

Grøn Trafik i Bycirklen  
v. Kåre Fog  
Løjesøvej 15  
3670 Veksø

København  
Niels Juels Gade 13  
Postboks 9018  
1022 København K  
Tlf. 7244 3333  
Fax 3315 6335  
vd@vd.dk  
www.vejdirektoratet.dk  
SE 60729018  
Giro 7 09 40 00  
EAN 5798000893450

**10. juli 2007**  
Dok. 06/04212-7  
Sagsbehandler John Halkjær Kristiansen  
Dir. tlf. 7244 3668  
jhk@vd.dk

## Vedr. høringsvar til supplerende VVM for en udbygning af Frederikssundsvej

Tak for høringsvaret i forbindelse med den supplerende VVM for en udbygning af Frederikssundsvej. Indledningsvis vil jeg beklage, at I først nu får svar fra Vejdirektoratet på jeres høringsvar, der er et af de ca 320 høringsvar, som Vejdirektoratet er i gang med at gennemgå og behandle.

### Alternativer

I høringsvaret tager Grøn Trafik i Bycirklen skarpt afstand fra en udbygning af Frederikssundsvej til motorvej. Foreningen mener, at det har været muligt for tilhængerne af åbent land løsningerne at skabe forvirring ved at blande de to løsninger sammen. Derved har man efter foreningens mening forsøgt at fremmane et skrækscenarium, som fejlagtigt inddrager foreningens løsningsforslag. Foreningen fremfører, at det har skadet foreningens forslag.

Grøn Trafik anfører, at de ved årsskiftet 2002/2003 indgav et fyldigt høringsvar, hvori man i detaljer gennemgik den løsning, der blev kaldt 0++. Forslaget blev støttet af en række foreninger, borgere og politikere som også indgav høringsvar.

Grøn Trafik anfører, at 0++ alternativet stort set ikke var blevet behandlet i den første VVM-undersøgelse, og at der derfor ikke var grundlag for at foretage en velinformeret afvejning af 0++ alternativet i forhold til de øvrige forslag.

Grøn Trafik konstaterer, at VVM rapportens "Forslag til udbygning af Frederikssundsvej baseret på Grøn Trafiks forslag" indeholder en del ændringer som går imod foreningens intentioner, specielt omkring Chokoladekrydset. Foreningen mener heller ikke, at der er taget hensyn til de indvendinger, de har givet udtryk for i foråret 2006, herunder forløbet gennem Stenløse, udfletningen ved Toyota i Måløv og placeringen af vejforløbet syd for Chokoladekrydset.

Grøn Trafik beder Vejdirektoratet om at finde en anden betegnelse for VVM rapportens "Forslag fra Grøn Trafik", fordi det kan lede nogen til at tro at foreningen bakker op om forslaget, som det er opstillet af Vejdirektoratet.

#### *Vejdirektoratets bemærkninger:*

Vejdirektoratet har i forbindelse med den supplerende VVM-undersøgelse taget udgangspunkt i en række konkrete forslag til udbygning af kryds og en strækning gennem Ballerup - forslag som blev fremsendt af foreningen Grøn Trafik i forbindelse med høringsen af VVM-undersøgelsen i 2002. Disse konkrete forslag - som i nærværende supplerende VVM-undersøgelse er bearbejdet til en trafikafviklings og trafikikkerhedsmæssig forsvarlig udformning - er forskellige fra det 0++ forslag, som blev fremlagt i VVM redegørelsen fra 2002. For at kunne skelne mellem de to forskellige forslag er udbygningsforslaget i VVM-redegørelsen fra 2006 benævnt udbygning af Frederikssundsvej baseret på Grøn Trafiks forslag.

Ud fra bl.a. og borgermøderne og af de mange høringssvar, som Vejdirektoratet har modtaget, er det klart Vejdirektoratets indtryk, at borgere, myndigheder og interessentgrupper har været opmærksomme på, at der har været fremlagt to udbygningsforslag, og at de mange lokale debattører har forstået, at der er tale om to forskellige nye forslag.

Det påpeges i høringssvaret, at de trafikale problemer på Frederikssundsvej ikke løses med en ny motorvej, hvis der anlægges en motorvej i Hovedforslag 1.

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

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

#### **Trafikbehov**

Grøn Trafik peger på, at VVM-rapporterne forudsiger en forøgelse af bilparken på 15 % frem mod 2015 og et fald i antal personer pr. bil. Samtidigt er det forudsat, at den kollektive trafik bliver relativt dyrere. Grøn Trafik mener, at dette er rigtigt under forudsætning af, at politikerne er så kortsynede, at de lader prisen for kollektiv trafik stige yderligere.

Foreningen mener, at trafikmængderne frem til 2025 i høj grad er afhængig af politiske beslutninger og ikke bare kan ekstrapoleres fra de nutidige forhold.

Grøn Trafik anfører, at fagbladet Ingeniøren har haft et antal artikler om den forventede trængsel, der ikke kan afhjælpes ved at udbygge vejnettet i det uendelige.

Grøn Trafik sammenligner VVM-rapporten for Motorring 3 og Frederikssundsvejen, og finder frem til at en motorvej til Frederikssund vil aflaste Motorring 3 lige syd for Jyllingevej, men til gengæld give en større trafikmængde nord for Jyllingevej. Foreningen påpeger, at Vejdirektoratet konkluderer, at der ikke vil blive nævneværdige problemer på Motorring 3, hvilket er forkert, da der

allerede uden Frederikssundmotorvejen vil være kødannelser her. Grøn Trafik antager, at en yderligere belastning af Motorring 3 vil medføre en uforholdsmæssig stor stigning i forsinkelserne, da kapacitetsgrænsen i forvejen er nået. Grøn Trafik mener derfor ikke, at VVM-rapportens tidsbesparelser kan anvendes, idet det meste af trafikken vil holde i kø på Motorring 3 i stedet for i Chokoladekrydset.

Foreningen mener, at det meste af trafikken fra Frederikssundmotorvejen vil skulle videre ad Motorring 3, og at det derfor under alle omstændigheder vil blive nødvendigt med et trafikpolitisk indgreb.

Grøn Trafik er desuden af den opfattelse, at stigende oliepriser som følge af oliemangel om få år vil betyde et skift til andre transportformer.

Grøn Trafik mener, at man ved at vælge 0++ løsningen vil binde sig politisk til at give den kollektive trafik et løft, og dermed bliver forslaget en del af en løftestang for at de nødvendige forbedringer gennemføres.

#### *Vejdirektoratets bemærkninger:*

Trafikken på vejnettet i 2015 er beregnet ved hjælp af OTM-trafikmodellen på baggrund af en række opstillede forudsætninger om ændringer i befolkning, arbejdspladser, bilejerskab mv. Disse forudsætninger er de samme som er benyttet i andre trafikale vurderinger i hovedstadsområdet de seneste år og bygger i så høj grad som muligt på officielle prognoser, feks. bygger befolknings- og arbejdspladsprognoser på udmeldinger fra Hovedstadens Udvlingsråd (BUR). Resultatet af fremskrivningen bliver en samlet stigning i trafikarbejdet i hovedstadsområdet fra 2000 til 2015 på ca. 23 % svarende til ca. 1,4 % pr. år. Den beregnede vækst ville selvfølgelig kunne have været anderledes, hvis der blev benyttet andre forudsætninger, men den er snarere lav end høj, hvis den sammenlignes med hidtidig vækst og med forventninger til fremtidig vækst i andre sammenhænge.

I beregningen af trafikken indgår også hensyn til trængsel, således at væksten bliver mindre på strækninger med stor trængsel og mindre i myldretiderne end udenfor myldretiderne.

Der er ikke i forbindelse med VVM-undersøgelsen gennemført beregninger af trafikvækst efter 2025, men til sikring af et robust vejanlæg er der beregnet belastningsgrader på projektstrækninger med forudsætning om ca. 1,8 % vækst om året efter 2015. I de samfundsøkonomiske beregninger er der også forudsat en stigning i de trafikale effekter på ca. 1,8 % pr. år fra 2015 til 2025, men ingen vækst efter 2025.

#### **Pendlerbusser**

Grøn Trafik mener, at det er fornuftigt at driftsudgifterne til pendlerbusdriften ikke er medtaget, man kunne dog godt ønske sig at etableringsudgifterne var medtaget. Grøn Trafik foreslår, at man kan oprette et trafikselskab, som specifikt tager sig af driften af pendlerbusserne, evt. som en del af DSB S-tog, idet pendlerbusserne skal skaffe kunder til S-togene. Udgifterne foreslås delt af de berørte kommuner og DSB.

Grøn Trafik foreslår i øvrigt, at takstsystemet ændres således, at det bliver billigere at anvende pendlerparkeringer ved fx Kildedal Station.

#### *Vejdirektoratets bemærkninger:*

Udover omkostningerne til anskaffelse og drift af pendlerbusserne vil der være behov for anlæg af stoppesteder samt terminal- og depotfaciliteter for det nye bussystem. En styrkelse af den kollektive trafik med en øget frekvens af S-togsnettet på Frederikssundbanen og etablering af pendlerbusser

indgår som det påpeges ikke i anlægsoverslaget for en udbygning af Frederikssundsvej baseret på forslaget fra Grøn Trafik.

De øgede driftsomkostninger i den kollektive trafik vurderes at blive betydelige, men det har ikke været muligt indenfor projektets rammer at fastlægge disse.

En iværksættelse af de beskrevne forbedringer af den kollektive trafik med øget S-togsfrekvens og pendulbusser forudsætter nærmere drøftelser og inddragelse af de kollektive trafikoperatører og er ikke et besluttet projekt, som der er afsat midler til gennemførelsen af.

Vejdirektoratet har ingen muligheder for at påvirke strukturen i den kollektive trafik, som er fastlagt i forbindelse med vedtagelsen af kommunalreformen og heller ikke takstzonerne ved Kildedal station, men forslaget vil blive videresendt til MOVIA.

## **Fjordforbindelsen**

Grøn Trafik mener endvidere, at en eventuel ny forbindelse over Roskilde Fjord bør udformes således, at den kan anvendes af både bil og togtrafik. Foreningen foreslår, at man lader S-togstrafikken fordele sig umiddelbart syd for Frederikssund, således at en del kører til Hornshøved. Det vil efter foreningens mening give gode muligheder for at pendlere fra Skibby og Jægerspris området kan parkere ved en S-togsstation vest for Roskilde Fjord og tage toget til København, hvilket vil spare mange kørte kilometer i bil.

En udbygning af S-togsnettet vil på denne måde også skabe forbedrede muligheder for etablering af 5-minutters drift på S-banen.

### *Vejdirektoratets bemærkninger:*

VVM-undersøgelsen af en ny højklasset vej i Frederikssundfjorden og den supplerende VVM-undersøgelse af en udbygning af Frederikssundsvej har ikke omfattet en vurdering af muligheder og konsekvenser af at etablere en ny Roskilde Fjordforbindelse, men en videreførelse af Frederikssundmotorvejen fra Motorring 4 til Frederikssund. De fremlagte forslag er forberedt for at en evt. fjordforbindelse kan tilsluttes ved S-banens krydsning med Frederikssundsvej ved Store Rørbæk.

Det er med trafikforliget af 26. oktober 2007 besluttet, at der skal gennemføres en VVM-undersøgelse af en ny fjordforbindelse ved Frederikssund. Undersøgelsen gennemføres i perioden 2007-2009. Vejdirektoratet vil lade Grøn Trafiks forslag til udformningen af en ny fjordforbindelse indgå i overvejelserne i forbindelse med undersøgelse af muligheder og konsekvenser af at etablere en ny Roskilde Fjordforbindelse.

## **Grøn Trafiks løsning**

“Forslaget baseret på forslag fra Grøn Trafik” har efter foreningens opfattelse en række væsentlige fordele:

- Det er billigst i anlæg
- Det berører færrest naturområder -
- Det giver næsten ingen ekstra risiko for grundvandet, i modsætning til Hovedforslag 1.
- Det giver det laveste antal støjbelastede boliger
- Den samlede mængde biltrafik i København bliver mindre end i de andre forslag.
- Mindre trafikmængde giver mindre luftforurening
- Forslaget giver et løft til den kollektive trafik.

Samtidig anfører foreningen de ulemper, de mener, der er ved forslaget:

- Større driftsudgifter til kollektiv trafik
- Relativt besværlig anlægsfase
- Køretiden er større på strækningen Frederikssund - København ifl. Hovedforslag 1
- Kapaciteten til trafikafvikling bliver mindre, og forventes opbrugt i 2025.
- Adgangen til og fra Frederikssundsvej besværliggøres visse steder.
- Nogle byområder splittes endnu mere op, end de er i dag.
- Nogle steder langs Frederikssundsvej bliver luftforureningen lidt større end med Hovedforslag 1
- Der skal eksproprieres langt flere ejendomme end i Hovedforslag 1
- Der sker en mindre reduktion i antallet af uheld i forhold til de øvrige forslag.
- De samfundsøkonomiske beregninger giver et relativt dårligt resultat for Grøn Trafiks forslag.

Foreningen mener, at man skal afveje de 7 positive punkter mod de 10 negative, og derigennem finde det bedste projekt.

Grøn Trafik gennemgår de enkelte delstrækninger i projektet, med kommentarer til udførelse.

I området nord for Ballerup Boulevard, indebærer projektet efter Grøn Trafiks mening, at Malmparken vil blive u hensigtsmæssigt belastet på grund af den manglende adgang fra Industriparken mod syd ad Ring 4.

Grøn Trafik foreslår derfor, at der enten lukkes af for adgangen til at svinge til venstre i Chokoladekrydset for trafikanter fra industriparken, eller alternativt lukker helt af for adgangen til Ring 4 fra Industriparken, og i stedet etablerer adgang til Industriparken ad anden vej.

Mellem jernbanen og Chokoladekrydset på Ring 4 ønsker Grøn Trafik, at vejforløbet bør rykkes mod øst med henblik på at kunne reducere antallet af ekspropriationer i boligområdet.

Grøn Trafik påpeger også, at de ikke tidligere har været gjort opmærksomme på disse lokalveje, og at foreningen ikke har udtrykt ønske om disse veje.

Omkring Chokoladekrydset finder Grøn Trafik, at antallet af kørespor i Chokoladekrydsets nordgående spor er meget højt, og at det ikke modsvarer det oprindelige forslag. Foreningen ønsker svar på, hvorfor det ikke længere er muligt at køre via lokalgaderne til Hold-An Vej udenom Chokoladekrydset.

Foreningen skønner, at der er betydeligt under 12.000 biler pr. døgn, der skal fra Ring 4 til Hold-An Vej, og at et enkelt venstresvingsspor i Chokoladekrydsets sydlige ben må være nok.

Grøn Trafik påpeger, at selv om antallet af kørespor reduceres i Chokoladekrydset, så er der ulemper i forbindelse med trafikafviklingen signalanlægget, fordi der skal gives tid til venstresvingende trafik. Grøn Trafik mener derfor, at løsningen skal tænkes om.

Foreningen foreslår, at man enten vender tilbage til den først foreslåede løsning med afkørsel til Hold-An Vej i forbindelse med venstresvingebuen på Ring 4. Alternativt foreslår Grøn Trafik at biler der kommer sydfra og skal til Hold-An Vej, kører fra omtrent ved den eksisterende Falck Station, afkørslen føres under Frederikssundsvej og under den første bane på lokalvejen nord for Frederikssundsvej. Frakørslen krummer derefter mod venstre syd om Partnerboligen ved Toms Fabrikker og sluttes på lokalvejen og videre til Hold-An Vej.

Grøn Trafik spørger desuden, hvorfor der er et ekstra spor i nordgående retning 200 meter syd for Chokoladekrydset i Grøn Trafiks forslag i forhold til motorvejsforslaget.

Grøn Trafik mener desuden, at antallet af kørespor vestfra Frederikssundsvej mod syd ad Ring 4, gennem Chokoladekrydset er overvurderet. Samtidigt mener foreningen, at det må være muligt at

give den trafikstrøm der måtte komme fra Hold-An Vej mulighed for at komme direkte på Frederiksundsvej.

Generelt mener Grøn Trafik, at antallet af køre spor er overdrevne, og at kapaciteten i krydsene på denne delstrækning er overvurderet.

Grøn Trafik peger desuden på, at det på borgermøderne blev fremført, at Grøn Trafiks forslag ikke ville kunne afvikle trafikken i en lige så lang fremtidig periode, som en udbygning til motorvej, men da der er det samme antal kørespor er det vel ikke korrekt, så enten er der tegnet for mange kørespor, eller også er der en større restkapacitet.

I krydset Hold-An Vej / Skovvej, bemærker Grøn Trafik især, at VVM rapportens forslag bør kunne forbedres ved at rykke Skovvej mod øst, således at færre ejendomme skal eksproprieres.

Grøn Trafik foreslår at man følger deres oprindelige forslag og fører Frederikssundsvej under Hold-An Vej og Skovvej. Foreningen skriver, at dette forslag vil give et mere fladt længdeprofil, og en lavere liggende Frederikssundsvej vil alt andet lige betyde mindre trafikstøj. Samtidigt vil det efter foreningens opfattelse betyde, at Skovvej ikke skal hæves ret meget, hvilket igen vil spare nogle ejendomme.

Ved krydset Vestbuen / Jonstrupvej forstår foreningen ikke, hvorfor den nordlige lokalvej skal anlægges i så stor afstand fra Frederikssundsvej. Samtidigt foreslår foreningen, at man lægger arbejdsvejen øst for krydset i stedet for vest for, så man kan spare ca. 3 totalekspropriationer. Desuden mener Grøn Trafik at det ikke er forståeligt, at der skal foretages en stribe ekspropriationer tværs over matrikel 3ff.

Grøn Trafik peger på, at det ser ud til at vejforløbet nord for Frederikssundsvej er tegnet forkert, idet det ser ud til at det ikke er muligt at komme fra Hold-An Vej via lokalvejen over Jonstrupvej og videre mod Frederiks sund.

I krydset Nyvangen / Lindbjergvej finder Grøn Trafik, at adgangen til Lind bjergvej bliver mere besværlig, hvilket foreningen mener, kan afhjælpes ved at forbinde Lindbjergvej med Nyvangen. Dette vil desuden skabe et forbedret stiforløb for cyklister. Foreningen foreslår desuden, at vestenden af Lindbjergvej åbnes ud mod Smørum Parkvej.

I krydset Smørum Parkvej/Måløv Byvej påpeger Grøn Trafik, at foreningen på et interessentgruppemøde har taget afstand fra den foreslåede løsning. Foreningen gør opmærksom på, at de efterfølgende har fremsendt et skitseforslag til en mere "spiselig" løsning, og de er kede af at der ikke er taget hensyn til deres ønsker.

Grøn Trafik ønsker, at rundkørslen eller krydset ved Måløv Parkvej flyttes længere ind mod Frederikssundsvej. Dermed mener foreningen, at man kan reducere antallet af ekspropriationer. Foreningen har ligeledes foreslået en ændring i udformning af tilslutningsanlæggets ramper for at kompensere for de ændrede tilkørselsforhold.

Grøn Trafik forstår ikke, hvorfor forbindelsen fra Jørgen Andersensvej til Måløv Station, som foreslået af Grøn Trafik, er droppet i VVM forslaget, med begrundelsen at Frederikssundsvej skal hæves for at muliggøre en underføring med tilstrækkelig frihøjde, idet Frederikssundsvej er hævet i forslaget, hvor Frederikssundsvej udbygges til motorvej.

Omkring Novo Nordisk forstår Grøn Trafik ikke, hvorfor der ikke skabes forbindelse via den gamle landevej.

Grøn Trafik spørger endvidere, hvilke overvejelser der ligger bag beslutningen om at holde krydset ved Knardrupvej som et kryds i niveau, og spørger videre om en eventuel videreførelse af Ring 5 vil betyde, at krydset skal bygges om.

I den østlige side af Veksø peger Grøn Trafik på, at ejendommene Frederikssundsvej 10 og Kirkebakken 29 familiemæssigt hører sammen, og at det vil være behov for, at landbrugsmaskiner kan komme på tværs af Frederikssundsvej på dette sted. Derfor foreslår foreningen at lade adgangen

mellem de to ejendomme ske fra Veksø vest, hvor der er forudsat en bro over Frederikssundsvej. En positiv effekt af dette vil desuden efter foreningens mening være, at man kan forskyde udfletningen mod øst og derved skåne et engområde.

I den vestlige side af Veksø peger Grøn Trafik på, at vil der komme meget trafik på Kirkebakken, da der ikke er forudsat et fuldt tilslutningsanlæg, fordi der her ligger boliger på hver side af vejen. Derfor foreslår foreningen, at man forlænger den rest af den gamle landevej hen mod maskinforretningens grund, hvor der laves en tilkørselsrampe til Frederikssundsvej mod øst. Samtidigt bør der efter foreningens mening etableres en rampe for trafikken fra Frederikssund, der skal mod Søsum eller Veksø.

Grøn Trafik mener, at de foreslåede ændringer ved udfletningen ved Veksø, vil reducere støjbelastningen for nogle boliger i Veksø.

Gennem Stenløse mener Grøn Trafik, at der ikke er behov for cykelstier og fortov, hvilket betyder at vejen kan gøres smallere. Det er Grøn Trafiks opfattelse, at cyklisterne herved vil ikke få radikalt ændrede forhold.

Mellem Udlejre og Frederikssund forbliver strækningen tosporet, og Grøn Trafik bemærker, at dette allerede i dag giver problemer, det vil derfor formentligt være sådan, at strækningen skal udbygges til mere end to spor.

Grøn Trafik forudsætter derfor at alle broer og underføringer er forberedt til en senere udvidelse til fire spor.

Da Grøn Trafik ikke mener, at det fremlagte forslag svarer til deres ønsker, bør det fremlagte forslag efter foreningens mening justeres på flere steder, hvilket vil betyde en ændring i afvejningen mellem de positive og negative forhold.

Grøn Trafik mener, at foreningen ved at studere VVM-rapporterne nøje, har kunnet finde en del boliger, der er forudsat totaleksproprieret, som foreningen mener, kan spares. Grøn Trafik mener således, at antallet af totaleksproprierationer kan reduceres fra ca. 68 til 22-31 boliger.

Grøn Trafik mener derudover, at der ikke er behov for eksproprierationer på strækningen benævnt "Åbent land, Vestskoven, Harrestrup og Måløv", heller ikke på strækningen benævnt "Åbent land, strækningen Veksø, Hellede mose mv." På strækningen Udlejre - Frederikssund mener foreningen heller ikke, at der er behov for eksproprierationer.

Grøn Trafik har derfor ved forholdsregning fundet frem til at antallet af totaleksproprierede boliger ligger omkring 35-50 som modsvarer de 30-40 ejendomme, der skal totaleksproprieres i Hovedforslag 1.

Foreningen skønner, at besparelsen på antal eksproprierede ejendomme vil betyde en økonomisk besparelse på måske 200 millioner.

#### *Vejdirektoratets bemærkninger:*

Det skal indledningsvis bemærkes, at de af Grøn Trafik og interessentgruppen fremlagte løsningsforslag til en udbygning af Frederikssundsvej fra høringen i 2002 samt ændringsforslagene fra mødet 20. marts i 2006 er blevet gennemgået og vurderet af Vejdirektoratet. De oprindeligt fremlagte forslag fra Grøn Trafik var håndskitser, der ikke, som de forelå fra foreningens side, havde en trafikafviklings og trafikikkerhedsmæssig fornøden kvalitet.

Ved Ring 4 vil det, som foreslået i de med høringssvaret vedlagte skitser, være muligt efter en bearbejdning af Grøn Trafiks forslag at flytte linjeføringen længere mod øst således, således at ekspropriationsomfanget søges mindsket på den vestlige side, men i stedet vil blive øget på den østlige side af Ring 4. Der påpeges i høringssvaret nogle forskelle i bredden i de to forslag ved Ring 4. Ved en gennemgang af tegningerne ses, at en støttemur er blevet optegnet forkert, idet den

krydser de nordgående kørebaner. Antallet af kørespor såvel som placeringen er ens i de to forslag, så den samlede bredde af vejanlægget skal også være ens. Hvad angår placeringen af kørebanearealerne i forhold til den nuværende placering, er der tale om en optimeringsproces, som vil blive færdiggjort såfremt forslaget bringes til detailprojektering

Med hensyn til Grøn Trafiks skitsetegning med forslag til at skabe bedre mulighed for at køre til/fra Industriparken kan oplyses, at forslaget ikke kan gennemføres som vist af trafiktekniske og sikkerhedsmæssige grunde. Sammenfletningen med Frederikssundsvej sker nemlig i en højresvingsbane, hvor der ikke er mulighed for at køre ligeud eller at svinge til venstre i Chokoladekrydset. Selv hvis den ensrettede kørebane i stedet tilsluttes Frederikssundsvej i en højredrejende sløjfe, som via en flettestrækning fortsætter i højresvingsbanen, vil der ikke være tilstrækkelig mulighed for den flettende trafik at nå venstresvingsbanen mod Ring 4 syd.

Skitse 2 fra Grøn Trafik viser reelt et ruderanlæg, hvor benet fra København mod Lautrupparken mangler. Igen gælder, at de vestvendte ramper ikke kan fungere af trafiktekniske årsager, da tilslutningspunkterne ligger uden på højresvingssporene og alt for tæt på Chokoladekrydset.

Med hensyn til Grøn Trafiks bemærkninger om antal kørespor i Chokolade krydset kan oplyses, at sporantallene i Chokoladekrydset er bestemt på grundlag af trafikmodellens trafikmængder udsat for en mikrosimulering, som bl.a. benyttes til at bestemme kølængder og forsinkelser ved forskellige detailudformninger. Derved opnås, at antal kørespor op mod et kryds og sporenes nødvendige længder kan bestemmes ret præcist. Det skal her huskes, at kapaciteten af de enkelte spor i et signalreguleret kryds er væsentligt mindre end på fri strækning, da de enkelte trafikstrømme jo kun kan køre i grøntlysperioderne, som måske udgør 40-60% af totaltiden. Grøn Trafik kan således ikke benytte de i høringssvaret anførte trafiktal i kapacitetsvurderingen. Der er i alle retninger regnet med 3 ligeudspor, som efter krydset reduceres til 2 spor, og i retning mod Lyngby endda til ét bredt spor. Der er to venstresvingsbaner i alle retninger bortset fra Ring 4 nord mod København, hvor der kun er 1 spor. Der er et højresvingspor i alle retninger.

Lokalgaderne udformes med minimum 2 spor af hensyn til trafikafviklingen (herunder i anlægsfasen), således at der altid vil være passagemulighed, selvom der sker et køretøjsnedbrud på gaden. Det overflødige spor kan udformes som et nødspor, eller, som her, et parkeringsspor.

De foreslåede ramper vist på den i høringssvaret viste kortskitse 3 kan vanskeligt gennemføres under tilfredsstillende forhold af flere årsager. Sporene i åben grav ligger i en meget skarp kurve med radius 350 m. Det vil være vanskeligt at etablere tilfredsstillende oversigtsforhold, især ved tilkørslen. Af trafikikkerhedsmæssige årsager undgås sådanne tilslutninger normalt. Frakørslen tilsluttes lokalsporene netop, hvor skrårampen mod vest forlader lokalsporene. Tilsvarende forhold gælder ved tilkørslen. Der vil således på begge steder stilles for store krav til trafikanternes opmærksomhed, med øget sikkerhedsrisiko til følge. Af disse årsager findes det mest hensigtsmæssigt at lede denne trafik gennem Chokoladekrydset, hvor trafikken afvikles under sikre forhold i det signalregulerede kryds.

Med hensyn til Grøn Trafiks bemærkninger til udformningen af udbygningen ved Skovvej kan oplyses, at en af forudsætningerne for dette forslag har været i videst muligt omfang at tage udgangspunkt i den nuværende Frederikssundsvejs forløb. En længdeprofilændring, og især en sænkning kræver fuld ombygning af vejbelægningen og omlægning af diverse ledninger som befinder sig i vejen. Det vil være meget omkostningskrævende at ændre længdeprofilet på Frederikssundsvej.

Med hensyn til overføring eller underføring er der i det fremlagte derfor taget udgangspunkt i det nuværende længdeprofil af Skovvej og Hold-an Vej. Her er det sådan, at Hold-an Vej ved Bydammen og indkørslen til Rådhuset ligger ret lavt i forhold til Frederikssundsvej. Hvis der udføres en overføring vil længdeprofilet mod syd først nå terræn et stykke syd for det nuværende signalregulerede kryds, således at krydset i givet fald skulle hæves og udføres med ramper ned til Rådhusets parkeringsplads og til Bydammen. Ved underføring af Hold-an Vej kan dette kryds



bevares uændret. Det i VVM-undersøgelsen fremlagte forslag viser støttemur langs Skovvejs østside og interimsvvej på samme side. Interimsvvejen kan måske optimeres i en evt. detailprojekteringsfase og derved flyttes til vestsiden, således at nogle af boligerne på denne side af vejen kan gives adgang fra bagsiden ad en ny vej fra Digterparken til Tingvænget.

Med hensyn til krydset Vestbuen/Jonstrupvej kan oplyses, at når den nordlige lokalvej ligger så nordligt som vist, skyldes det, at der på broen mellem de to lokalgader skal etableres venstresvingbaner fra den skærende vej til lokalvejene, og disse venstresvingsspor skal have længder bestemt ved trafiksimuleringen. Hvis de to rampekryds flyttes mod syd vil ekspropriationerne i stedet gå ud over rækkehusene sydøst for krydsene. Interimsvvejen ved krydset er for nærværende hovedsagelig placeret på ejendomme, som alligevel skal eksproprieres. Der vil derfor ikke opnås meget ved at flytte den.

Det skal endvidere bemærkes at ekspropriation af visse ejendomme ved krydset ikke sker direkte som følge af udbygningen af Frederikssundsvej, men der må forventes ekspropriation af hensyn til løsning af adgangsforholdene for ejendomme, som mister sin adgangsvej fra Vestbuen. Adgangsveje kan formentlig placeres anderledes, men dette vil der først blive taget stilling til ved detailprojekteringen.

Med hensyn til Grøn Trafiks bemærkninger til adgangen til Lindbjergvej kan oplyses, at der i projektet er regnet med at beboerne på Lindbjergvej får adgang ad Bispevangen. Et eventuelt behov for den beskrevne krydsning må drøftes med, og i givet fald finansieres af Ballerup Kommune. Til orientering er der medregnet en stiunderføring i km 32,6. Underføringen indgår i et regionalt nord-sydgående stisystem, som har forbindelse til Pederstrupstien gennem en eksisterende underføring under S-banen.

Det vil være behæftet med trafiksikkerhedsmæssige problemer at åbne op for tilkørsel til vestenden af Lindbjergvej fra vejsløjfen ved Smørum Park vej, som foreslået af Grøn Trafik, da tilslutningen ligger i en accelerations bane.

Med hensyn til krydset ved Måløv Parkvej vil der blive optimeret på tilslutningsanlægget nord for Frederikssundsvej i en evt. detailprojekteringsfase. Det vil imidlertid ikke være muligt at flytte så meget som vist på kortskitse 4 fra Grøn Trafik. På denne skitse er forbindelsesvejen til Måløv Hovedgade placeret for tæt på Frederikssundsvej, idet der skal være plads til en støjskærm. Rundkørslen kan flyttes lidt tættere på Frederikssundsvej, og højdeforskellen mellem forbindelsesvejen og Frederikssundsvejen overvindes med anlæg af en støttemur, men det kan ikke vides med sikkerhed, hvor meget rundkørslen kan flyttes, før der foretages en detailprojektering. Endvidere skal bemærkes, at vejanlægget og anlæg af en støttemur kræver et vist arbejdsareal. Der kan muligvis spares ekspropriationer, men omfanget af ekspropriationer kendes nærmere ikke før der gennemføres en egentlig detailprojektering. Til gengæld må tilslutningen af ramperne på rundkørselens østside justeres af trafiksikkerhedsmæssige årsager, så de peger mod rundkørselens centrum og passerer ejendommen nordøst for rundkørslen så tæt som muligt, så ramperne kan udføres med tilstrækkelig radius. Løsningen bevirker imidlertid, at rampeanlægget vil forløbe tættere på boligområdet Skyttestræde og Snarestræde end i det fremlagte forslag i den supplerende VVM.

Det vil naturligvis, som ved en udbygning af Frederikssundsvej til motorvej, være muligt at etablere en underføring af Jørgen Andersens Vej til Måløv station. Det skal understreges, at Vejdirektoratet ved bearbejdningen af forslaget til en udbygning baseret på forslag fra Grøn Trafik har søgt at øge fremkommeligheden primært ved forbedring og udbygning af krydsene. For at tilvejebringe den nødvendige frihøjde vil det imidlertid være nødvendigt, at længdeprofilen på Frederikssundsvej ændres. Desuden er de trafikale problemer under udførelsen af en sådan ombygning ganske betydelige og er selvfølgelig medvirkende til den store prisforskel på motorvejsforslaget og dette forslag.

Såfremt en udbygning af Frederikssundsvej baseret på forslag fra Grøn Trafik også skal omfatte en ændring af længdeprofilet gennem Måløv, skal der derfor tillægges betydelige omkostninger til anlægsarbejderne og foranstaltninger til afvikling af trafikken. Der findes en stiunderføring til stationen lige vest for Jørgen Andersensvej, mens biltrafik fra Måløv nord til stationen henvises til at benytte enten Måløv Parkvej og ny vej langs S-banen eller Jungshøjvej/Frederikssundsvej. Yderligere forbedring af denne forbindelse er på den baggrund ikke vurderet at være nødvendig i dette forslag.

Det skal endvidere bemærkes, at Novo-Nordisk i dag har lukket forbindelsen til/fra Novo Nordisk i retning mod øst med bom og lås, da almindelig adgang skal ske forbi portbygningen ved Frederikssundsvej. Såfremt denne adgang skal udbygges, er det nødvendigt at ekspropriere eller forhandle sig vej gennem Novos ejendom. Den i VVM-undersøgelsen fremlagte løsning bevarer den nuværende indgang til området, med beskedne indgreb i Novos nuværende portfunktion.

Den i VVM-rapporten valgte placering af tilslutningsanlægget ved Veksø øst er valgt i lavningen, idet det her var muligt at lave en underføring som falder godt ind i landskabet. Hvis tilslutningsanlægget rykkes mod øst, må den skærende vej føres over Frederikssundsvej og blive et meget mere dominerende anlæg, samtidig med at de lokale veje, Hovevej, Maglehøj Allé og Kirkebakken, skal føres hen til dette sted. De viste adgangsforhold til diverse ejendomme er forslag, der ikke har været drøftet med de enkelte lodsejere, og alene anviser mulige løsninger. Det må derfor påregnes, at disse forslag i et detailprojekt kan ændres så lokale hensyn opfyldes bedst muligt. Løsningen af adgangene vil blive taget op i en dialog med berørte grundejere. Den planlagte underføring vil følge vejreglernes bestemmelser om frihøjde på 4,2 m og forventes derfor ikke at lægge restriktioner på passage af landbrugsmaskiner.

Betingelsen for at lave østvendte ramper ved tilslutningsanlægget i den vest lige del af Veksø vil være, at tilslutningsanlægget ved Veksø Øst ikke udføres. Østvendte ramper vil have betydelige ekspropriationsmæssige konsekvenser for ejendommene ved det vestlige tilslutningsanlæg.

I den østlige del af Stenløse bør der af trafiksikkerhedsmæssige grunde anlægges en midterrabat og yderrabatter på min. 2 m i hver side, som giver en vis sikkerhed mod påkørsel af støjskærmene. Da der i midterrabatten skal være plads til venstresvingsbaner bør bredden af denne være 5 m, således at tværprofilet minimum bliver 25,0 m. Man vil formentlig kunne spare lidt på ekspropriationerne, hvis cykelstierne flyttes, men Vejdirektoratet har ikke fundet en ændring hensigtsmæssigt på grund af den omvejskørsel, der påføres cyklisterne. Det skal bemærkes, at Dansk Cyklistforbund i deres høringsvar til den supplerende VVM for en udbygning af Frederikssundsvej har talt mod at flytte cykelstierne således, at det giver anledning til omvejskørsel for cyklisterne.

Det skal endvidere bemærkes, at stisystemet i Ølstykke er planlagt for adgang fra byens beboelsesområder til skole, station mv., mens stien gennem Stenløse har mere karakter af en langdistancerute.

Det ser samlet ud til at være en gennemgående linje i ændringsforslagene fra Grøn Trafik, at de er fremført med henblik på at spare omfanget af ekspropriationer.

En reduktion af ekspropriationer, som er anført af Grøn Trafik, må anses for urealistisk. Det er naturligvis anerkendelsesværdigt at tilstræbe en indskrænkning af ekspropriationsomfang. Ændringsforslagene tager imidlertid ikke tilstrækkeligt sigte på opfyldelse af de trafiktekniske og sikkerhedsmæssige aspekter og ser tilsyneladende alt for forenklet på forholdene omkring ekspropriationer/arealerhvervelser til en udbygning.

I forlængelse af de bemærkninger, som ovenfor er knyttet til Grøn Trafiks ændringsforslag, skal Vejdirektoratet derfor i det følgende beskrive en række forhold, som gør sig gældende ved ekspropriationer til vejanlæg.

Ved arealerhvervelse må der ikke eksproprieres mere fra de berørte ejendomme, end der tjener til anlæggets formål og udførelse. Det gælder også ved vejanlæg. Omfanget af ekspropriationer skal

være begrænset til, at der erhverves tilstrækkelige arealer til, at projektet gennemføres, så det opfylder nutidige og rimelige fremtidige krav til trafikafviklingen med hensyn til kapacitet og trafiksikkerhed. Kravene til vejanlægget, som udløser de nødvendige ekspropriationer vil være politisk bestemt og udmøntes gennem en anlægslov for det valgte vejanlæg.

I de nødvendige arealerhvervelser til vejanlægget indgår yderligere en løsning af en række forhold til naboejendomme, dvs. arealer til støjskærme, nødvendige lokalveje /adgangsveje og lignende foranstaltninger.

Ekspropriationsforholdene og konsekvenserne for ejendomme er fremlagt i afrapporteringen af den supplerende VVM for en udbygning af Ring 4 og Frederikssundsvej, jfr. VVM-rapport 311/2006, hvor begge udbygningsforslag belyses som skitseprojekter.

Hvis et af de fremlagte udbygningsforslag bliver valgt, vil der i den efterfølgende proces blive gennemført en detailprojektering, hvor der vil ske en optimering af projektets udformning. Heri tages videst mulige hensyn til de berørte ejendomme. I den forbindelse vil der blive ført en dialog med berørte ejendomme ved udformning af projektets detaljer.

Når man opgør omfanget af ekspropriationer er det alt for forenklet alene at foretage optælling af antal ejendomme, der forventes eksproprieret, ud fra tegningsmateriale for skitseprojekterne til udbygningsforslagene. Erfaringerne fra lignende anlægsprojekter viser, at der er andre aspekter, der gør sig gældende for, om en ejendom eksproprieres.

Der vil forekomme ejendomme, som trods optimeringen af projektet har en beliggenhed, så de ikke kan undgå at blive eksproprieret. Mange ejendomme, som ligger nær ved projektets linjeføring, kan man imidlertid ikke på forhånd afgøre, hvorvidt de eksproprieres. Det har betydning, hvilken anvendelse ejendommen har, om det er en beboelses- eller erhvervs ejendom. Vejprojektet kan bevirke problemer med den interne logistik på ejendommen, altså hvordan adgangsforholdene løses. Det gælder især erhvervs virksomheder. Der kan opstå spørgsmålet om nærhed og dominans fra vejanlægget, trafikstøj, mv. Endelig kan personlige forhold under særlige omstændigheder have betydning for bedømmelsen af ejendommens ekspropriation.

Selvom man måske kan bevare en ejendom intakt efter vejanlægget, kan der opstå så urimelige forhold på ejendommen, at det ikke er forsvarligt at opretholde den, selvom ejendommen umiddelbart på det foreliggende tegningsmateriale ser ud ikke at være så alvorlig berørt, at den eksproprieres.

Vejdirektoratet ønsker med disse betragtninger at pege på, at ekspropriationsomfanget ikke alene kan afgøres ud fra en optælling af berørte ejendomme med grundlag i projekttegningers udvisende om det fysiske indgreb på en given ejendom. Man kan derfor ikke umiddelbart ved at flytte et projekts linjeføring eller ændre på delelementer i et projekt til den ene side eller anden side påregne at "spare" ekspropriationer, men risikerer i stedet, at det får konsekvenser for andre ejendomme. Typisk vil problemet således blot flytte til andet sted.

Ud over de permanente ekspropriationer til vejanlægget er det vigtigt, at pege på behovet for midlertidige erhvervelser af arbejdsarealer til brug for anlægsarbejderne. Omfanget er ikke fastlagt i detaljer, da det først sker i forbindelse med detailprojekteringen. Arealbehovet og varigheden af brugen af disse arealer kan have indflydelse på omfanget af ekspropriationer af ejendomme, navnlig på bystrækningerne. Her er udførelsen af anlægsarbejderne meget bestemmende for behovet for arbejdsarealer.

Det er Ekspropriationskommissionen, der ud fra Vejdirektoratets forelæggelse af projektet samt eventuelle indsigelser og forslag fra berørte lodsejere, træffer endelig bestemmelse om ekspropriationsomfanget på besigtigelses- og ekspropriationsforretningerne. Kommissionens beslutninger om ekspropriationerne foretages ud fra en samlet afvejning og skøn over indgrebets omfang og karakter på den enkelte ejendom.

Vejdirektoratet kan derfor ikke på forhånd med sikkerhed afgøre, hvorvidt en ejendom eksproprieres helt eller delvis. Dette er baggrunden for, at Vejdirektoratet opgiver omfanget af ekspropriationer som intervaller, både med hensyn til arealbehov og antal ekspropriationer af ejendomme.

## **Naturområder**

Grøn Trafik konkluderer overordnet, at VVM-undersøgelserne af naturområder lider af manglende kvalitet samt graverende skævheder. Foreningen fremfører, at undersøgelsesintensiteten ikke har været ens i de to undersøgelser, og at man ikke har haft fornemmelse for at man ved registrering af sjældne dyr har skullet skaffe dokumentation og kontakte de rette eksperter. Grøn Trafik er af den opfattelse, at det betyder, at rapporten indeholder en række utroværdige oplysninger, herunder at særlige vigtige fuglearter er medtaget i teksten hvis de er fundet tæt på Frederikssundsvej, men ikke hvis de er fundet nær Hovedforslag 1.

Grøn Trafik påpeger, at registreringen i marken er foretaget i en begrænset del af året, hvorved nogle kritiske arter ikke har kunnet registreres. Foreningen nævner blandt andet flere plantearter.

Foreningen påpeger, at der er en del lokaliteter, der er undersøgt både i 2002 og i 2005, der er klassificeret højere i 2005, hvilket indikerer at undersøgelserne ikke er sammenlignelige.

Grøn Trafik opregner en række bemærkninger til VVM-rapportens registreringer af dyrelivet.

Det anføres, at der mangler en reference på oplysningen om at der i Fuglesødalen er en artsrig ferskvandsfauna, med sjældne vandinsekter. Der er således ikke redegjort for, om der er tale om registreringer i forbindelse med feltarbejdet.

Grøn Trafik anfører desuden, at konstateringen af grøn frø i Brønsmose formentligt omhandler en kolonisering af strejfer, og at det er tvivlsomt, om der kan opretholdes en ynglebestand på grund af de stejle bredder og fiskebestanden i mosen. Grøn Trafik anfører endvidere, at det ikke er korrekt, at grøn frø er opført på den danske rødliste som kritisk truet, men at det er en bestemt type grøn frø på Bornholm, som er kritisk truet.

Grøn Trafik fremfører, at der kun findes en tilgængelig beskrivelse af spidssnudet frø, og at der findes to afvigende former. Den ene findes ret udbredt på Sjælland, mens den anden aldrig sikkert er påvist på Sjælland. Det frem går ikke klart hvilken form, der er tale om når rapporterne henfører til en "forholdsvist sjælden" type. Såfremt der er tale om den sjældne type, kan registreringen alene accepteres såfremt der foreligger fotografisk dokumentation. Samtidigt mener Grøn Trafik ikke at der er lavet kvalitetscheck af oplysningen, da Kåre Fog fra Grøn Trafik ikke er blevet kontaktet om oplysningen.

Om krbdyr siger foreningen, at der burde anføres, hvor man har observeret forekomst af hugorm, der er en hidtil ukendt art på egnen omkring Fuglesø-dalen.

Grøn Trafik peger på, at særligt for flagermus, der er fokuseret meget på i 2005, men stort set ikke i 2002, vil det betyde at hovedparten af de naturlokaliteter, som berøres af Hovedforslag 1 ville blive klassificeret som værende af særlig interesse.

Specielt for damfiagennus anfører Grøn Trafik, at det er mange år siden, der har været forekomster af damflagermus i Sydsjælland. Grøn Trafik har forelagt Hans Baagøe på Zoologisk Museum rapportens oplysninger og ifølge foreningen, mener han, at rapportens oplysninger om forekomst af damflagermus ikke kan være rigtige.

Grøn Trafik mener, at det er kritisabelt, at man laver et så sjældent fund og derefter undlader at foretage et kvalitetscheck ved at konsultere den højere sagkundskab.

Omkring fugle mener Grøn Trafik, at mange af oplysningerne i rapporten er for upræcise, og at det kræver en nærmere specificering inden oplysningerne er anvendelige.

Specifikt peger Grøn Trafik på, at der er observeret forekomster af engsnarre, som er regnet for en af Europas mest truede fuglearter, som indtil for få år siden har været klassificeret som uddød i Danmark. Grøn Trafik mener derfor, at der er tale om enkeltindivider og ikke ynglende fugle. Foreningen peger på, at også denne oplysning burde have været verificeret af ornitologiske eksperter, der ville kunne kontrollere oplysningerne i felten.

Grøn trafik mener på baggrund af VVM-rapporterne, at Vejdirektoratet og dets konsulentfirma ikke har været i stand til at vurdere sjældenheden af de gjorte observationer, og derfor ikke har sans for hvilke observationer, der bør kontrolleres af eksperter.

Grøn Trafik påpeger, at man i 2005 undersøgelsen har medregnet to områder ved Ølstykke Øst, som næppe kan regnes for naturområder, idet der er tale om et næsten nyanlagt regnvandsbassin og et ruderat område, med påfyldt sandjord. Grøn Trafik påpeger, at andre områder af betydeligt højere kvalitet ikke er medtaget, såsom en afgræsset eng ved Østrup. Alt i alt mener Grøn Trafik, at dette medvirker til en skævvridning i konsekvensvurderingerne af de fire forslag.

Grøn Trafik konkluderer på baggrund heraf, at VVM-rapporterne er misvisende, idet de undervurderer konsekvenserne af Hovedforslag 1 og overvurderer konsekvenserne af Grøn Trafik forslaget.

Grøn Trafik vurderer, at deres eget forslag med de foreslåede justeringer ikke vil berøre et eneste naturområde, mens Hovedforslag 1 berører mellem 10 og 30 områder af særlig naturinteresse.

Grøn Trafik berører i deres høringssvar også de enkelte områders status i VVM-rapporterne. Foreningen mener, at klassificeringen af de enkelte områder er foretaget på et lemfældigt grundlag, og påpeger i deres høringssvar en række områder, hvor de ikke mener at udpegningen er korrekt foretaget.

Specifikt nævner Grøn Trafik, at visse områder, der er berørt af foreningens forslag, er udnævnt som særlige beskyttede områder på baggrund af ynglende viber og spidssnudet frø, mens der for Hovedforslag 1, er mange områder med ynglende viber og spidssnudedede frøer, der er klassificeret som områder af generel interesse.

#### *Vejdirektoratets bemærkninger:*

Naturlokaliteterne, der berøres af Hovedforslag 1 eller 2 er klassificeret og værdisat på baggrund af feltundersøgelser og litteraturoplysninger af de enkelte lokaliteter i forbindelse med VVM-undersøgelsen i 2000-2002. Værdisætningen er tilpasset 'Vejledning i metoder til biologisk klassifikation, Skov- og Naturstyrelsen, 1992'. Vejledningen lægges primær vægt på områdernes indhold af truede/sjældne dyr og planter samt på kvalitet og sjældenhed af områdets biotoper.

Naturlokaliteterne, der berøres af forslagene til en udbygning af Frederikssundsvej er på baggrund af feltundersøgelser i 2005 klassificeret og værdisat efter de principper, som blev benyttet ved undersøgelserne i 2000-2002.

Generelt for værdisætningen af lokaliteterne, der er besøgt i den supplerende VVM-undersøgelse gælder, at det ikke blot kræver tilstedeværelse af en enkelt art for at lokaliteten får værdisætningen 'særlig naturinteresse'. De pågældende arter, herunder forskellige flagermusearter, grøn frø og viber, skal også være til stede i et vist omfang og endvidere optræde ved gentagne feltbesøg.

Lokaliteter, hvis værdisætning er ændret fra den første VVM-undersøgelse til den supplerende, er først blevet undersøgt i felten i 2005, mens de tidligere blev værdisat på baggrund af litteraturstudier. Det kan således ikke udledes, at de tidligere undersøgelser er fejlbehæftede, men derimod at undersøgelsesomfanget har været begrænset.

Det bliver påpeget, at man ved observationer af meget sjældne arter som eksempelvis fuglearten engsnarre, burde have kontaktet eksperter. Fundet af sandsynligvis ynglende engsnarre indgår sammen med øvrige kortlægninger og fundregistreringer i den samlede vurdering af

miljøkonsekvenserne ved udbygningsforslaget. Den samlede konsekvensvurdering vil således ikke ændres, uanset at der eventuelt inddrages ekspertviden.

Grøn Trafik anser, at miljøkonsulenten Rambølls kvalitetskontrol har svigtet i forhold til vurderingen af sjældenheden af arter. Formålet med undersøgelserne har imidlertid været at værdisætte lokaliteter i forhold til deres samlede økologiske værdi og funktionalitet, og det vurderes at dette formål er opfyldt.

Med hensyn til Grøn Trafiks bemærkninger om forekomst af grøn frø, som Grøn Trafik mener, må være et udslag af tilstedeværelse af strejfer kan oplyses, at områderne ikke alene er værdisat ud fra tilstedeværelsen af arter, som muligvis kun er strejfende i området, men på baggrund af antallet af individer samt antallet af forskellige arter samt deres status.

For så vidt angår Grøn Trafiks ønsker en nærmere specifikation af de observerede fuglearter i undersøgelsesområdet kan henvises til baggrundsrapporten for feltundersøgelserne, som der i øvrigt er henvist til i VVM-rapporten.

Med hensyn til Grøn Trafiks bemærkninger til at det er bemærkelsesværdigt at der er konstateret ynglende engsnarre i Fuglesødalen, kan det oplyses, at baggrunden for at den er beskrevet som ynglende ikke er konkret fund af æg eller unger, men at vurderingen blev foretaget på grundlag af tilstedeværelse på den samme lokalitet ved gentagne besøg. Det kan således ikke yderligere klarlægges om engsnarren er regelmæssigt ynglende i området. Der henvises i øvrigt til feltrapporten for detaljeret gennemgang af observerede fuglearter.

Vedrørende bemærkningerne om, at registrering af damflagermus burde have medført, at lokaliteterne Stormosen ved Måløv samt Fuglesødalen blev klassificeret som værende af international betydning, at der ikke er arbejdet med anden værdisætning end 'generel' eller 'særlig' naturinteresse. Lokaliteter uden 'særlige interesser' bliver automatisk til 'generel interesse', lige som lokaliteter af eventuel international betydning klassificeres som 'særlig interesse'. Denne forudsætning er benyttet i såvel den første VVM undersøgelse som i den supplerende undersøgelse.

Fundet af dværgflagermus, som der stilles spørgsmålstejn ved, er gjort med Petterson Ultrasound Detector D 200, der efter konsulentens opfattelse er et pålideligt og almindeligt anerkendt hjælpemiddel i forbindelse med registrering af flagermus. Endvidere blev arten bestemt ud fra visuelle betragtninger af flagermusens form og flyve-/fourageringsmåde.

Det anføres af Grøn Trafik, at der mangler dokumentation for de mere op sigtsvækkende arter. Det kan oplyses, at det desværre ikke har været muligt at fotodokumentere observationer af særlige arter i hvert enkelt tilfælde, da dyrene ofte har været i flugt.

Det skal endvidere med hensyn til vandinsekter oplyses, at der ikke har været iværksat specifikke undersøgelser af vandinsekter idet alle vandhuller, der blev besøgt i forbindelse med den supplerende VVM-undersøgelse er blevet ketsjet af en erfaren konsulent. Der henvises i øvrigt til feltrapporten for flere detaljer.

Vejdirektoratet vil i forbindelse med indhentning af en evt. principgodkendelse efter Naturbeskyttelsesloven nærmere med Skov- og Naturstyrelsen drøfte behov for evt. supplerende detailundersøgelser med henblik på en præcisering af forekomster og kompenserende foranstaltninger for dyre- og plantelivet.

## **Grundvand**

Grøn Trafik mener ikke, at spørgsmålet om grundvandsressourcer er retvisende behandlet i VVM-rapporten.

Foreningen påpeger, at der på rapportens kort over lerlagets tykkelse er an givet en lerlagstykkelse på 5-15 m omkring sydsiden af Værebros A. Grøn Trafik peger på, at der er tale om en række

lerlinser, hvorimellem der stort set intet lerlag er. Grøn Trafik mener derfor, at en eventuel forurening vil sive ud til siden fra overfladen af lerlinseme og igennem sandet mellem dem.

Grøn Trafik anfører, at såfremt man fokuserer på de særligt sårbare områder, dvs. områder med lertykkelse på under 5 meter, vil Hovedforslag 1 berøre disse på en langt større strækning. Generelt er det Grøn Trafiks opfattelse, at Frederikssundsvejs forløb er bedre end Hovedforslag 1, når man ser på leralagenes tykkelse.

Grøn Trafik mener, at tabellerne over berørte kildepladszoner er misvisende, idet der for Frederikssundsvejens forløb er tale om kildepladser, der allerede nu er berørt, og derfor også vil blive berørt i Hovedforslag 1 og 2, da en stor del af trafikken bliver på Frederikssundsvej. Til forskel er de berørte kildepladszoner for Hovedforslag 1 og 2 nye zoner, som ikke tidligere har været berørt.

Foreningen mener derfor, at der er tale om mere end en fordobling af risikoen for grundvandsforurening, da Hovedforslag 1 berører 7 nye plus 7 "gamle" kildepladszoner, hvoraf de nye ligger i områder med meget tyndt lerlag.

#### *Vejdirektoratets bemærkninger.*

Vurderingen af projektets konsekvenser i forhold til beskyttelsen af grundvandet og drikkevandsinteresserne langs undersøgelseskorridoren er foretaget på grundlag af Frederiksborg og Københavns amters indsatskortlægning eller, i mangel heraf, på grundlag af geologiske basisdatakort, og efter regionplanens retningslinjer for beskyttelse af drikkevandsområder og områder omkring kildepladser.

Det primære grundvandsmagasin langs undersøgelseskorridoren er knyttet til Danienkalken og stedvis til smeltevandssand i direkte hydraulisk kontakt til kalken.

Baseret på den kumulative lertykkelse over grundvandsmagasinerne i hele hovedstadsområdet er der udarbejdet et temakort i VVM-rapport nr. 310, som viser grundvandsressourcens sårbarhed. I henhold til Miljøstyrelsens definition af beskyttelsesklasser er områder med mindre end 15 meter lerdække klassificeret med betegnelsen 'ringe beskyttelse'. I disse områder skal det ved en ændret arealanvendelse sikres, at denne nye anvendelse sker med hensyn til grundvandsbeskyttelsen.

Den anvendte metodik hvor den akkumulerede tykkelse af lerlag indebærer en systematisk tilgang til sårbarhedsbeskrivelsen hvorved vurderinger for forskellige områder bliver sammenlignelige. Det fastholdes i øvrigt at erfaringen viser, at den samlede lerlagstykkelse giver en retvisende indikation af grundvandsmagasinerne sårbarhed. Den anvendte graduering af sårbarhed svarer til praksis på grundvandsområdet.

I forhold til sårbarhedskortlægningen kan store dele af undersøgelsesområdet klassificeres som områder med ringe beskyttelse af grundvandsressourcen. Dog kan beskyttelsen af grundvandsmagasinet i det åbne land nord for Ledøje og Nybølle samt ved Østrup og Gundsømagle betegnes som god (> 15 meter lerdække). Af sårbarhedskortet i VVM-rapporten 310 fremgår, at der på strækningen ved Hovedforslag 1's forløb syd for Hove og ved motorvejens krydsning ved Værebros Å er en lerlagstykkelse på 0-5 meter.

I undersøgelsesområdet er registreret en række indvindingsboringer og kildepladser. Myndighederne (tidligere amterne og nu kommunerne) kan udlægge beskyttelseszoner til beskyttelse af indvindinger mod forurening fra de nærmeste omgivelser. Udstrækningen af beskyttelseszonen kan variere, men er sædvanligvis 300 m fra indvindingsboringeme. Omkring drikkevandsboringer og kildepladser for almene vandværker i Frederikssundfingeringen er der udlagt kildepladszoner. Udstrækningen af disse zoner er vist i VVM-rapporterne.

For at beskytte grundvandet vil motorvejen, hvor den passerer kildepladszoner eller særligt sårbare områder, blive udformet med tætnet midterrabat og anlægsfasen gennemføres ved særlig

agtpågivenhed. Endvidere vil regnvandet via kantopsamling blive ledt fra vejen via brønde og lukkede afløbsledninger. Regnvandet ledes via regnvandsbassiner, hvor vejvandet renses, inden det ledes til vandløbene. Regnvandsbassinerne, der bliver tætnet i bund og sider, vil medvirke til at erosionen i vandløbene mindskes og desuden til mindskning af mængden af forurenende stoffer i vandmiljøet.

Hovedforslag 1 krydser selve Værebros Kildeplads, der omfatter en række boringer, der er beliggende langs Værebros Å. På denne delstrækning passerer motorvejen over Værebros Å og kildepladsen på en dalbro, hvor al vejvandet opsamles og ledes til regnvandsbassiner.

En mulig belastning vil være knyttet til et uheld på motorvejen med et efterfølgende spild af miljøfremmede stoffer. Risikoen for et udslip af denne karakter vurderes at være begrænset og tilsvarende vil risikoen for, at et udslip siver ned til grundvandsmagasinet være stærkt begrænset. Hvis der sker spild på vejen, vil afløbet på regnvandsbassiner, der opsamler vand på den pågældende strækning, blive lukket med henblik på at kunne samle forureningen op. Såfremt det måtte vurderes at være behov herfor, kan dalbroen forsynes med ekstra forstærkede autoværn.

Det skal bemærkes, at uheld med tankbiler også kan forekomme på de eksisterende vejstrækninger i Frederikssundfingeren, herunder på eksisterende vejstrækninger som forløber gennem områder, der er udlagt til kildepladszoner. Vejafvandingsystemet består på en stor del af det eksisterende vejnet af grøfter med direkte nedsivning og/eller direkte udledning til de vandløb, som vejene krydser.

Vejdirektoratet har på det eksisterende motorvejsnet sammen med politimyndighederne og Beredskabsstyrelsen udarbejdet beredskabsplaner, der lægger miljøberedskabet i faste rammer. Sker der uheld med f.eks. tankbiler med miljøfremmede stoffer, træder beredskabet i kraft.

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

### **Samfundsøkonomiske konsekvenser**

Grøn Trafik mener, at statens regler for beregning af de samfundsøkonomiske konsekvenser, er misvisende. Foreningen mener også, at diskontorenten bør sænkes for derved at hæve værdien af miljøet. Grøn Trafik er endvidere af den opfattelse, at det ikke er relevant at bruge 6 % som diskonteringsrente, da ingen private kan få et årligt afkast efter skat på 6 % på en investering over 50 år.

Grøn Trafik anfører, at Danmarks BNP vokser med ca. 2,3 % om året, det dårligste alternativ i VVM-rapporten giver et årligt afkast på 5,1 %, et betydeligt højere tal. På den baggrund mener foreningen, at det er urimeligt at fremstille nogle af projekterne med negativ nettonutidsværdi, idet det kan forlede ukyndige til at tro, at disse projekter gør samfundet fattigere.

Foreningen bemærker desuden, at forskellen på økonomien for de fire forslag hovedsagelige stammer fra forskellen i køretidsbesparelse, og at denne besparelse sættes så højt, at den totalt dominerer beregningerne. Grøn Trafik kritiserer, at det ikke fremgår af rapporterne, hvilken fordelingsnøgle der er anvendt mellem arbejdstid og fritidstrafik. Forskellige vurderinger af forholdet mellem arbejdstid og fritid kan betyde enorme forskelle i det økonomiske regnskab, hvilket betyder at forudsætningerne er altafgørende. Grøn Trafik kritiserer derfor, at det ikke fremgår tydeligt nok for den enkelte hvilke forudsætninger der er taget.

Grøn Trafik bemærker i sammenhæng med de samfundsøkonomiske konsekvenser, at kødannelser på Motorring 3 ikke er inkluderet, og foreningen mener derfor, at tidsgevinsterne er sat for højt, hvilket påvirker regnskabet.



Grøn Trafik kan ikke acceptere, at der i det samfundsøkonomiske regnskab indgår "afgiftskonsekvenser" som en positiv post, idet foreningen mener det dækker over, at den stigende trafik betyder stigende indtægter fra afgifter. Grøn Trafik anfører i den forbindelse, at trafikken ikke kan fortsætte med at stige, men at foreningen tror, at man fra 2025 vil se en reduktion i trafik mængderne.

Grøn Trafik peger desuden på, at den eneste måde, hvorpå samfundet kan opfylde Kyoto-aftalens målsætninger omkring at reducere udslippet af CO<sub>2</sub> er ved at reducere udslippet fra trafikken.

Grøn Trafik peger desuden på, at der er mulighed for at afprøve RUF systemet i praksis i området.

*Vejdirektoratets bemærkninger:*

De samfundsøkonomiske beregninger er gennemført ved hjælp af Transport- og Energiministeriets samfundsøkonomiske beregningsmetode. Resultatet af beregningerne fremgår af tabel 10.2 på side 270 i VVM-rapporten, hvor alle tal (undtagen den interne rente) er angivet i mio. kr., som anført øverst i tabellen.

Diskonteringsrenten fastsættes af Finansministeriet.

Formålsfordelingen i tidsbesparelserne er beregnet direkte i trafikmodellen. Ved beregningerne af tidsbesparelser indgår det samlede vejnet i hovedstadsområdet, hvorfor beregningen også medtager trængsel på Motorring 3.

Afgifter skal ifølge den fastlagte samfundsøkonomiske metode medregnes og CO<sub>2</sub> er medregnet på baggrund af de gældende enhedspriser.

Der skal i øvrigt vedr. de samfundsøkonomiske beregninger henvises til transport- og energiministerens svar til Trafikudvalgets spørgsmål 253 om Grøn Trafiks indsigelse mod den samfundsøkonomiske metode.

Med venlig hilsen

Birgitte Henriksen

Projektleder