

Trafikudvalget  
Folketinget  
Christiansborg  
1240 København K

Smørum, d. 24. november 2009

**Spar millioner ved små forbedringer til anlægslovforslaget L2 om Frederikssundmotorvejen.**

Med henvisning til brev af 10. september 2009 fra undertegnede (se L2 – bilag 4), samt efterfølgende spørgsmål fra Trafikudvalget, Danmarks Naturfredningsforening, Ledøje-Smørum Menighedsråd og Egedal Kommune, med tilhørende svar fra Transportministeren vedr. lovforslaget, sender vi hermed uddybende kommentarer og spørgsmål, idet vi mener at Transportministeren ikke har svaret fyldestgørende på de stillede spørgsmål.

I ovennævnte korrespondance er det fremført, at en vestlig linieføring af Tværvej placeret i den udlagte Transportkorridor vil være et bedre alternativ end det nuværende forslag, hvor Tværvej er placeret øst for Smørumovre.

Som svar på dette har Transportministeren anført tre hovedargumenter:

1. En østlig Tværvej vil give større aflastning af Frederikssundsvej.
2. Med en østlig Tværvej vil indbyggerne i Smørumnede og -ovre godt nok blive generet, men med en vestlig Tværvej vil det i stedet genere Hove.
3. I Regionplan 2005 og Fingerplan 2007 er der vist Tværvej og Ring 5 øst for Transportkorridoren.

Som kommentarer på disse argumenter vil vi gerne bemærke følgende:

Ad 1: Formålet med at etablere en ny Motorvej i Frederikssundfingeren, er jo netop ikke kun at aflaste Frederikssundsvej, men især at give bedre adgang til de mange bysamfund og virksomheder langs motorvejen. Hvis hovedformålet er at aflaste Frederikssundsvej findes der mange andre muligheder end etablering af en motorvej. Linieføringen af Tværvej kan derfor ikke være afgørende for at opfylde formålet for den nye motorvej.

Samtidig er der i dag på Frederikssundsvej ca. 50.000 biler pr. dag (på Ballerup Byvej ved 'Chokoladekrydset'). Med etableringen af Frederikssundmotorvejen og en østlig Tværvej vil dette falde med ca. 11.600 biler til ca. 38.400 biler pr. dag. I følge Vejdirektoratets trafiktal, vil aflastningen af Frederikssundsvej blive 1.700 - 3.000 biler pr. dag mindre hvis Tværvej placeres vest for Smørumovre. Dvs. i stedet for 38.400 biler pr. dag vil der så være 40.100-41.400 biler pr. dag, eller en forøgelse på 4-8%! Hertil skal bemærkes, at Vejdirektoratet selv regner med en stigning i trafikken på ca. 1,4% per år i hovedstadsområdet. Det betyder at selv med en østlig placeret Tværvej vil trafikmængden på Frederikssundsvej efter ca. 3-5 år være på samme niveau som med en vestlig placeret Tværvej!

Ad 2: Det er selvfølgelig korrekt, at man i dagens Danmark ikke kan anlægge en ny vej uden at det vil genere nogen, men det må trods alt være bedre, at der kun genereres 200 indbyggere i Hove frem for næsten 10.000 i Smørum, Ledøje og Sengeløse. Endvidere er der ikke sikkerhed for at en østlig Tværvej vil sikre Hove i fremtiden, da der stadig er stor sandsynlighed for, at Ring 5 vil blive anlagt parallelt med Tværvej i Transportkorridoren og Hove derfor alligevel får en ringvej i baghaven.

Ad 3: Det er korrekt, at der på kortene i Regionplan 2005 og Fingerplan 2007 er vist en ret linie mellem Kildedal St. i Måløv og afkørsel 7a i Taastrup øst for Transportkorridoren. Det virker dog ikke rimeligt, at en ret linie trukket på et kort skulle retfærdiggøre at der dermed er anvist plads udenfor den i Regionplan 2005 nævnte reservation til Ring 5 i Transportkorridoren, navnlig ikke når denne rette linie går tværs igennem Smørumovre, Nybølle og Sengeløse. Desuden vil man med den østligt anlagte Tværvej afvige yderligere fra både Transportkorridoren og denne rette linie. Indtil det modsatte er bevist vælger vi at tro på at trafikplanlægningen i Danmark ikke besluttet tilfældigt ud fra rette linier trukket på et kort.

Vi mener derfor ikke at det er godtgjort, at en østlig placering af Tværvej er et bedre alternativ end den vestlige placering. Tværtimod mener vi, at den vestlige placering af Tværvej i Transportkorridoren vil være en langt bedre, billigere og en mere fremtidssikker løsning af følgende grunde:

1. Der er millioner af kroner at spare ved en placering vest for Smørumovre. I svaret til Spm. 45 under behandlingen af loven, vurderer Vejdirektoratet, "at en vestligt placeret Tværvej som del af 2. etape af Frederikssundmotorvejen vil betyde, at tværvejsforbindelsen bliver længere, og at motorvejen skal føres længere mod vest for at opnå en etapeafslutning. Samlet set vil der skulle anlægges ca. 1 km mere motortrafikvej og ca. 3,6 km mere motorvej. Der er ikke gennemført beregning af anlægsoverslag for en 2. etape med en vestlig Tværvej, men Vejdirektoratet vurderer, at det vil blive en ca. 20-30 pct. dyrere løsning. Hovedparten af disse udgifter er dog fremrykninger set i forhold til det samlede projekt."

Med andre ord: der er ikke konsekvensberegnet på en alternativ løsning, og derfor er niveauet om en løsning, der er 20-30 % dyrere ikke troværdigt. Tværvejsgruppen vurdering er, at der samlet set er millioner af kroner at spare ved:

- På sigt at få etableret en kortere Ring 5 løsning i Transportkorridoren fra Kildedal Station til Holbækmotorvejens afkørsel 7A. Ring 5 i Transportkorridoren vil være 500 – 1.500 m kortere end Ring 5 anlagt øst for Transportkorridoren (nord eller syd om Sengeløse)
- Besparelser på støjdæmpende foranstaltninger, såsom nedgravning af Tværvej, støjafskærmning, støjdæmpende asfalt mv. Dette vil ikke blive nødvendigt i samme grad hvis Tværvej og Ring 5 anlægges i Transportkorridoren langt fra eksisterende boliger, frem for den nuværende placering klods op ad Smørum og på sigt Nybølle, Ledøje og Sengeløse.
- En løsning, hvor man ikke etablerer to parallelle veje indenfor 500 – 1.000 m afstand: en Tværvej øst om Smørumovre, og en Ring 5 vest om Smørumovre.
- Færre ekspropriationer af boliger og compensation til borgere på strækningen. Det vurderes, ud fra skitsetegninger, at en østlig Ring 5 vil give flere omkostninger til ekspropriationer i området omkring Nybølle, Ledøje og Sengeløse. Dette vil ikke i samme grad være nødvendigt med en placering af Ring 5 i Transportkorridoren.

Disse fire forhold vil klart overgå omkostningen ved forrentningen for en f.eks. en 5 års periode af merbyggeriet (ca. 1 km længere Tværvej og ca. 4 km ekstra motorvej) - på kort sigt. Reelt vil der således være millioner af kroner at spare - på lang sigt.

2. Hvorfor etablere to parallelle veje med 500-1000 meters mellemrum? I svarene fra Transportministeren er det været fremført, at Tværvej er en del af en kommende Ring 5. Dog ligger der ikke nogen plan for standard og placering af en videreførelse af Ring 5. Dette vil ifølge Transportministeren kræve nye undersøgelser, og i disse vil Transportkorridoren naturligvis indgå som mulighed. Det kan reelt betyde, at der er sandsynlighed for at en Ring 5 placeres i Transportkorridoren, hvor det også vil være logisk at placere den. Dermed vil der være to parallelle vej – Tværvej og Ring 5 hhv. øst og vest om Smørumovre med 500-1.000 meters mellemrum. Sandsynligheden for at Ring 5 planlægges anlagt i Transportkorridoren underbygges også af at der er reserveret plads til et fjerde tilslutningsanlæg på Motorvejen.
3. En østlig Tværvej kan medføre uventede udgifter og forsinkelser p.g.a. arkæologiske udgravninger (se Bilag 1)

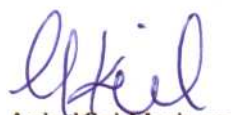
4. En østlig Tværvej vil ligge indenfor det beskyttede område for Smørum Kirke. Der er i dag udlagt en 750 m beskyttelseszone for Smørum Kirke, men dette vil med den nye kommunalplan blive erstattet med et udvidet kulturarvsareal, hvor en østlig Tværvej vil gå tværs igennem slagskyggen for kirken.
5. Endeligt - hvis ikke Transportkorridoren skal anvendes til Ring 5, hvad skal den så anvendes til, som kræver så store arealreservationer og hvad er formålet med reservationen til det fjerde tilslutningsanlæg på Frederikssundmotorvejen? Det må også stå klart, at såfremt behovet for Ring 5 var opstået før behovet for Frederikssundmotorvejen, ville denne være anlagt i Transportkorridoren. Ved en senere etablering af Frederikssundmotorvejen ville der næppe blive planlagt to forbindelsesveje på stykket mellem Ring 4 og Ring 5!

Som opsummering på ovenstående vil vi derfor bede Transportministeren om at svare fyldestgørende på følgende spørgsmål:

1. Er Transportministeren enig i, at det kun er et spørgsmål om tid førend trafikmængden på Frederikssundsvej ved en østlig Tværvej vil nå samme niveau som hvis Tværvej placeres vest for Smørumovre?
2. Er Transportministeren enig i at en placering af Tværvej (og Ring 5) i Transportkorridoren vil genere langt færre indbyggere?
3. Er Transportministeren enig i at en østlig placering af Tværvej og Ring 5 vil være længere og dyrere end en placering af Tværvej og Ring 5 i Transportkorridoren?
4. Vil Transportministeren jfr. Afsnit 2.1 i aftalen "Arkæologi og større vejanlæg, Samarbejdsbeskrivelse og vejledning, Rapport 299" anmode Kroppedal museum om en udtalelse om risikoen for tilstedeværelsen af væsentlige fortidsminder ved det planlagte jordarbejde hhv. øst og vest for Smørumovre?
5. Vil Transportministeren forklare formålet med reservationen til (af?) det fjerde tilslutningsanlæg på motorvejen?
6. Er Transportministeren enig i at trafikmængden på Tværvej vil blive reduceret såfremt Ring 5 etableres i Transportkorridoren parallelt med Tværvej?

Vi ser frem til at modtage Transportministerens svar og kommentarer på ovenstående, og håber at Trafikudvalget vil lade dette indgå i den fremtidige behandling af anlægsloven vedrørende placering af Tværvejen fra Kildedal St. til Frederikssundsmotorvejen.

Med venlig hilsen



Anja Kiel Madsen  
Kongehaven 17  
2765 Smørum



André Bakke  
Kongehaven 19  
2765 Smørum



Trine Buch  
Kongehaven 29  
2765 Smørum



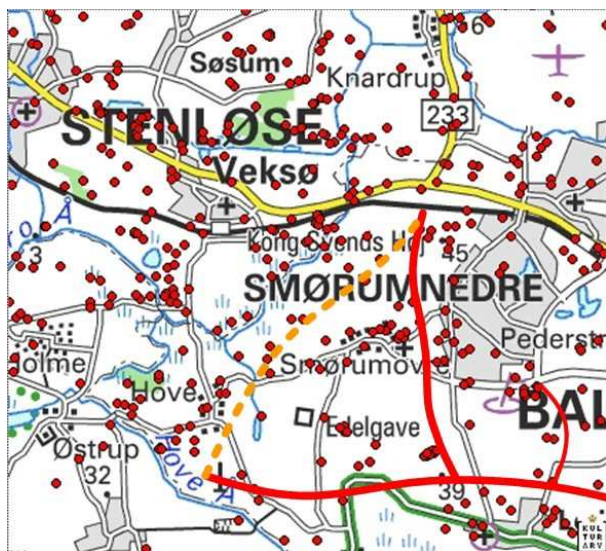
Morten K. Johansen  
Kongehaven 33  
2765 Smørum

Bilag: Oversigt over arkæologiske fund i området omkring Smørumovre.

Kopi er tilsendt:  
Transportministeriet  
Departementet  
Frederiksholms Kanal 27F  
1220 København K  
Mrk. J. nr. 400-13  
Sendt som mail til [trm@trm.dk](mailto:trm@trm.dk)

## Bilag 1: Oversigt over arkæologiske fund i området omkring Smørumovre.

Jfr. registreringerne opgivet på Danmarks Kulturhistoriske Centralregister ([www.dkconline.dk](http://www.dkconline.dk)) er der gjort følgende fund i området omkring Smørumovre hvor Tværvej planlægges anlagt. På nedenstående kort er de to alternative placeringer for Tværvej indtegnet sammen med motorvejen og forlængelsen af Smørum Parkvej:



Kilde:

[http://www.dkconline.dk/scripts/itmap.dll?zoom?UTM\\_X=704618&UTM\\_Y=6182310&MapID=D/200&Zone=UTM32&SIZE\\_X=420&SIZE\\_Y=380&Point.x=210&Point.y=190&Compression=100&MapSize=420x380&ImageID=420x380&ClickOption=ChangeStateInfo&Lokalitet=YES](http://www.dkconline.dk/scripts/itmap.dll?zoom?UTM_X=704618&UTM_Y=6182310&MapID=D/200&Zone=UTM32&SIZE_X=420&SIZE_Y=380&Point.x=210&Point.y=190&Compression=100&MapSize=420x380&ImageID=420x380&ClickOption=ChangeStateInfo&Lokalitet=YES)

Nedenfor er et resumé af de fund der er gjort hhv. øst og vest for Smørumovre hvor Tværvejen kan tænkes placeret:

### Østlig Tværvej (lokaliteter fra syd mod nord):

- Syvhøje: gravplads/rundhøje (nu overpløjet - undersøgelser fra 1993 viste dog at der kan være bevaret anlæg i højene)
- Bosættelse (minimum 8 boliger samt diverse fund)
- Stridsøkse
- Affaldsgrube og kogegrube
- Bosættelse (5 huse) - placering umiddelbart øst for kirken se <http://www.dkconline.dk/wincgi/dkc.exe?Function=GetLokalitet&Systemnr=192173> hvori det bemærkes: "*Kroppedal har derfor begrundet formodning om, at der er væsentlige fortidsminder inden for området.*"
- Bosættelse (2 huse samt diverse fund)
- Bronzebarre
- Rundhøj ('Ørkenhøj' delvist afgravet)
- Rundhøj ('Baunehøj' delvist afgravet)
- Bosættelse (4 huse) - bemærkning "*Bosættelsen fortsætter antagelig nord for udgravningen.*" se <http://www.dkconline.dk/wincgi/dkc.exe?Function=GetLokalitet&Systemnr=171476>
- Rundhøj/gravhøj
- Halsring

### Vestlig Tværvej (lokaliteter fra syd mod nord):

- Rundhøj (nu overpløjet)
- Skibsvrag
- Rundhøj (stærkt ødelagt og afgravet)
- Rundhøj ("Buehøj")
- Affaldsgrube

- Diverse fund (tenvægt, hjortetaksøkse, huløkse, grønstensøkse, flintespydspids og lille kornsegl af flint)
- Affaldsgrube/kogegrube - bemærkning "*Der er antagelig tale om udkanten af et bopladsområde.*"
- Rundhøj (nu overpløjet)
- Rundhøj/gravplads (nu delvist bortpløjet/indgravet)
- Diverse fund (Flinteøkser samt fund af stor bronzesamling)

Der er derfor begrundet formodning om bosættelser og væsentlige fortidsminder i området øst for kirken, hvorimod der i området vest/nordvest for Smørumovre indtil videre kun er gjort fund af genstande og rund-/gravhøje, som ikke vil give anledning til større udgravninger.

Jfr. Afsnit 2.1 side 11 i aftalen "Arkæologi og større vejanlæg, Samarbejdsbeskrivelse og vejledning, Rapport 299" fremgår det af "En bygherre/anlægsmyndighed kan anmode det lokale museum om at udtale sig om risikoen for tilstedeværelsen af væsentlige fortidsminder ved et planlagt jordarbejde..." og "...En sådan udtalelse er uden omkostninger for bygherre/anlægsmyndighed.". Vi vil derfor opfordre til at Transportministeren anmoder Kroppedal museum for en udtalelse vedr. risikoen for tilstedeværelsen af væsentlige fortidsminder ved det planlagt jordarbejde hhv. øst og vest for Smørumovre