning af Flintebjergrenden. Grøn Trafik peger på, at det ikke kun vil være motorvejen i sig selv, som vil fremstå dominerende og skæmmende i landskabet, men også alle broer og dæmninger i forbindelse med over- og underføringer samt tilslutningsanlæg for de mange lokalveje.

Grøn Trafik bemærker, at selvom man i Hovedforslag 1 ikke har planlagt, at selve motorvejen belyses, vil man af sikkerhedsmæssige hensyn givet stille krav om, at der ved lokalvejenes til- og afkørsler opstilles lysanlæg. De vil kunne ses i en stor afstand, specielt når de, som det er tilfældet flere steder, vil blive opstillet på broer og dæmninger højt hævet over terrænet.

Grøn Trafik peger på, at der i Hovedforslag 2 er planlagt at belyse selve motorvejen på hele strækningen forbi Veksø, Stenløse og Ølstykke, hvilket betyder, at anlægget i aften- og nattetimerne vil fremstå som en markant mur af lys, specielt hvor vejen forløber øst for Veksø. Grøn Trafik peger også på, at biltrafikken vil bidrage til lysforureningen med en uregelmæssig intensitet, som kan være meget generende for nærliggende beboelser samt for dyrelivet.

Med hensyn til opstilling af belysningsanlæg kan Vejdirektoratet oplyse, at det som udgangspunkt kun er ved signalanlæg og i rundkørsler, at der etableres belysning i det åbne land. Skiltene vil normalt ikke blive belyst i det åbne land – kun ved særlige tilfælde kan der blive tale om at belyse f.eks. portaler. Det kan videre oplyses, at Vejdirektoratet anvender en ny slags lysarmaturer, som begrænser lysudslippet væsentligt.

Grøn Trafik er af den opfattelse, at motorvejen generelt vil virke mere forstyrrende visuelt end det fremgår af Vejdirektoratets meget flotte billedmateriale. Foreningen peger på, at kantpæle, vejskilte, vildthejn og lysanlæg ikke indtegnet, ligesom der kun er indtegnet ganske få biler. Endvidere bemærker Grøn Trafik, at de fleste billeder af begge hovedforslag er taget i vinkler og afstande, som betyder at motorvejen kun vanskeligt kan ses, eller er placeret perifert med naturen i centrum.

Vejdirektoratet skal hertil bemærke, at linieføringerne på nuværende tidspunkt foreligger som skitseprojekter, hvor hovedgeometrien for linierne og tilslutningsanlæggene er beskrevet. I en evt. senere detailprojekteringsfase udformes linieføringerne endeligt, og der kan derfor forekomme mindre ændringer. Som det også fremgår af VVM-rapport nr. 251, Æstetisk vurdering og visualisering, bestemmes vejudstyr og beplantning mv. derfor først i senere faser og disse forhold indgår derfor ikke i detaljer i den æstetiske vurdering.

Med hensyn til Grøn Trafiks bemærkninger om visualiseringerne kan det oplyses, at der i VVM-rapport nr. 251 med udgangspunkt i de forskellige landskabsområder er illustreret de lokaliteter, der kræver speciel opmærksomhed som følge af landskabets karakter og sårbarhed og vejanlæggets påvirkninger heraf. Det omfatter også en vurdering og visualisering af særlige forhold.

Visualiseringerne udgøres af luftfotos og terrænfotos. Luftfotos belyser linieføringernes overordnede forløb og samspil med landskabet. Fotos optaget i terræn illustrerer de forskellige linieføringers samspil med landskabet i normal øjenhøjde for udvalgte lokaliteter, som typisk har været bebyggede områder, stier, rekreative lokaliteter og udsigtspunkter, hvor folk må formodes at færdes og opholde sig.

Natur

Grøn Trafik peger på, at motorvejen vil betyde en ny barriere for faunaen. Grøn Trafik anfører, at der i VVM-rapporterne er beskrevet, hvor der bør etableres faunapassager, erstatningsbiotoper og evt. vildthejn: Det kniber dog med at få plads til passager for hjortevildt. Foreningen påpeger også, at faunapassagernes konsekvenser for vejanlæggets udformning i visse tilfælde synes undervurderet.

Grøn Trafik er af den opfattelse, at der ikke er foretaget tilstrækkelige undersøgelser af bl.a. vildtets vandringsmønstre langs strækningen, ligesom Grøn Trafik oplyser, at Vejdirektoratet på borgermøderne har oplyst, at etablering af de fleste vildthejn først vil blive vurderet i f.m. detailplanlægningen eller ved behov efter motorvejens etablering, hvorfor den reelle barriereeffekt med en ny højklaset vej derfor ikke kendes.

Grøn Trafik bemærker, at Vejdirektoratet i brev til Grøn Trafik har oplyst, at Vejdirektoratet i forbindelse med VVM-redegørelsen ville inddrage den seneste forskning mht. barriereeffekter for vilde dyrearter. Det drejer sig om en rapport fra DMU, hvoraf det fremgår, at barrierer i landskabet medfører et stort antal trafikdræbte harer, ræve, pindsvin, fasaner, frøer mv. på vejene. Andre arter undgår helt vejene, da de er næsten uoverstigelige barrierer. Herved bliver disse dyr isoleret på hver deres side af vejen, hvilket medfører risiko for indavl og i værste fald, at den lokale bestand ikke kan overleve. I undersøgelsen er denne effekt påvist for grævlinge ved den jyske motorvej.

Disse risici vil efter Grøn Trafiks opfattelse ikke kunne fjernes med etableringen af faunapassager, og slet ikke med vildthejn, som derimod øger barriereeffekten.

Vejdirektoratet har følgende bemærkninger til Grøn Trafiks bemærkninger om manglende undersøgelser af bl.a. vildtets vandringsmønstre langs strækningen og barriereeffekten for faunaen:

I VVM-undersøgelsen er fastlagt indplacering af de større faunapassager. Fastlæggelsen af placering af større faunapassager er sket på baggrund af større landskabelementer typisk eng- og mosepartier langs vandløbssystemerne i oplandet, som for langt de fleste dyrearter rummer de primære spredningskorridorer i landskabet indenfor undersøgelsesområdet. De er derfor stort set også sammenfaldende med de af amtet udpegede spredningskorridorer og kerneområder.

Foruden bevægelserne inden for disse mere sammenhængende naturområder vil en hvilken som helst af de forelagte vejføringer medføre en barriereeffekt for en stor mængde større og mindre dyr i det øvrige landskab. En overvejende del af de mindre arter (padder, krybdyr, gnavere, mårdyr, pindsvin mv.) er søgt tilgodeset gennem en generel udlægning af 0,5-1,5 meter rørpassager for hver 250 meter, hvor vejen bliver i eller over terræn. De nærmere fastlæggelser af disse faunapassager, herunder også relevante hejninger mv. vil dog først ske i en detailprojekteringsfase på baggrund af relevante detailkortlægninger.

Der har ikke været foretaget systematisk kortlægning af vandringsruter af faunaen i området f.eks. vha. kortlægning af spor i sne eller på blotlagte jordarealer. Dette er valgt af følgende grunde idet:

- en sådan undersøgelse i sig selv vil være meget tidskrævende da den i sin ultimative form vil kræve gentagne fællefangstprogrammer (for bl.a. padder og krybdyr) og sporregistreringer eller lignende (primært for hare, mårdyr, ræve, hjorte, grævlinger).
- vandringsruterne udenfor landskabelementerne, som udgøres af de sammenhængende naturområder i bl.a. de amtsligt udpegede spredningskorridorer og kerneområder, vil ofte være bestemt af lokalisering og sammenhængen af lokale småbiotoper (læhegn, haver om-

kring ejendomme, braklagte arealer, bræmmer langs grøfter, vildtbeplantninger mv.). I betragtning af de seneste 10-15 års ændringer i arealanvendelsen inden for store dele af området vurderes disse småbiotoper i ganske betydeligt omfang at kunne være ændret inden et eventuelt projekt gennemføres. Det kan være indenfor en tidsperiode på f.eks. 5-10 år, hvor dyrenes vandringmønster kan være ændret.

Grøn Trafik anfører, at der mangler redegørelse for projektets risici ift. barriereeffekter for vilde dyr, herunder indavls risici og i værste fald lokal udryddelse af bestande. Grøn Trafik anfører ligeledes at denne risici ikke vil kunne fjernes ved etablering af faunapassager.

Vejdirektoratet skal bemærke, at etablering af vejanlæg i den størrelsesorden som vil være på tale i Frederikssundfingern vil blive en barriere i landskabet, hvilket også er tilkendegivet flere steder i VVM-rapporterne (herunder s. 157 i Miljøvurderings-rapporten). Ser man på barriereeffekten i rent genetisk sammenhæng er det på baggrund af den seneste forskning vurderet, at udveksling af selv få individer vil sikre mod kritisk lav genetisk variation (lav heterozygositet). Det er på den baggrund vurderet, at med det store antal rørpassager for hver ca. 250 meter på strækninger, hvor vejen ligger i eller over terrænniveau, en efterfølgende fastlæggelse af paddetunneler samt det fastlagte antal større faunapassager (broer og tunneler) vil der være skabt grundlag for en sådan udveksling for stort set alle eksisterende bestande af hvirveldyr indenfor området.

Vejdirektoratet skal også bemærke, at det i processen med fastlæggelse af de store faunapassager, flere steder har været nødvendigt at måtte foretage en opvejning af de foretrukne størrelser faunapassager mod bl.a. de øgede problemer i forhold til landskabelige, støj- og lysmæssige og visuelle påvirkninger, der følger af at få hævet vejbanen så højt op i terræn. Et eksempel på et af de steder, som rummer markant modstridende interesser i denne sammenhæng har været samtlige ”åbent land”-forslag til passager nord om Østrup. Her har der ud fra en biologisk og barrieremæssig betragtning været et ønske om en længere brostrækning, men støjhensyn ift. Østrup og sommerhusområdet samt landskabelige forhold medførte, at der i projektforslaget i stedet er foreslået et anlæg på en lavere dæmning.

Vejdirektoratet kan oplyse, at problematikken omkring fragmentering og barriereeffekter på bestandsniveau overordnet set har været inddraget i forbindelse med arbejdsprocessen omkring fastlæggelse af faunapassager i de fremlagte projektforslag. Men som det også er anført i bl.a. kapitel 16 i miljøvurderingsrapporten vedr. manglende oplysninger, er hele spørgsmålet omkring de genetiske forhold komplekst og i høj grad arts- og bestandsafhængigt. For langt de fleste arter af relevans for nærværende projekt mangler i høj grad gode konkrete eksempler på de genetiske effekter af større vejanlæg. Så vidt vides, findes der ikke konkrete data på kortlægning af de genetiske forhold for nogle af de lokale arter. Udgangspunktet har derfor

været, at indarbejde passagemuligheder i størst muligt omfang for at sikre en jævnlig udveksling. Samtidig vil det i en senere detailprojektering på baggrund af nærmere undersøgelser blive fastlagt, hvor og hvilke typer hegninger, som skal til for, at begrænse risikoen for at bestandene af en række arter udsættes for trafikdrab.

Grøn Trafik bemærker, at Vejdirektoratet på forhånd har haft adgang til meget omfattende oplysninger om naturværdierne i de berørte områder, herunder oplysninger over naturværdier som Grøn Trafik indsendte i 2000. Disse oplysninger stammer fra registreringer gjort af Kåre Fog og Poul Evald Hansen.

Grøn Trafik anfører, at grupper som mosser, insekter og pattedyr stort set ikke er blevet undersøgt, hvilket betyder, at såfremt vejprojektet kommer til at skade vigtige forekomster af disse organismer, så vil det ske uden at man får kendskab til det.

Grøn Trafik anfører endvidere, at der kun har været brugt lidt tid på feltundersøgelser af naturlokaliteterne. De oplysninger, som Grøn Trafik har stillet til rådighed for Vejdirektoratet, er derimod i de fleste tilfælde er baseret på adskillige besøg på hver lokalitet igennem mange år.

Grøn Trafik bemærker, at undersøgelserne i sæsonen 2000 trods alt er blevet fulgt op af visse supplerende undersøgelser i 2001, hvorved der er sket en mere målrettet eftersøgning af pungmejsler. Foreningen er samtidig af den opfattelse, at der findes pungmejsler flere steder, end hvad man har registreret, og andre arter burde på samme måde have været eftersøgt ved en koncentreret indsats.

Grøn Trafik bemærker også, at så vidt det fremgår af VVM-rapporterne, er der ikke foretaget natregistreringer, hvorfor en række fuglearter er mangelfuldt - eller slet ikke - registreret.

Grøn Trafik anfører, at der ikke er foretaget målrettet eftersøgning af pattedyr, hverken ved direkte registrering eller ved interviews af lokale jægere. Herved har Vejdirektoratet overset, at der i Værebros ådalen er en bestand af forvildede dådyr, og i hvert fald et enkelt kronedyr i området. Forekomsten af så store pattedyr har væsentlig betydning ved vurderingen af behovet for faunapassager og for tiltag til at undgå kollisioner mellem hjortevildt og biler.

På trods af undersøgelsernes mangler konstaterer Grøn Trafik, at hele 10 af de undersøgte naturlokaliteter nær ved motorvejstraceerne, samt flere lokaliteter der ligger længere væk fra traceerne, er anbragt i klasse 1, altså lokaliteter af største værdi. Grøn Trafik tror, at der ved mere grundige undersøgelser ville yderligere nogle lokaliteter have rykket op i denne klasse.

Grøn Trafik peger på, at der kunne have været udført sporundersøgelser i sne for dels at se, hvilke pattedyrarter der færdes i områderne, og dels at se om de fortrinsvis vandrer ad bestemte ruter bl.a. for at afgøre, hvor der bør placeres faunapassager.

Grøn Trafik anfører, at beskrivelsen af storkens forekomst og mosehornuglen i området ikke er fyldestgørende i VVM-undersøgelsen og peger på, at det burde have været eftersporet, om mosehornuglen yngler i området.

Grøn Trafik henviser til de kort, som er en del af firmaet Carl Bros baggrundsrapport til Vejdirektoratet, hvor meget store eng- og moseområder er angivet med signaturen "lokalitet af potentiel betydning", altså klasse 4 i klassifikationssystemet. Dette er efter Grøn Trafiks opfattelse misvisende, idet kortene i stedet burde være markeret som "ikke undersøgt" og Grøn Trafik anfører, at en del af de markerede områder har væsentlig naturhistorisk værdi.

For så vidt angår Grøn Trafiks kommentarer om manglende feltundersøgelser har Vejdirektoratet følgende bemærkninger:

Som det også anføres i høringssvaret har der fra såvel Grøn Trafik og amterne været forelagt et betydeligt materiale med data om naturregistreringer. Alle disse data har naturligvis indgået i VVM-undersøgelsen, som grundlag for vurderingerne af de naturmæssige værdier og konsekvenser af at anlægge en motorvej i Frederikssundfingeren.

Ud over dette materiale, har Carl Bro A/S, som har forestået miljøvurderingerne for Vejdirektoratet, samlet oplysninger fra en række personer, til hvilke kontakter primært er formidlet af Danmarks Naturfrednings Forening v. J. Lodahl i efteråret 2000 og fra feltundersøgelserne udført i forbindelse med nærværende projekt. Desuden har der været indhentet øvrige data fra en række andre kilder, som det også fremgår af referencelisten i baggrundsrapporten vedr. Naturforhold i undersøgelsesområdet, herunder Atlas Flora Danica, Rødlistedatabasen for svampe, Entoconsult, DOF's lokalrapportgruppe fra Sjælland, DOF's arbejdsgruppe for truede og sjældne ynglefugle (DATSY). Endelig har Poul Evald Hansen, Ballerup, der har meget indgående kendskab til naturforholdene i den østlige del af undersøgelsesområdet, været med til at gennemgå og checke, at den forelagte værdisætning af områder stemte overens med hans kendskab til lokaliteterne.

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 projektforløbet 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 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 er området værdisat i klasse I. Det er 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 det i projektprocessen ud fra en samlet afvejning ikke har kunnet undgås 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. Organismegrupper som svampe, insekter og pattedyr er 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 vurderet, at de anførte værdisætninger i høj grad ligger nær det sande. Selv om der uvægerligt vil være undtagelser, er det vurderet, 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.

Kulturhistorie

Grøn Trafik peger på, at en ny højklasset vej i Frederikssundsfingeren vil give forringelser af mange kulturhistoriske værdier og henviser til, at der i VVM-rapport nr. 252, er beskrevet, at alle linieføringer i åbent land passerer igennem områder udpeget som kulturhistoriske interesseområder i regionplanerne. Hertil kommer, at oplevelsen af de kulturhistoriske værdier vil blive forringet for bevaringsværdige landsbyer som f.eks. Ledøje, Hove og Smørumovre. Ledøje og Smørumovre har meget seværdige og unikke kirker samt stjerneudstyknings af markerne, der vil blive overskåret af begge hovedforslag.

Grøn Trafik anfører, at store dele af strækningen er kendt for fund fra oldtiden og at de historiske anlæg vil blive fjernet, selvom der i forbindelse med etableringen af en evt. motorvej først skal gennemføres arkæologiske udgravninger.

Grøn Trafik bemærker yderligere, at forringelsen og/eller ødelæggelsen af kulturhistoriske værdier kan lige så lidt som arkitektoniske kvaliteter og bevaringsværdige bygninger værdisættes med fornuft, hvilket Vejdirektoratet heller ikke har forsøgt. Dette betyder, at de eksterne omkostninger ved dette ikke er indregnet i prisen på en evt. ny motorvej på strækningen og at eventuelle væsentlige arkæologiske fund på strækningen kan medføre en yderligere fordyrelse af projektet pga. forsinkelser og nødvendigheden af flere udgravninger.

Vejdirektoratet skal bemærke, at motorvejsanlægget ligger uden for den udvidede kirkebeskyttelseszone på 750 meter til Ledøje Kirke, mens den ligger indenfor den udvidede kirkebeskyttelseslinien til Smørum Kirke i Hovedforslag 1, men udenfor i Hovedforslag 2.

Som udgangspunkt har det været sigtet at undgå at berøre stjerneudstyknings mindst muligt. Det har været tilstræbt at undgå at forlægge mindre lokale veje, som indgår i stjerneudstykningsmønstret, men i stedet at føre disse over motorvejen.

Støj og luftforurening

Grøn Trafik finder, at trafikreduktionen på Frederikssundsvejen er marginal, omkring 10 % for de mest belastede områder, hvorfor antallet af støjramte boliger kun vil blive minimalt reduceret i forhold til i dag. Derimod vil et stort antal boliger, kolonihaver og sommerhuse blive støjbelastet, som ikke tidligere har været det.

Grøn Trafik fremfører, at når Vejdirektoratet i denne sammenhæng fremviser et fald i antallet af støjramte boliger, skyldes det helt overvejende de

påtænkte investeringer i støjværn langs den nye vej. Grøn Trafik bemærker, at dette er interessant ikke mindst i lyset af, at regeringen i 2002 har begrænset midlerne til bekæmpelse af støjgener fra det danske vejnet.

Grøn Trafik påpeger, at hvis de midler, der i Vejdirektoratets rapporter er afsat til støjværn langs motorvejen, blev anvendt til støjdæmpning af det bestående vejnet, ville antallet af støjplagede boliger falde til en brøkdel af det nuværende leje, hvorfor sammenligningen af støjforholdene før og efter motorvejen er stærkt misvisende. Grøn Trafik påpeger endvidere, at de støjmæssige virkninger af motorvejen uden støjværn slet ikke er belyst, på trods af usikkerheden omkring finansieringen af netop dette område.

Grøn Trafik konstaterer, at en ny højklasset vej (begge hovedforslag) vil gå igennem en lang række rekreative områder og peger på, at støj vil være specielt problematisk i de åbne naturområder, idet der her ikke vil forekomme støjdæmpning fra vegetation, bebyggelser eller andet. I disse områder er en opgørelse af antal boliger, som belastes med over 50 dB(A), efter Grøn Trafiks opfattelse ikke tilstrækkelig.

Grøn Trafik anfører, at der i sådanne rekreative områder o.a. naturområder i stedet bør anvendes en betydeligt lavere støjgrænse for at kunne vurdere konsekvenserne af en ny højklasset vej i området. Foreningen anfører, at der f.eks. kunne peges på grænseværdierne for ekstern støj fra virksomheder, hvor grænseværdien er 35-40 dB(A), for sommerhusområder, offentligt tilgængelige rekreative områder samt særlige naturområder. Grøn Trafik er af den opfattelse, at støjniveauer på 35-40 dB(A) og derunder også vil kunne opleves som generende, når man forventer stilhed og naturoplevelser, og at disse grænseværdier under alle omstændigheder vurderes som mere relevante end de normalt benyttede for vejtrafikstøj.

Yderligere bemærker Grøn Trafik, at et støjniveau under grænseværdierne på 50-55 dB(A) ligeledes vil kunne opleves som en stor gene for beboerne i de områder, som vil blive belastet af trafikstøj, idet disse beboere typisk netop har valgt at bosætte sig i disse områder for at undgå støj. Grøn Trafik formoder at det i mindre omfang vil være tilfældet for beboerne langs den eksisterende Frederikssundsvej, der for de flestes vedkommende har været bekendt med beliggenheden af bolig ift. Frederikssundsvej ved køb eller leje.

Grøn Trafik påpeger, at støjniveauet i VVM-undersøgelsen er beregnet som den gennemsnitlige støj over døgnet i dB(A), men at støjbelastningen være meget ujævnt fordelt over døgnet, således at antallet af støjbelastede boliger og støjniveauerne sandsynligvis vil være betragteligt højere i myldretiden, som ofte starter tidligt om morgenen, hvorved mange vil få deres søvn generet. Efter Grøn Trafiks opfattelse burde rapporterne vise støjudbredelsen for både antal boliger og i forhold til arealudbredelsen, samt fordelt over døgnet og med max. niveauer i myldretiden.

Grøn Trafik anfører endvidere, at det reelle antal støjbelastede boliger ikke kendes, med deraf følgende stor usikkerhed mht. de økonomiske omkostninger for en ny motorvej, idet der skal foretages en konkret vurdering fra sag til sag før antallet af ekspropriationer som følge af støj kan fastlægges.

Endelig anfører Grøn Trafik, at støjberegningerne er foretaget ud fra en max. tilladt hastighed på 110 km/h på motorvejen i det åbne land og at en højere hastighed på f.eks. 120 eller 130 km/h, vil betyde et betydeligt højere antal boliger, der belastes med støj, samt en større støjudbredelse arealmæssigt med deraf følgende gener for de omkringboende, turister o.a. der vil nyde naturen, samt for faunaen.

Vejdirektoratet kan knytte følgende bemærkninger til Grøn Trafiks høringsvar om 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 som gælder udendørs ved facaden og på de primære opholdsarealer for bebyggelse, der opføres langs eksisterende veje.

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 så der vil være under 10-15 % af befolkningen, som vil føle sig stærkt generet ved et støjniveau på 55 dB.

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

I forbindelse med en eventuel senere 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.

de (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.

For så vidt angår støjdemning 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 støjdemning langs eksisterende veje.

Støjberegningerne er gennemført med en hastighed på 110 km/h på motorvejen (mellem Ring 3 og Motorring 3 med en hastighed på 90 km/h). Hvis hastigheden på motorvejen bliver hævet til 120 km/h eller 130 km/h, vil det betyde en stigning i støjen på hhv. 0,7 dB og 1,3 dB. Vejdirektoratet har oplyst, at motorvejen er dimensioneret til en max. hastighed på 120 km/h. Vejdirektoratet vil anbefale en max. tilladt hastighed på 110 km/h pga. de korte afstande mellem afkørslerne.

Støjpåvirkningen er beregnet som den gennemsnitlige støj over døgnet og angivet i decibel (dB). Som det fremgår af miljøvurderingsrapporten er støjberegningerne gennemført i 2 faser. Første fase er gennemført for at skitserer, hvor der kan være behov for støjafskærmning og anden fase 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.

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 domme.

For at kunne bedømme om denne tålegrænse er overskredet, må der foretages en konkret vurdering på grundlag af bl.a. støjniveaue, bygningernes afstand til motorvejen, trafikbelastningen, området samt ejendommens karakter og beliggenhed.

Sundhedsmæssigt vil støj fra vejtrafik ikke medføre risiko for høreskader, men støj kan i almindelighed være en stressfaktor, der forøger risikoen for hjerte-karsygdomme og forhøjet blodtryk samt forringer børns evne til indlæring, hvilket medfører en risiko for at deres sprog evne ikke bliver udviklet optimalt.

Grøn Trafik bemærker, at det miljøvurderingsrapporten angives, at der med Hovedforslag 1 kun vil være marginale ændringer i udledningen af CO₂ (+ 0,2 %) og andre luftforureningskomponenter. Foreningen anfører, at denne konklusion bygger på beregningen af, at trafikarbejdet kun vil stige meget lidt med en ny motorvej i forhold til den samlede trafik i Hovedstadsregionen. Dette finder Grøn Trafik ikke er rigtigt og anfører, at udledningen ikke skal ses i sammenhæng med trafikken i Hovedstadsregionen, men i Frederikssundfingeren.

Grøn Trafik bemærker også, at udledningmængden af CO₂ vil stige betragteligt som følge af det stigende trafikarbejde, hvilket vil være i strid med både Kyoto-aftalen og Danmarks strategi for bæredygtig udvikling fra juni 2002.

Grøn Trafik anfører, at problematikken med de ultrafine partikler fra biler ikke synes inddraget. Der peges endvidere på, at en masse mennesker vil blive eksponeret for disse stoffer og dermed få øget risiko for udvikling af kræft og luftvejslidelser. Grøn Trafik anfører, at netop disse partikler er særligt farlige for de, der bor tæt ved større vejanlæg selvom der forventes en stor spredning af luftforureningen i det åbne land.

Grøn Trafik bemærker, at der i rapporterne ikke er oplysninger om at f.eks. effekterne af PAH'er er medregnet, og at ressourceforbruget under anlægsfasen ligeledes ikke er indregnet mht. energiforbrug og dermed f.eks. CO₂-emissioner.

Vejdirektoratet har følgende bemærkninger med hensyn til Grøn Trafiks kommentarer om luftforurening i VVM-undersøgelsen:

Der er gennemført beregninger af det samlede energiforbrug og emissioner fra trafikken, og de absolutte tal kan ses i baggrundsrapporten med trafikprognoser. I den sammenfattende rapport har Vejdirektoratet valgt, at præsentere resultatet som procentvise ændringer i emissionerne for hele influensvejnettet, dvs. det vejnet der berøres trafikalt af en ny højklasset vej i Frederikssundfingeren.

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 kulil-

te, 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 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.

Indførelse af ny og mindre forurenende køretøjsteknologi og renere brændstoffer har medført, at de samlede emissioner fra biltrafikken er faldet selv om trafikken på vejene i samme periode er steget.

Emissionsopgørelser fra DMU viser, at partikeludslippet i 90'erne er faldet med ca. 25 %. I 2006 vil EU's emissionsnormer for køretøjer medføre, at der indføres partikelfiltre på alle nye tunge køretøjer. Hvis sundhedseffekterne af partikler primært er knyttet til de meget små partikler - hvad der er meget, der tyder på - så kan partikelfiltre på tunge køretøjer betyde, at det årlige antal dødsfald, som tilskrives effekten af partikelforureningen, vil kunne reduceres med ca. en tredjedel.

Jord og grundvand

Grøn Trafik anfører, at der i VVM-redegørelsen er redegjort for områder med særlige drikkevandsinteresser og kildepladser, som vil blive berørt af en evt. højklasset vej, og at Hovedforslag 1 vil berøre otte kildepladszoner direkte. Grøn Trafik peger på, at Hove vandværk og kildepladszone ikke er medtaget i VVM-rapporten, men at der alene er angivet en indvinding i Hove by, og at vandværket ligger længere mod syd i retning mod den foreslåede linieføring. Grøn Trafik formoder, at indvindingen derfor skal flyttes og anfører, at den tætte placering af en motorvej ved vandværket i Hove og Hove å desuden vil medføre en alvorlig risiko for, at vandforsyningen til hele Hove by kan blive forurennet ved ulykker med udslip på motorvejen.

Grøn Trafik anfører videre, at dette betyder, at motorvejen på denne strækning skal forsynes med tætte midterbatter, kantopsamling af vejvandet, nedløbsbrønde i tætte ledninger samt regnvandsbassiner med olieudskillere, ligesom de øvrige kildepladszoner. Omkostningerne til dette er efter Grøn Trafiks opfattelse ikke inkluderet i den samlede pris for en ny motorvej.

Grøn Trafik peger på at der desuden er glemt tre vandboringer til vandfællesskabet FREDSEØL ved Ølstykke men anfører samtidig, at foreningen ikke umiddelbart kan vurdere hvilken betydning dette har i forhold til motorvejen.

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.

Endelige skal bemærkes, at de tre vandboringer, der er anlagt som nødvendighedsboringer til vandfællesskabet mellem Ølstykke og Frederikssund (FREDSEØL), ligger vest for og udenfor undersøgelseskorrideren. Disse boringer er derfor ikke medtaget på kortene.

Grøn Trafik anfører, at de geologiske forhold langs motorvejstraceerne ikke er fyldestgørende beskrevet i VVM-rapporten, og at det eneste tilløb til geologisk kortlægning er i rapport 250 s. 106-107, hvor der er et kort over "postglaciale aflejringer". Grøn Trafik anfører også, at kortet s. 106-107 er forsynet med signaturen "postglaciale aflejringer" i området ved Værebros kildeplads, men ikke med signaturen "sårbart grundvand" og spørger om dette skal tolkes sådan, at de overliggende tørvelag menes at virke beskyttende mod nedsivning.

Grøn Trafik anfører endvidere, at det er således ikke undersøgt tilstrækkeligt, hvor store områder der ikke har moræneler, og derfor ikke har nogen beskyttelse mod nedsivning af miljøbelastende stoffer. Grøn Trafik peger på, at man i de fleste boringer i Ledøje-Smørum Kommune ikke har kunnet påvise moræneler, ligesom afstanden i Ledøje-Smørum mellem overfladen og grundvandet er meget lille.

Grøn Trafik er endvidere af den opfattelse, at en punktforurening (f.eks. ved uheld) ikke kun vil forurene en enkelt boring, men risikerer at ramme store dele af hele drikkevandsforsyningen for området og Københavnsområdet.

Grøn Trafik anfører yderligere, at VVM-rapporten kun kortfattet beskriver de foranstaltninger, der skal modvirke risikoen for forurening langs vejen. Grøn Trafik peger på, at der ikke er en nærmere beskrivelse af udformning

gen af regnvandsbassiner og at foreningen derfor må antage, at man ikke har tænkt sig at tætte dem i bunden med ler eller beton.

Grøn Trafik udtrykker samtidig skepsis overfor den i VVM-rapporten beskrevne foranstaltning med belægning i midterrabbatten, eller en tætning af denne med f.eks. en lermembran. Foreningen frygter, at vejvand fra motorvejen eller spild fra uheld på motorvejen kan forurene grundvandet, og at vejvandet også vil kunne påvirke de nærmeste vandløb, med deraf følgende virkninger på vandkemi, flora og fauna.

Ligeledes anfører Grøn Trafik, at der kun vil være vejvandsopsamling på de strækninger, der berører kildepladszonerne, og at de miljøbelastende stoffer på de resterende strækninger vil blive direkte udledt til det omkringliggende miljø.

Med hensyn til VVM-rapportens beskrivelse af de geologiske forhold, som er sammenfattet dels i rapport 250 og rapport 252, skal Vejdirektoratet bemærke, at beskrivelsen er baseret på en mere detaljeret redegørelse for jordbundsforholdene i baggrundsrapporten "Orienterende geotekniske undersøgelser", hvortil der også er refereret i den sammenfattende rapport.

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 glaciale dannelser optræder flere steder senglacialt sand og ler.

Udstrækningen af områder, der er karakteriseret som områder med sårbart grundvand, er oplyst af de respektive amter og området ved Værebros Kildeplads er, som det også fremgår af VVM-rapporten ikke alene forsynet med signaturen postglaciale aflejringer som Grøn Trafik anfører, men også med signaturen for sårbart grundvand. I baggrundsrapporten "Fase 1: Landskabelige, natur- og kulturhistoriske forhold i undersøgelseskorridoren" fra 2002 er kort, hvor områder med postglaciale aflejringer og sårbart grundvand er vist hver for sig.

Vejdirektoratet vurderer, at der under normale driftsforhold ikke vil være risiko for en belastning af grundvandet fra vejanlægget. En mulig belastning vil være knyttet til et uheld på vejen 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, bliver afløbet lukket for at kunne samle forureningen op.

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.

Vejdirektoratet skal endvidere henvise til VVM-rapporten, hvor det fremgår, at i særligt sårbare områder og på steder, hvor motorvejen krydser kildepladszoner, vil midterrabatten blive belagt, alternativt tætnet. Overfladevandet vil herfra blive ført til afløbssystemet for at hindre nedsivning til grundvandet. Inden for kildepladszonerne vil der blive iagttaget særlig agtpågivenhed mht. beskyttelse mod forureningsnedsivning i anlægsfasen.

Af foranstaltninger til beskyttelse af grundvandet skal Vejdirektoratet anføre jf. også VVM-rapport 250 side 41, at det ikke som Grøn Trafik påpeger ovenfor blot er på strækninger, hvor kildepladszoner passeres, men langs hele motorvejen, at vejvandet opsamles ved kantopsamling og nedløbsbrønde i tætte ledninger og ledt til regnvandsbassiner, med olieudskillere hvorfra der etableres udløb til vandløb.

Såfremt det besluttet 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. Det omfatter placering og udformningen af regnvandsbassiner og udarbejdelse af beredskabsplaner for anlægsfasen og driftsfasen således, at risikoen for forurening af grundvandsressourcen minimeres.

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. Heraf fremgår, at grundvandsressourcerne i Ledøje-Smørum Kommune er tillagt særlige drikkevandsinteresser.

Af VVM-rapporten fremgår 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 ret-

ning 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.

Grøn Trafik peger på, at der flere steder på strækningen er igangsat skovrejsningsprojekter til beskyttelse af kildepladserne, f.eks. er der i Gundsø kommune igangsat etableringen af et 220 ha stort skovrejsningsområde, hvilket er led i nye skovområder på i alt 2.600 ha mellem Slangerup og Ringsted. Grøn Trafik anfører, at et nyt motorvejsanlæg igennem disse områder vil være i strid med hele tanken bag skovrejsningsprojekterne, nemlig at beskytte grundvandet i disse områder.

Hertil skal Vejdirektoratet bemærke, at et nyt 220 ha. stort skovrejsningsområde i Gundsø Kommune er kortlagt og indgår i VVM-undersøgelsen. Den skovrejsning i Gundsø Kommune, som nævnes i høringssvaret fra Grøn Trafik, ligger syd for Åmosen og Værebros Å og berøres ikke af nogle af de skitserede motorvejslinier. Motorvejslinierne gennem åbent land forløber igennem Værebros Ådal og ved passage af Værebros Kildeplads gennem et område, der ikke er udlagt til skovrejsning. Frederiksborg Amt har derimod i regionplanen anført at skovrejsning i det pågældende område er uønsket.

Grøn Trafik anfører, at der er en række stoffer i vejvandet som ikke omtales i VVM-rapporten f.eks. bly, PAH, THC, DEHP og nonylphenol. Også andre relevante miljøbelastende stoffer mangler at blive inddraget i VVM-redegørelsen, f.eks. savnes opgørelser for MTBE og BTEX.

Grøn Trafik anfører, at VVM-redegørelsen ikke beskriver risikoen for udslip fra værksteder og tankstationer og foreningen er usikre på, hvor troværdigt det er, når Vejdirektoratet skriver, at der ikke vil blive anvendt sprøjtemidler til ukrudtsbekæmpelse på arealerne tilknyttet motorvejen.

Grøn Trafik skriver ligeledes, at det ikke i VVM-rapporten er anført, hvorvidt der planlægges anvendt slagge, flyveaske eller andre restprodukter til bærelag. Selvom sådanne restprodukter overholder kravene i restproduktbekendtgørelsen vil der efter Grøn Trafiks opfattelse være risiko for en vis udvaskning af en lang række miljøbelastende stoffer - især i forbindelse med anlægsfasen, hvor restprodukterne tillades udlagt uden overdækning i op til fire uger.

Vejdirektoratet skal bemærke, at nedsivning af chlorid til grundvandet kan være en effekt af vejsaltning, men det vurderes ikke, at vil udgøre et større problem i forhold til opfyldelse af drikkevandskravene end alle andre veje i landet. Generelt forventes denne påvirkning ikke at være af betydning, da niveauerne er langt under smagsgrænsen og da der ikke er nogen sundhedsmæssig risici forbundet med et højere chloridindhold.

Vejdirektoratet har ikke i VVM-redegørelsen peget på en placering af sideanlæg som eksempelvis tankstationer i de sårbare grundvandsområder. Såfremt der måtte vise sig et behov herfor, vil disse blive placeret uden for beskyttelseszonerne, således at risikoen for forurening af grundvand ikke forøges.

Metaller har en høj affinitet til jordmatricen og ved spredning af metalforurenede vand vil disse derfor i udstrakt grad tilbageholdes i jorden inden vandets videre transport til grundvandet. Der vurderes derfor ikke at være en stor risiko for grundvandet i denne forbindelse.

Det skal bemærkes, at håndtering af vejvand i hovedforslagene er en væsentlig forbedring i forhold til vejafvandingsystemet på eksisterende veje, både hvad angår tilbageholdelse af stoffer og i sikring mod forurening af oliespild m.v. fra ulykker.

Desuden skal de berørte amter give udledningstilladelse til de regnvandsbetingede udløb. Dette gøres med baggrund i recipientens målsætning og de krav, der er opstillet i regionplanretningslinjerne for spildevand. Hermed sikres også, at bassinerne dimensioneres, så renseeffektiviteten bliver størst mulig, og at hydraulisk belastning af recipienten kan undgås.

Som det fremgår af miljøvurderingsrapporten 252 afsnit 8.6 og kapitel 16, er viden om en række forskellige stofgruppers spredning og effekter i det danske vandmiljø begrænset. I forbindelse med vandmiljøplanens overvågningsprogram er der de senere år systematisk indsamlet prøver i diverse afløb samt i vandområderne til analyse for en række miljøfremmede stoffer. Her er fundet 0,005-0,037 mg MBTE/l i opsamlet regnvand fra separat udledning fra kloakerede fællessystemer, hvilket ikke er direkte sammenligneligt med udledning fra et separat system. Men ligesom chlorid vil MBTE (methyl tertær butyl ether) kun tilbageholdes i ringe omfang i regnvandsbassinet. Der foreligger endnu ikke vejledende kvalitetskrav for bezinadditivet MBTE.

I miljøvurderingen er redegjort for, at udledning af saltvand typisk vil falde sammen med høje vandføringer i vandløb, og at der normalt ikke observeres effekter heraf i vandløbssystemet.

I forbindelse med anlæg af motorvejene på rute 9, 18 og 21 gennemføres særlige undersøgelser af konsekvenser af udledning af vejvand for at øge den foreliggende viden herom. Undersøgelsesresultaterne vil blive inddraget i forbindelse med detailprojekteringen af en ny højklasset vej i Frederikssundfingeren, hvis planerne herfor realiseres.

Affald og ressourceforbrug

Grøn Trafik anfører, at der i miljøvurderingsrapporten generelt kun er redegjort for mængder af ressourcer og affald, mens miljøeffekterne fra ressourceforbruget og affaldsbortskaffelsen tilsyneladende ikke er indregnet mht. miljøpåvirkning og økonomi. Grøn Trafik peger på, at det i VVM-rapport 252 fremhæves, at de angivne mængder kun er skøn, der er behæftet med stor usikkerhed. 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.

Grøn Trafik peger 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 vejafvandingssystemerne, autoværn, skilte, evt. støjafskærmninger, afstrøbing, vækstmedium for beplantning etc.

Grøn Trafik anfører mht. genanvendelige materialer, at det i VVM-redegørelsen angives, at disse generelt skal sorteres og så vidt muligt genanvendes og ikke deponeres på affaldsdeponier. Dette er efter Grøn Trafiks opfattelse udmærket, men peger på, at det af rapporten fremgår, at en mindre del af affaldet i kategorien "andet", der omfatter emballage, plastaffald, træaffald etc., vil skulle bringes til forbrændingsanlæg eller deponeres. Grøn Trafik er usikker på, hvad der menes med "en mindre del" og anfører, at de nævnte affaldsfraktioner er kendetegnet ved at være genanvendelige - alternativt forbrændingseget. Det betyder efter Grøn Trafiks opfattelse på, at en evt. deponering af dette affald må betragtes som ulovligt, ligesom forbrænding af det nævnte affald sandsynligvis vil være i strid med de respektive kommuners erhvervsaffaldsregulativer samt transportemballageaftalen.

Vejdirektoratet har følgende bemærkninger til Grøn Trafiks kommentarer vedrørende affald og ressourceforbrug i forbindelse med planerne om anlæg af en motorvej i Frederikssundfingern.

Der er gennemført beregning af energiforbruget fra trafikken på 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 ud fra f. eks. krav til udførelsesmetoder og materialevalg vil ske i detailprojekteringen. Der er således ikke grundlag for at opgøre energiforbruget og affaldsmængden i forbindelse med anlægsarbejdet mere præcist på nuværende tidspunkt.

Energiforbruget i anlægsfasen vil således være afhængig af bl.a. hvorfra tilslagsmaterialer kan tilføres og i hvilket omfang, råstoffer tilføres fra et område i nærheden af vejtracéet, tilføres ved anvendelse af restprodukter eller må tilføres fra råstofgrave i lidt større afstand f.eks. fra Hedeland ved Roskilde.

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

Som det også er anført i VVM-redegørelsen vil der i vejprojektet blive indarbejdet, at genanvendelige materialer sorteres og ikke deponeres på lossepladser, men så vidt muligt genanvendes ved etablering af vejanlægget. Som nævnt i VVM-redegørelsen må det imidlertid forventes, at en mindre del af affaldet vil skulle bringes til forbrænding eller deponeres.

Emballageaffald vil, når det er miljømæssigt og økonomisk hensigtsmæssigt, blive genanvendt frem for at blive forbrændt. I det omfang affald ikke kan genanvendes, vil det alt efter dets karakter blive sendt til forbrænding eller deponeret efter myndighedernes anvisning. Forbrænding af affald sker, når affaldet ikke kan genanvendes og restprodukterne fra forbrændingen ikke giver miljøproblemer. Et eksempel på affald, der deponeres, kan være træaffald, hvor træet er imprægneret.

Erhvervsudvikling

Grøn Trafik anfører en række synspunkter og bemærkninger om sammenhængen mellem erhvervsudvikling og infrastrukturanlæg og fremfører bl.a., at de nye erhvervsområder i Bycirklen er tiltænkt IT-, biotek- og medicovirksomheder samt andre videnstunge virksomheder, hvor det er andre faktorer end nærliggende motorveje, der er afgørende for valg af beliggenhed. Grøn Trafik anfører, at særligt væsentlig er naboskabet med lignende virksomheder og muligheden for at rekruttere højtuddannet arbejdskraft, og at der er undersøgelser, som understøtter at udvidelser af vejkapaciteten langt fra altid er hovedårsagen til regionaløkonomisk vækst.

Grøn Trafik nævner, at en væsentlig forklaring på dette er, at vejene i Danmark generelt er gode. Den begrænsende faktor for fremkommenligheden er oftest trængselsproblemer på indfaldsvejene i myldretiden og ikke at lokaliteter er vanskeligt tilgængelige på grund af ringe infrastruktur.

Grøn Trafik afviser generelt påstanden om, at en ny motorvej er nødvendig for at kunne opnå erhvervsudvikling i området og anfører, at der ikke i dag

overhovedet eksisterer barrierer for biltrafikkens adgang til erhvervsudviklingsområderne, og at der ikke er videnskabeligt belæg for at konkludere, at motorveje og erhvervsudvikling hænger sammen.

Som Vejdirektoratet tidligere har tilkendegivet overfor Grøn Trafik er det 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 Ålborg Universitet og PLS RAMBØLL og er endnu ikke afsluttet.

Økonomi

Grøn Trafik finder, at Vejdirektoratet med de samfundsøkonomiske vurderinger leverer resultater, der udelukkende er bestemt af de forudsætninger og værdisætningsprincipper, der er valgt til lejligheden. Grøn Trafik anfører, at det længe har været almindelig kendt, at værdisætning af eksternaliteter er forbundet med så stor usikkerhed og videnskabelig uenighed, at sådanne analyser ikke kan anvendes til noget fornuftigt og slet ikke til væsentlige samfundsmæssige beslutninger.

Grøn Trafik anfører samtidigt, at man ikke videnskabeligt hæderligt og objektivt kan værdisætte mistede naturværdier, uoprettelige miljøskader, reducerede muligheder for rekreativ udfoldelse og risiko for grundvandsforurening.

Vejdirektoratet skal hertil bemærke, at der ikke er 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”

De eksternaliteter, der normalt værdisættes, er medtaget på effektsiden, mens øvrige eksternaliteter, for hvilke der endnu ikke findes en accepteret værdisætning, ikke er medtaget. Dog er visse afværgeforanstaltninger som minimerer de negative effekter medtaget på omkostningssiden i det omfang de påvirker anlægsoverslaget. Herudover er eksternaliteterne beskrevet udenfor den samfundsøkonomiske vurdering og indgår i det samlede beslutningsgrundlag.

0++ løsning

Grøn Trafik anfører, at der bør findes en løsning for trafikproblemerne i Frederikssundsvingeren og peger på 0++ løsningen, som et realistisk alternativ. Grøn Trafik beskriver 0++ løsningen ved, at 0'et står for ingen motorvej, det første + for udbedring af den eksisterende Frederikssundsvej, og det andet + for mærkbare forbedringer af den kollektive trafik.

Grøn Trafik fremfører, at 0++ løsningen på visse punkter svarer til den 0+ løsning, som er behandlet i Vejdirektoratets rapport, men forslaget er på en række punkter anderledes, hvor en af de væsentligste forskelle er, at krydset ved Toms Fabrikker i Ballerup ("Chokoladekrydset") gøres niveaufrit.

I høringsvaret fra Grøn Trafik beskrives efterfølgende de enkelte forbedringer fra Motorring 3 til Frederikssund. Grøn Trafik sammenfatter, at det samlede resultat af de vejforbedringer, foreningen foreslår, indebærer at der på strækningen fra Frederikssund til Ring 4 bliver 4 færre signalreguleringer, end der er nu, idet de tre lyskryds i Ballerup gøres niveaufrie, og idet krydset i den østlige del af Stenløse ombygges. Resultatet vil efter Grøn Trafiks opfattelse blive færre trafikulykker, idet antallet af ulykker i Ballerup, i østenden af Stenløse, og ved rute 6 reduceres.

Ligeledes er det Grøn Trafiks opfattelse, at den samlede køretid fra Frederikssund til Ring 4 vil blive reduceret, især i Ballerup, hvor køerne i myldretiden vil blive meget mindre eller helt forsvinde. Grøn Trafik peger på, at dette står i modsætning til Vejdirektoratets 0+ forslag, hvor køretiden fra Frederikssund til Ring 4 stort set forbliver uændret, hvorfor fordelene ved dette forslag er svære at få øje på.

Grøn Trafik anmoder om en vurdering af, hvad de foreslåede vejforbedringer vil koste, og anfører, at det dyreste enkeltelement i foreningens forslag givetvis vil blive udfletningen i Chokoladekrydset. Dette er ikke en egentlig ekstraudgift, idet Grøn Trafik forudsiger, at det under alle omstændigheder bliver nødvendigt at lave denne udfletning før eller siden, hvad enten der anlægges en motorvej eller ej.

Vejdirektoratet har følgende bemærkninger og kommentarer til forslaget om 0++ løsningen:

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 0+-alternativet 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 Frederikssundfingern 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 Frederikssundfingern 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 trafik-sikkerhedsmæssige og vejtekniske problemer.

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

Vejdirektoratet har som supplement til 0+ forslaget undersøgt virkningen af en styrkelse af den kollektive trafikbetjening (K+ forslaget) i VVM-redegørelsen, herunder ved at forbedre bustrafikken og hyppigere afgang på Frederikssundbanen. Det er Vejdirektoratets vurdering, at disse forslag

ikke i nævneværdig grad løser fremkommelighedsproblemerne i Frederikssundsfingeren.

Grøn Trafik har i foreningens høringssvar peget på, at styrkelsen den kollektive trafik kan 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 foreslået i høringssvaret, at rutens 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 hvilket svarer til K+ forslaget i VVM-redegørelsen.

Vejdirektoratet har i forbindelse med behandlingen af høringssvaret gennemført en trafikberegning af det ovenfor beskrevne scenarium med pendlerbusser som supplement til K+ forslaget for at vurdere de trafikale konsekvenser heraf. Beregningerne viser, at der kun sker en helt marginal overflytning af biltrafik til kollektiv trafik ved indsættelse af pendlerbusserne som supplement til det i VVM-undersøgelsen beskrevne K+ forslag.

Nedenfor vil Vejdirektoratet fremføre en række konkrete bemærkninger til Grøn Trafiks forslag til udbedring af den eksisterende Frederikssundsvej:

Jyllingevej

Grøn Trafik anfører, at tilkørselsrampen for trafik fra sydøst til Ring 3 enten kan undværes helt (trafik sydfra kan godt komme op på Ring 3 ad andre ruter) eller kan udformes på en meget mindre pladskrævende måde. Grøn Trafik ser derfor ingen grund til, at der lægges en motorvej 150 m inde i Vestskoven.

Grøn Trafik fremfører, at hvis man ønsker at forøge kapaciteten på den nuværende strækning af Jyllingevej langs nordkanten af Vestskoven, kan det gøres på mange andre måder, der giver mere moderate indgreb i terrænet. Grøn Trafik henviser til det forslag, der er fremsat af SF i Glostrup, hvor bilister, der kommer vestfra, kan vælge at køre ind i en særskilt østgående vejbane, der føres ind under Ring 3 uden forbindelse til denne, og videre fremme leder bilerne ind på Motorring 3, med mulighed for at komme ind i enten de nordgående eller de sydgående spor. Ligeledes anlægges en vestgående vejbane fra Motorring 3 og direkte, uden afbrydelse, ud til motorvejsstykket vest for Ring 3.

Dette forslag er efter Grøn Trafik opfattelse et eksempel på, at man kan opnå en fornuftig afvikling af trafikken i området til en langt lavere udgift, end hvad Vejdirektoratets forslag vil koste. Grøn Trafik anfører, at man sparer udgiften til ca. 2 km nyanlagt motorvej plus to broer over motorvejen plus hele det kæmpestore udfløtningsanlæg mellem Frederikssundsmotorvejen og Motorring 3.

Hertil har Vejdirektoratet følgende bemærkninger:

Tilslutningen mellem Frederikssundmotorvejen og Motorring 3 bliver et af landets mest trafikerede udfløtningsanlæg. Den foreslåede linieføring for motorvejen er allerede placeret nordligere end den byggeliniesikrede vejkorridor, som i dag er udlånt til skovvæsnet. De særlige forhold, der begrundes den valgte placering af motorvejen er Vestvoldens fredninger ved Motorring 3 i den ene ende og tilslutningspunktet ved Ring 3 i den anden ende. Af hensyn til trafikafviklingen er det vigtigt at have en tilslutning både mellem Frederikssundmotorvejen og Motorring 3 og mellem Frederikssundmotorvejen og Ring 3.

Som udgangspunkt for SF forslag nævnes, at hovedparten af bilister skal lige ud ad Jyllingevej, og ikke mange drejer af til Motorring 3 i dag.

Hvis der anlægges en motorvej i Frederikssundfingern vil trafikmønsteret imidlertid ændre sig, idet der sker en omlejring af trafikken, som vil flytte sig længere mod syd på det eksisterende vejnet. Dette fremgår af trafikkortet på side 66 i den sammenfattende rapport nr. 250.

Hvis der anlægges en ny motorvej i Frederikssundfingern skal ca. 60 % af den samlede trafik på Jyllingevej mellem Ring 3 og Motorring 3 ifølge trafikberegningerne køre ad Motorring 3.

Med disse trafiktal vurderer Vejdirektoratet, at der ikke vil være tilstrækkelig kapacitet i forslaget. De foreslåede parallelspor skal derfor i stedet 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.

Ifølge forslaget er det vist at den nordgående trafik fra Motorring 3 mod vest skal passere gennem tilslutningsanlægget ved Jyllingevej for at komme til det vestvendte parallelspor, dvs. at ca. 25 % af trafikken mellem Motorring 3 og motorvejen skal passere Jyllingevej i niveau.

Det er vigtigt, for at et vejanlæg er trafiksikkert, at det giver trafikanterne et klart og entydigt signal om vejens standard bl.a. kurveradier, længdefald og tværsnit. Dette er ikke tilfældet i SF's forslag, dertil kræves meget større elementer for, at det ikke opfattes som skift i vejens standard.

Ved udformning af forbindelsesanlægget ved Jyllingevej er der i VVM-redegørelsen anvendt minimale kurvestørrelser for et højklasset vejanlæg i et forsøg på at lave det mindst mulige indgreb i både Vestskoven og Vestvolden.

Vejdirektoratet vurderer bl.a. af ovennævnte samt udførelsesmæssige årsager at SF forslags forslag er problematisk.

Vejdirektoratet vil under en evt. detailprojekteringen forsøge yderligere at mindske indgrebet i Vestskoven syd for Jyllingevej.

Chokoladekrydset ved Ring 4

Grøn Trafik anfører, at princippet for forslaget indebærer, at der laves en udfletning med samme funktion som en firkløverudfletning. Grøn Trafik fremfører, at dette betyder, at alle trafikstrømme kan glide uhindret, uden at blive stoppet af stoplys. Grøn Trafik er af den opfattelse, at mere end 80.000 biler vil kunne passere i døgnet, idet der ikke længere er behov for at biler, der holder for rødt, skal accelerere inden de kommer ind i krydset. Grøn Trafik anfører, at det betyder, at et niveaufrit kryds med to spor i hver retning på Frederikssundsvejen kan klare de trafikmængder, der bliver behov for langt ud i fremtiden.

Grøn Trafik regner med, at Frederikssundsvejen skal sænkes, at Ring 4 føres i bro hen over den og at Frederikssundsvejen sænkes skønsvis 4 ½ m. Grøn Trafik peger på, at terrænet er sådan, at dette let kan lade sig gøre og anfører, at der ikke er behov for en Lyngbyvejsagtig løsning med dybt nedrammede spunsvægge osv., ligesom der ikke er behov for at nedgravningen fortsætter mod øst til Herlev.

Grøn Trafik har med høringsvaret vedlagt skitsetegninger af tre mulige løsninger til, hvordan udfletningsanlægget i Chokoladekrydset kan udformes. I den ene af løsningerne er muligheden for at komme nordfra og dreje mod øst udelukket. Grøn Trafik anfører, at trafikken i denne løsning, i stedet ledes fra Hjortespring ad Lautrupparken ned til Frederikssundsvej, og at man også i de to andre forslag kan vælge at udelukke muligheden at komme fra nord og dreje mod øst, idet det vil give mindre pladsbehov på det hjørne, hvor husene lægger tættest ved krydset.

Forslagene fra Grøn Trafik vurderes i deres nuværende udformning at være vejteknisk og trafikikkerhedsmæssigt problematiske.

Vejdirektoratet kan nævne, at det ikke er synligt hvilken vejstandard hverken Frederikssundsvej, Ring 4 eller det ombyggede vejkryds har.

Alle forslagene har rampetilslutninger som indikerer en høj vejstandard og dermed en høj hastighed med flettende trafikstrømme. I disse tilfælde skal der også etableres parallelramper til de gennemgående veje, og rampetilslutningerne skal udformes så fletning kan finde sted. I forslagene er afstanden mellem til- og frakørsler og på flettestrækninger for korte og selv med etablering af parallelramper er strækningerne mellem de enkelte ramper for korte til en trafikikkerhedsmæssig forsvarlig og kapacitetsmæssig tilstrækkelig afvikling af trafikken.

Det er vigtigt først at bestemme hvilken vejstandard der ønskes, og så udforme vejanlægget derefter. Hastigheden i trafikanelægget knyttes til vejstanden og de geometriske værdier, og til hastigheden skal være de nødven-

dige sigtelængder. Dette er ikke tilfældet i de skitserede løsninger, bl.a. fordi højdeforskellen på broer mellem de skærende veje erfaringsmæssigt skal være mindst 6,10 m (som er de 4,5 m samt konstruktionshøjde af bro) og ikke 4,5 m, som foreningen foreslår.

Trafiksikkerhedsmæssigt er det også vigtigt at sende et klart og entydigt signal til trafikanten om vejanlæggets standard, og samtidig begrænse det antal informationer, som trafikanten skal forholde sig til ved f.eks. vejvisning.

Endvidere er der i forslagene en del uløste problemer som f.eks. at udkørslen fra Falck må lukkes, at adgangsvejen til Toms må flyttes og endelig at der ikke er redegjort for, hvordan cyklister og gående ledes gennem krydset.

En nærmere vurdering af et 0++ forslag, der indebærer mere omfattende ombygninger vil i dets fulde omfang kræve en detaljeret undersøgelse af de tekniske muligheder og af forslagernes miljømæssige, arealmæssige og økonomiske konsekvenser. Undersøgelsen vil svare til det omfang der er undersøgt for de i VVM-redegørelsen fremlagte Hovedforslag 1 og 2.

Vejdirektoratet skal med hensyn til kapaciteten på en 4 sporet vej med niveaufri kryds gennem et byområde (i vejterminologien normalt benævnt en firesporet motorgade) oplyse, at en motorgade med niveaufri tilslutninger ved Ring 4, ved Hold-an vej og ved Vestbuen og med niveaufri skæringer i de vigtigste kryds videre mod vest vil have en kapacitet på ca. 4.000 biler pr. time pr. retning. Vejdirektoratet vurderer, at kapaciteten på en sådan firesporet motorgade vil være opbrugt i myldretiden ved en trafik på ca. 55.000 biler pr. hverdagsdøgn, henholdsvis 50.000 biler pr. årsdøgn

Kryds i Ballerup ved Hold-An Vej og Vestbuen

Grøn Trafik foreslår, at krydsene ved Hold-An Vej og Vestbuen gøres til niveaufrie skæringer, hvor sidevejene føres på bro over Frederikssundsvejen. Frederikssundsvejen lægges lidt dybere i terrænet end den løber nu. Grøn Trafik har med høringssvaret vedlagt skitser til udformningen af krydsene.

Grøn Trafik foreslår, at de østvendte til- og fra-kørselsramperne ved Hold-An Vej/Skovvej skal have en længde på knap 300 m. Grøn Trafik anfører, at der er plads til at anlægge ramperne, dog sådan at to huse på nordøstsiden af krydset er i fare og muligvis må nedrives (det ene ejes af kommunen). I rampekrydsene etableres signalregulering.

Vest for Hold-an Vej bliver udformningen forskellig på vejens to sider i forslaget. Grøn Trafik fremfører, at der på nordsiden i dag er en stejl skrænt op, hvilket gør det relativt let at anlægge en separat kørebane hævet over Frederikssundsvejen. Grøn Trafik foreslår, at trafik, der svinger mod vest fra broen ved Hold-An Vej/Skovvej, ledes ad en hævet kørebane helt frem til

næste kryds, der er 450 m længere fremme, dvs. krydset ved Vestbuen/Jonstrupvej.

Grøn Trafik anfører, at trafikken her kan fortsætte tværs igennem et lyskryds og videre ned ad en vestgående rampe, der ledes ud på Frederikssundsvej. Grøn Trafik peger på, at der herved undgås krydsende strømme af trafik, der skal ned på Frederikssundsvej og op fra Frederikssundsvej. Grøn Trafik anfører ydermere, at man kan godt lave en opstigende rampe således at de to trafikstrømme skal flette sammen. Alternativt kan man undvære denne rampe, og lade al trafik, der har ærinde til Ballerup, køre op ad rampen øst for Hold-An Vej.

Grøn Trafik peger på, at terrænet på sydsiden af Frederikssundsvej er anderledes, og her foreslår foreningen en ekstra kørebane for svingende trafik i tilknytning til de øvrige kørespor. Grøn Trafik anfører, at der er plads nok til at anlægge en sådan bane ved, at man inddrager det areal, der i dag optages dels af den eksisterende højresvingsbane, der leder ind til Hold-An Vej, og dels ved en evt. nedlæggelse af cykelstien. Grøn Trafik er af den opfattelse at der er plads nok til, at Shell-tanken kan bevares, hvor den er.

På sydsiden af Frederikssundsvej ved Vestbuen anlægges op- og nedstigende ramper på normal vis. Der skal nedrives to ejendomme, dels ved krydsets sydvesthjørne (et beboelseshus) og dels ved dets nordøsthjørne (Service Ringen).

Grøn Trafik peger på, at der som foreslået i Vejdirektoratets 0+ løsning, sker en lukning af udkørslerne til Frederikssundsvej fra Lindbjergvej og fra Brandmosevej/Jungtoften.

Hvis cykelstien langs Frederikssundsvej nedlægges foreslår Grøn Trafik, at cyklisterne i stedet ledes ind igennem Ballerup, f.eks. ad ruten Gammel Rådhusvej - Parkvej - Schwenkestræde - Præstevænget - Bispevangen - Lindbjergvej, med mulighed for at dreje af mod nord ved at køre fra Nygårdsvej over broen og ud ad Jonstrupvej.

Med hensyn til forslaget for strækningen gennem Ballerup skal Vejdirektoratet især hvad angår vejstandarden henvise til bemærkningerne til udformningen af Chokoladekrydset.

Udformningen af ramper og flettestrækning mellem Skovvej/Hold An vej og Jonstrupvej / Vestbuen vil efter Vejdirektoratets opfattelse sende bilisterne "signalforvirring" omkring vejstandarden. Samtidig påpeger Grøn Trafik, at f.eks. tankstationen på hjørnet af Frederikssundsvej og Hold-An vej kan bevares. Det vil ikke være muligt med ind- og udkørsler i et nyt lysreguleret kryds med ramper. Hvis forslaget i en ændret form bliver realiseret skønnes ekspropriationsomfanget at blive en hel del større end angivet på skitsen.

Grøn Trafik peger på, at trafikstrømmen gennem Stenløse kan lettes ved at foretage de ændringer, som indgår i Vejdirektoratets 0+ løsning.

Grøn Trafik anfører, at Vejdirektoratets forslag dog har den ulempe, at Krogholmvej bliver den eneste forbindelse fra Frederikssundsvej ind til Stenløse Centeret. Det vil give en mere koncentreret belastning af krydset med drejende trafik end tilfældet er nu, og den meget moderate ændring af krydset, som Vejdirektoratet foreslår, vil da ikke længere være tilstrækkelig.

Grøn Trafik peger på, at et væsentligt problem i morgenmyldretiden er, at trafik, der kommer fra Krogholmvej og skal svinge mod højre, har svært ved at komme ind på Frederikssundsvej. Der er for lidt plads, og lyset er grønt i for kort tid ad gangen. Køerne forplanter sig bagud ad Krogholmvej. Dette problem vil blive endnu større, når der bygges en ny bydel i Stenløse Syd. Grøn Trafik foreslår derfor, at der bygges en ekstra højresvingsbane på Krogholmvej, der sluser trafikken gradvis ind på Frederikssundsvej. Det er efter Grøn Trafiks opfattelse relativt let at anlægge en sådan bane, da det nødvendige jordareal p.t. ligger ubenyttet hen.

Vejdirektoratet skal hertil bemærke, at de af Grøn Trafik beskrevne forbedringerne i Stenløse er beskrevet i VVM-redegørelsen, herunder også de ulemper, der er knyttet til forbedringerne og som påpeges af Grøn Trafik.

Krydset ved rute 6

Frederikssundsvej er i dag ført med broer over Roskildevej (rute 6) og Gammel Roskildevej. Broerne er brede nok til, at vejen kan have 2 eller endog 3 spor i hver retning. Alligevel er der lavet forskellige foranstaltninger, der gør, at den gennemkørende trafik snævres ind til kun ét spor, øjensynligt for at nedsætte hastigheden og forberede trafikken til at køre videre mod vest i kun ét spor.

Denne udformning af krydset fungerer ikke specielt godt. På nogle meters afstand virker det ikke indlysende, at man lidt længere fremme vil møde de forskellige kørebaneindsnævninger: Bilisterne skal være fuldt opmærksomme for ikke at komme galt af sted. Der angives således, at der sker relativt mange ulykker på dette sted. Grøn Trafik anfører, at det bidrager til, at Ølstykke Kommune ligger meget højt i antal trafikulykker i forhold til antal indbyggere.

Grøn Trafik konkluderer med hensyn til krydset ved rute 6, at indsnævringen på broen til kun én kørebane i hver retning fungerer dårligt, og foreslår, at man overvejer at vende tilbage til en tilstand med to kørebaner i hver retning hen over broerne. Grøn Trafik anfører, at dette kan gøres relativt simpelt, idet det kræver anlæg af nogle få ekstra højresvingsbaner, ændret udformning af heller og afstribning samt to "kløverblade".

Vejdirektoratet kan oplyse, at den ændrede opstribning med indsnævring på broen er sket som en konsekvens af, at de to kryds ved rute 6 i flere år var en "sort plet" med mange ulykker.

De tre kryds foreslås ombygget til en mere dynamisk standard, hvorved der opstår signalforvirring om krydsets standard. Efter Vejdirektoratets vurdering kan forslaget forenkles ved at etablere et hankænlæg mellem Gl. Roskildevej og Frederikssundsvej i den sydvestlige del af området i stedet for de foreslåede sløjferamper. Denne forenkling ændrer dog ikke ved det forhold, at der fortsat vil være meget venstresvingende trafik fra rute 6 til Frederikssundsvej, hvorfor Vejdirektoratet vil pege på forslaget fra VVM-redegørelsen om etablering af lysreguleringsanlæg ved de to rampekryds.

Strækningen fra rute 6 til Frederikssund

Grøn Trafik fremfører et forslag til et niveaufrit tilslutningsanlæg til Frederikssundsvej med adgang til Svestrupvej.

Hertil skal Vejdirektoratet bemærke, at der i VVM-redegørelsen er foreslået Svestrupvej afbrudt på grund af den omfattende sivetrafik fra Frederikssundsvej til Svestrup og rute 6 ved Værebros (industriområdet). Et eventuelt tilslutningsanlæg ved Udlejre bør derfor ikke have forbindelse til Svestrupvej men udelukkende til Udlejrevej, så sivetrafikken undgås, idet den lokale trafik fra Store Rørbæk til Svestrupvej kan anvende Ll. Rørbækvej, som den gør i dag.

Grøn Trafik har nogle bemærkninger omkring eventuel begrænsning af langsommekørende trafik på Frederikssundsvej, og de deraf afledte omveje for denne trafik.

Hertil skal Vejdirektoratet bemærke, at dette spørgsmål også er et spørgsmål om adgangs begrænsning til de ejendomme, som i dag har overkørsler til Frederikssundsvej. Ved en ombygning af vejen vil disse forhold blive afhjulpet ved etablering af andre adgangsveje. Hvad angår forholdene mellem Store Rørbæk og Oppe Sundby/Frederikssund har Frederikssund kommune planer om at etablere et større byområde øst for Frederikssundsvej. Hvilke vejføringer der etableres i det nye byområde, herunder eventuelle skæringer med S-banen, er endnu ikke fastlagt, og det vil blive afklaret af de berørte myndigheder herunder Frederikssund Kommune.

Frederikssund

Grøn Trafik anfører, at der i forslagene til motorvejsløsninger ikke er inkluderet forbedringer af rundkørslen i Frederikssund ved J. F. Willumsensvej, hvilket er en stor mangel, da køproblemerne i Frederikssund i myldretiden for en stor del skyldes kapacitetsproblemer i denne rundkørsel.

Grøn Trafik peger på, at Vejdirektoratet i 0+løsningen har foreslået et ekstra højredrejningsspor for trafik, der kommer vestfra og skal mod syd, samt ekstra spor i dele af rundkørslen. Grøn Trafik anfører, at dette ikke er nok.

Grøn Trafik foreslår derfor to spor hele vejen rundt i rundkørslen, gerne med en udfletningsanordning, der sammenfletter trafik, der kommer fra øst og fra syd. Grøn Trafik foreslår også, at der laves en særlig bane, som leder trafikken sydfra rundt om rundkørslen og ud mod vest uden mulighed for at dreje fra undervejs.

Vejdirektoratet skal hertil bemærke, at der i forslagene til motorvejsløsninger er forudsat, at rundkørslen i Frederikssund ved J.F. Willumsensvej udbygges.

I 0+ løsningen i VVM-redegørelsen udvides rundkørslen med et ekstra spor i en del af rundkørslen samt med en shuntforbindelse fra vest mod syd. Denne udvidelse er også forudsat i motorvejsløsningen, og er beregnet til at have tilstrækkelig kapacitet.

Som afsluttende bemærkning skal anføres, at det vil være en politisk beslutning, hvorvidt der skal gennemføres mere detaljerede undersøgelser af muligheder og konsekvenser af at øge vejkapaciteten i Frederikssundfingern ved en udbygning af den eksisterende Frederikssundsvej.

Med venlig hilsen

Ole Kirk
Planlægningschef