

OPSUMMERING AF SPØRGSMÅL TIL VEJDIREKTORATET OM DEN OPDATEREDE VVM-REDEGØRELSE FOR MOTORVEJ TIL FREDERIKSSUND

- 1) Giver den trafikmodel der er anvendt nu, meget højere trafiktal for samme årstal end den trafikmodel, der blev anvendt i 2002?
- 2) Vi undrer os over de forventede trafiktal for 2030 på Motorring 3, der på de mest belastede strækninger går helt op til 176.000 køretøjer per døgn. Ligger det ikke langt over vejens kapacitet? Hvor store kødannelser og tidsforsinkelser er der med 176.000 ktj/døgn? Vil de ekstra 4.000 fra Frederikssundsvejen forøge tidsforsinkelsen for bilisterne dér? Er disse tidsforsinkelser regnet med i det samlede regnskab over tidsbesparelserne?
- 3) Har man beregnet effekten af eventuelle kommende restriktioner på bilkørsel i Københavns Kommune?
- 4) I den justerede motorvejsudformning ligger tilslutningsanlæggene nu med en gennemsnitsafstand på kun 2,5 km, hvorfra skal trækkes længden af ramperne. Kan man virkelig forsvare en hastighed på 130 km/t, når tilslutningsanlæggene ligger så tæt? Der er ingen andre motorvejsstrækninger i Nordsjælland med en hastighed på 130 km/t. Hvorfor så her?
- 5) Hvad betyder det for beregningen af bilisternes tidsbesparelser, hvis tophastigheden sænkes fra 130 km/t til 110 km/t? Hvad betyder den tidsbesparelse for de samfundsøkonomiske gevinster?
- 6) Vil Vejdirektoratet være villig til at se på, om man kan gennemføre en løsning med kurveradius på 3 km ved Østrup Holme af hensyn til sommerhusbeboerne?
- 7) Kan vi få tilsendt et link til dette dokument:
”Opdatering af VVM for Frederikssundmotorvejen – vejteknik”
- 8) Vil VD venligst oplyse, hvordan man har tænkt sig at langsom trafik (landbrugsredskaber, rendegravere m.m.) fremover skal kunne nå fra Udlejre til Frederikssund? Er der behov for nyanlæg af en kørevej for sådanne køretøjer?
- 9) Vi ser gerne nogle oplysninger om, hvilket støjniveau der efter opførelse af en støjskærm vil være i de nærmestliggende sommerhushaver ved Østrup Holme.
- 10) Hvis vejen rykkes 100 m længere mod syd her, hvilken effekt vil det så have på støjniveauet i sommerhushaverne?
- 11) Rapporten siger:
” På baggrund af den miljøtekniske gennemgang er længden af paddehegn reduceret.”

Nærmere detaljer ønskes om dette.

12) Angående beskyttelse af drikkevandsressourcer, står der i Vejdirektoratets tekst, at den geologiske sårbarhed på store strækninger må betegnes som høj; her anvendes en grænse på 10 meter lerdække. Imidlertid berører motorvejsanlægget på ganske store strækninger specielt sårbare områder med mindre end 5 meter lertykkelse, og stedvis slet intet lerdække. Over en 5,5 km lang strækning vil en forurening kunne ødelægge meget, meget store grundvandsmagasiner. Vi anmoder Vejdirektoratet om at angive omfanget af de strækninger, hvor risikoen er specielt høj, og hvor lerlagets tykkelse nærmer sig nul.

13) En særlig stor fare består i, at man borer ned i undergrunden for at sætte bropillerne. Forurenede vand vil kunne sive direkte ned langs siden af bropillerne. For at undgå det, bør der fores med bentonit omkring pillerne. Vil man gøre det?

14) Selv om risikoen for f.eks. en tankvognsulykke er lille, så vil de potentielle konsekvenser af en ulykke kan blive enorme. Først og fremmest bør der sættes en lav hastighed på dalbroen og ramperne til og fra dalbroen. Vil man gøre det? Der bør være ekstra solid afskærmning på siderne af dalbroen. Vil man gøre det?

15) Terrænet langs motorvejen i vandindvindingsområdet bør lerfores. Vil man gøre det?

16) Hvilke supplerende geologiske undersøgelser har Vejdirektoratet fået foretaget?

Hvad er der planlagt for at tage hensyn til beskyttelsen af drikkevandsressourcen?

17) I 2009 blev prisoverslaget for anlæg af dalbroen over Værebros Å pludselig nedsat med ca. 500 mio. kr. Hvad er det nærmere bestemt for anlægsarbejder, der kan spares?

Vi mener, at hvis nogen påstår at man kan spare et så stort beløb som 500 mio. kr. – en femtedel af det samlede basisoverslag – så må det kræve solid dokumentation.

18) I forbindelse med nedjusteringen af prisen for anlæg af dalbroen, angives det at man kan spare ”særlige miljøtiltag”. Hvad er det for miljøtiltag, der kan spares?

19) Jordbundsforholdene i Værebros Ådal er ekstremt uregelmæssige, med variationer i gruslagenes dybde inden for få meter. Kan man være sikker på, at gruslagene ikke skrider ud til siden, hvis de belastes af bropiller? Det kræver en meget nøje kortlægning af geologien før broen kan planlægges i detaljer. En sådan kortlægning synes ikke at være sket indtil nu – er det korrekt forstået?

20) Hvilken sideafskærmning vil der blive sat op på selve dalbroen, og hvor tunge køretøjer vil denne afskærmning kunne stoppe?

21) Agter Vejdirektoratet at lave en livscyklus analyse for råstoffer og materialer til motorvejen?

22) Er der planer om at benytte genbrug af materialer fra nedlagte veje frem for nye råstoffer og materialer, uden for de særligt følsomme områder?

23) Hvilke særlige forholdsregler bør der træffes for at undgå nedsivning af giftige stoffer ved asfaltering af vejforløbet på dalbroen over Værebros Å og andre grundvandsfølsomme

Grøn Trafik i Bycirklen

områder?

24) Hvilken diskonteringsrente har man anvendt i de samfundsøkonomiske beregninger? Hvor meget vil beløbene ændre sig, hvis man bruger andre, lige så plausible diskonteringsrenter?

25) Hvor meget er prisinflationen fra 2007 til 2021 i beregningen af tidsgevinster ?

26) Er tidsgevinsten kun beregnet fra Ledøje og udad eller dækker den også kørsel på den nuværende motorvejsstrækning?

27) Hvor stor angives tidsbesparelsen at være i myldretiden på strækningen fra Ledøje til Frederikssund?

28) Hvor mange minutters forsinkelse regnes der med på de steder, hvor der p.t. er kø i myldretiden (Stenløse, Tvæervej) ?

Hvor mange bilister får gavn af denne tidsbesparelse?

29) Hvilken takst per minut regnes der med for at prissætte tidsbesparelsen – for personbiler, og for varevogne?

30) Hvilken fordeling på personbiler og varevogne er der regnet med?

31) Regnes der også med tidsbesparelse på lørdage?

32) Har man inkluderet prisen på øget køretid / kødannelse tættere på city, f.eks. på Motorring 3?

33) Hvor stor en del af tidsbesparelsen regnes for en samfundsøkonomisk fordel? Regnes det for en gevinst for samfundet, at køretiden mellem hjem og arbejde bliver kortere? Hvor stor en del af den kortere køretid regnes for en samfundsmæssig gevinst?

34) Indregnes parkeringsafgifter for de steder, bilerne når frem til?

35) Hvordan vil de økonomiske beregninger se ud, hvis man sammenholder effekten af motorvejen med effekten af andre trafikinvesteringer - S-tog, Letbane, Metro m.m.?

På vegne af Grøn Trafik i Bycirklen

Grøn Trafik i Bycirklen

Kåre Fog
Hesselholm 107
3670 Veksø
Tlf 29 21 22 02
<kaarefog@teliamail.dk>
Formand

