

Vejdirektoratet
Carsten Niebuhrs Gade 43, 5 sal
1577 København V

Att. Iben Rue, Projektleder, ibru@vd.dk
Niels Fejer Christensen, Projektleder, nfc@vd.dk

Veksø den 14. april 2025

Forlængelse af Frederikssund motorvejen

I anledning af at 3. fase af Frederikssund motorvejsprojektet er blevet aktuel, har vi disse bemærkninger, især til den forestående VVM-undersøgelse.

Vi erkender, at anlægningen af 3. fase af Frederikssund motorvejsprojektet for længst er vedtaget politisk, selvom der kræves en tillægslov, og at det således er en bunden opgave at tage udgangspunkt i, at anlægget bliver en realitet. Men samtidig bekymrer det os, at man fra politisk side har vedtaget et skrabt budget, som gør det nødvendigt at spare mange udgifter, som ellers ville være relevante ift. basal natur- og miljøsikring. Vi frygter at det vil føre til, at man går på kompromis med den tekniske sikkerhed, specielt ved anlægningen af motorvejens krydsning af Værebros Ådal, og at relevante hensyn til miljøet, herunder naturværdierne og drikkevandsinteresserne, bliver nedtonet eller ignoreret. Det ligger os meget på sinde at man ikke må spare anlægsudgifter på en sådan måde, at disse hensyn forsømmes. Specielt bekymrer det os, at prisen for at anlægge passagen over Værebros Ådal p.t. slet ikke kan angives med nogen særlig sikkerhed, og at vi derfor risikerer enten en dårlig, uholdbar løsning i Værebros Ådal, eller at andre hensyn forsømmes endnu mere end først forudset.

Sweco er blevet hyret til at foretage en ny opdateret VVM i løbet af 2025. Vi vil her forsøge at liste de områder vi gerne vil sikre den nye VVM belyser, sådan at flest mulige relevante oplysninger er frembragt, når rapporten skal i høring.

Mere generelt vil en forlængelse af Frederikssundsmotorvejen gå stik imod målene for de grønne 3-partsforhandlinger som der pt. sættes stor fokus på fra regeringens side. Dvs. rent grundvand nu og i fremtiden, bedre natur, flere vådområder, mere biodiversitet, mere klimavenlig trafik og reduktion af CO₂ og kvælstof. Ingen af disse overordnede og vigtige politiske mål vil imødegås med en motorvej. Tværtimod.

I det følgende har vi listet en række lokale observationer som vi håber VD, politikere og andre med lokal interesse vil tage alvorligt og som minimum ønsker vi nedenstående

observationer medtages i den kommende VVM med tilhørende anlægs- og drifts budget.

1. Miljø og natur:

a. **Padder**

Ud af de arter af padder, der er omfattet af Habitatdirektivets liste IV, forekommer i hvert fald to arter i området, nemlig spidssnudet frø og stor vandsalamander. Spidssnudet frø vides at yngle flere steder lige præcis i motorvejslinjeføringen. Det kan således ikke undgås, at lokale bestande af denne art bliver udslettet, når motorvejen anlægges. VVM-undersøgelsen må derfor fokusere på, hvor og hvordan der kan anlægges erstatningslokaliteter.

b. **Ynglefugle**

Der har tidligere, bl.a. ved tidligere VVM-undersøgelser, været registreret sjældne ynglefugle i de berørte områder, f.eks. pungmejse og græshoppesanger. Desuden må fremhæves yngleforekomst af rødben og dobbeltbekkasin. VVM-undersøgelsen bør give mulighed for at konstatere, om de nævnte arter fortsat er til stede.

c. **Mosehornugle**

Ved den første VVM-undersøgelse blev der sent i maj registreret mosehornugle i Værebros Ådalen nær linjeføringen; der er også i årenes løb gjort flere andre observationer af muligt ynglende mosehornugle. Som ynglefugl er den meget sjælden i Danmark, og hvis arten faktisk yngler i området, er det en forekomst af national betydning. VVM-undersøgelsen bør udføres sådan, at der er mulighed for at observere eventuelle mosehornugler.

d. **Trækfugle**

I vinterhalvåret, fra oktober og frem, er Værebros Ådalen et væsentligt rasteområde for trækfugle, specielt store flokke af gæs af flere arter, og adskillige arter af rovfugle. Det må registreres på en relevant årstid, om dette kommer i konflikt med motorvejsanlægget.

e. **Lokalt fødesøgningsområde for storke**

Hvilke konsekvenser vil anlægget få for de lokale storke, der yngler i Gundsølle (indtil nu Sjællands eneste ynglepar)?

Forrige år var en af storkeungerne fra Gundsølle udstyret med en GPS tracker. Signalerne viste, at den næsten dagligt pendlede til netop det område i Værebros Ådal, hvor motorvejen skal krydse, i sin søgen efter føde.

VVM'en bør inkludere observationer på stedet i den tid i sensommeren, da storkeungerne fouragerer i omegnen.

f. **Odderens tilstedeværelse**

VVM'en bør give bedre overblik over odderens tilbagekomst til området.

Et vildtkamera opsat af Egedal Kommunes har vist at efter mange års fravær er der nu igen forekomst af odder i Værebros Å. Det bør afklares, hvor stor en del af

åløbet, odderen frekventerer, og om anlægget kan få negative virkninger på forekomsten.

g. **Gundsømagle Sø**

Gundsømagle Sø er en fredet fuglesø som er udlagt som Natura 2000 fuglebeskyttelses område med et væld af følsomme yngle og trækfugle. Motorvejen vil passere omkring 300 m nord for søen i et højere niveau. Søområdet vil blive udsat for påvirkninger bl.a. i form af støj og vandforurening, dels direkte til søen, dels via Hove Å. VM'en bør redegøre for disse skadevirkninger.

VD planlægger at der i forbindelse med vejanlægget nord for Østrup laves et nyt afløb for overfladevand direkte til Gundsømagle Sø. Der bør nærmere redegøres for konsekvenserne af dette m.ht. søens vandkvalitet og ynglefuglene. Der bør angives forventede koncentrationer af kvælstof og fosfor i vandafløb fra motorvejen. Det bør specificeres, om der skal stilles krav til, på hvilken årstid afløbet etableres. Alternativt konsekvenserne ved bortledning af vand til renseanlæg.

h. **Hjortevildtets vandrings ruter**

Området øst for Gundsømagle, hvor tilkørslen er blevet udvidet fra et halvt til et helt tilkørselsanlæg, er kendt for netop at være et sted råvildtet regelmæssigt krydser Holmevejen. Dertil kommer, at der også færdes dådyr i området. Så en kortlægning af hjortevildtets vandrings ruter vil afsløre hvordan vildt pas skal konstrueres.

Der forekommer vistnok også kronvildt, og der må redegøres for, hvordan hjortevildt skal kunne passere vejtraceet, hvis anlægget over Værebros Ådal sænkes og ikke længere bliver en højbro.

i. **Fortidsminder**

Området er et gammelt fjordområde med holme og må forventes at være spækket med fortidsminder fra både sagnkongernes tid, såvel som vikingetiden. Der har formentlig været færdsel af stormænd og konger i det, der nu er den nedre del af Værebros Ådalen. Hvilke arkæologiske forundersøgelser er påkrævet, og er der en plan for fremgangsmåde, hvis der gøres vigtige fund?

j. **Fredningsbestemmelser**

Værebros Ådal blev fredet i 2017. VVM-rapporten bør tydeligt gøre rede for, i hvilken grad anlægget af motorvejen strider imod fredningsbestemmelserne, og hvilke tilladelser og dispensationer der skal indhentes for at kunne gennemføre vejanlægget.

2. Teknik

a. **Jordbundsforhold ifm med krydsning af Værebros Ådal**

Værebros Ådal er speciel ved, at der midt i dalen er meget langt ned til fast bund. Der er en interessant undergrund med stærkt varierende geologi forårsaget af istiderne og de efterfølgende mange års blødbunds aflejringer. De porøse lag,

der ligger over kalkbunden, er vandførende på en måde, så der er tale om sammenhængende vandressource hele vejen fra Værløse og ud til Værebrosø.

På den baggrund står mange vigtige spørgsmål indtil videre stadigvæk ubesvarede. Vil man foretage pilotering af en hævet vejbane hen over ådalen (højbro) eller lave en dæmningsbro?? Begge dele vil være spolerende for området men med forskellige konsekvenser for omgivelserne. En dæmningsbro vil medføre et markant blødbundsudskifte på mindst 1200 m strækning. Desuden er funderingsegnetheden af det underliggende ler tvivlsomt og muligvis vil en dæmningsbro kræve endnu mere jordudskifte. Hvordan vil nødvendigt blødbundsudskifte blive belyst ved undersøgelser og afspejlet i anlægsbudgettet? Det vil kræve et enormt forbrug af råstoffer (grus, sand og sten) som er en begrænset ressource på Sjælland. Dette skal medtages som afledte miljø konsekvenser i VVM'en.

Problemerne angår ikke kun selve bro-anlægget, men også de arbejdsveje, der skal anlægges ud i dalen. Der er stort behov for at få klarhed over, hvor meget vand, der skal pumpes væk under anlægsarbejdet – igennem hvor lang tid skal der pumpes? På hvilke årstider bliver der pumpet? Hvor langt ud til siderne fra anlægset vil afpumpningen af vand kunne mærkes? Vil der være tale om effekter, som er i modstrid med fredningsbestemmelserne i det fredede område?

En dæmningsbro vil kræve en del vedligehold i et sådant område. Hvordan medtages det i anlægsbudgettet?

En højbro på betonpæle (f.eks. som Fiskebæksbroen) vil antageligt ligge noget højere og ikke kræve jordudskifte i samme omfang. Derimod skal der bores et stort antal betonpæle til overfladen af kalken i mange m dybde og anvendelse af stål og beton bliver meget højt på en længere strækning. Samtidig er det et problem at broen bliver relativt høj og vil skæmme i landskabet og skabe mere støj i omgivelserne også i Stenløse syd.

Der er behov for et stort antal prøveboringer til at afdække disse funderingsmæssige udfordringer, og det antal boringer, der er udført indtil nu, er utilstrækkeligt, da jordarterne i undergrunden skifter meget med få m mellemrum.

Værebrosø Ådal er kun et af i alt mindst seks §3 beskyttede områder, som skal krydses. De øvrige vådområder, især nord for Østrup, har alle sammen lokale naturinteresser og har status som §3 vådområder. Der gælder samme betragtninger dog i mindre målestok som for Værebrosø Ådal for krydsning af disse områder.

b. Klimatilpasning

I de senere år har grænsen for 100 års hændelser flyttet sig op ad og alle med lokal kendskab ved at Værebrosø ådal jævnligt oversvømmes i regnfulde perioder. Der kan være tale om vandstandsstigninger på en meter. Dalen ligger nedstrøms for adskillige kloakerede oplande, som hurtigt og pludseligt sender store vandmængder ud i ådalen. Hvordan vil klimatilpasning med indarbejdelse

af 100 års hændelser afspejles i VVM'en? Hvad vil den betyde for underføringer, erosion og evt. opstuvning?

Hvordan er samspillet med udløbet i Roskilde Fjord ved f.eks. en samtidig forhøjet vandstand i fjorden og den nyligt anlagte sluse ved Jyllinge Nordmark. Hvordan medtages ekstreme hændelser i både fjorden og på land i anlægsprojektet og i VVM'en ?

Det samme gælder de øvrige vandløbspassager på strækningen. Hvordan medtages nye lokale 100 års regn hændelser i projekteringen og i anlægsbudgettet.

c. Vandforsyning og grundvand ressourcen

Motorvejen vil krydse den vigtige kildeplads til HOFOR (Værebros kildeplads), som skaffer en væsentlig del af det vand, der sendes til København og omegn.

Motorvejen gennemskærer indvindingsstraceet og flere BNBO (Borings nære beskyttelses områder) til indvindingsboringerne. Skønsmæssigt vil 4-6 boringer skulle sløjfes og andre beskyttes under anlægsarbejderne. Hvordan er dette indregnet i anlægsbudgettet evt. som afledte omkostninger?

En motorvej som gennemskærer en kildeplads vil introducere en enorm sårbarhed for kildepladsen og vandressourcen som her udnyttes intensivt af HOFOR. Hvor vil der findes erstatningsvand og hvordan vil omkostninger til spoleret grundvand kvantificeres i anlægsbudgettet? Vi går naturligvis ud fra at HOFOR har samme bekymringer og fremfører disse.

Vandressourcen er knap på Sjælland og hvor skal der findes erstatningsvand af samme gode kvalitet baseret på mange års upåvirket natur i indvindingsoplandet?

Anlægsomkostningerne skal pålægges afledte omkostninger for forsyningerne til at finde erstatninger.

Den samme problematik gælder flere mindre lokale vandværker herunder Hove Overdrev, Kastaniehøj og Ølstykke vandværk. Her krydses indvindingsoplandet også og formodentlig skal der findes erstatningsboringer, og vandressourcen påføres en forøget risiko. Hvordan kvantificeres disse afledte påvirkninger og omkostninger i VVM'en?

d. Vandforurening

Vi formoder, at afløbsvandet fra motorvejen vil indeholde store mængder zink, kobber, mikroplast, og kvælstof, formentlig i mængder, som vil virke negativt på vandkvaliteten i Værebros Å og andre recipienter, som modtager dette afløbsvand fra motorvejen. VVM'en bør redegøre for denne forurening og for mulige tekniske foranstaltninger der vil kunne etableres for at undgå denne forurening.

e. CO2 regnskab

Medtages den samlede CO2 regnskab både under anlægsfasen og i driftsfasen i VVM? Hvis det ikke medtages, hænger det ikke sammen med Danmarks CO2 mål. Offentligheden bør kende til et sådan projekts bidrag til det nationale CO2 regnskab.

f. Hove Transformer station

- i. Den planlagte motorvej vil skulle krydse højspændings ledninger 2 steder, og med en frihøjde på helt ned til 5 meter. Hvordan skal disse højspændingsledninger omlægges/håndteres og er det medtaget i økonomien?
- ii. I betragtning af at Hove Transformer station i øjeblikket er ved at blive udbygget til at være Danmarks største, hvordan vil man afværge de afledte konsekvenser af at tilslutningsledningerne ville skulle udtages af drift i 6-12 måneder?

3. Trafikberegninger

Køretider og samfundsindtjening

Igennem tiden har den anslåede tidsbesparelse for Frederikssunds borgere været anslået fra imellem 2 min og 20 min. Da der er gået mange år siden den første vurdering, og den første sektion af motorvejen er på plads, ligesom trafikmønstret har ændret sig i kølvandet på Corona, vil det give mening at beregne den forventede tidsbesparelse igen. Især vil vi fremhæve betydningen af den stigende trængsel motorring 3. I hvor høj grad vil de tidsbesparelser, bilisterne kan opnå på Frederikssundsmotorvejen, blive modsvaret af forsinkelser for bilisterne på motorring 3, når endnu mere trafik sluses ind her? Beregningerne bør fremlægges sådan, at man tydeligt kan skelne effekterne af besparelserne på den ene strækning fra forsinkelserne på den anden strækning.

Det er indtil videre uklart forbindelse med beregninger af tidsbesparelser, hvad det betyder, at der ikke separat er taget i betragtning at trafiksituationen i den anden af motorvejen ved indfletning både mod nord og syd ved O3, allerede i dag har nået en mætning og ikke længere kan tage mere trafik fra i spidsbelastningstimerne, hvilket vil få flere til at søge tilbage til den nuværende Frederikssundsvej og andre små veje. Ekstra ventetid på O3 skal derfor også inkluderes i regnskabet. Det øgede trafikpres på O3 vil give tidsforsinkelser for mange andre bilister, som ikke har noget ærinde i Frederikssundsfingeren.

Det bør fremgå som et særskilt punkt i den nye VVM-rapport, hvor meget den ekstra kødannelse og tilstopning på O3 vil betyde for den samlede økonomi i anlægget af den nye motorvej.

Vi ser gerne at der i forbindelse med den opdaterede VVM sørges for, at motorvejens cost/benefit beregning bliver beregnet på genvurderede antagelser. og bliver udtrykt i hvor mange timer der samlet forventes besparet, holdt op imod anlægs omkostningerne, målt i en ROI.

Foretager man et løst overslag med optimistiske antagelser både for trafik sammensætning og lønninger, er det vores påstand at etape 3's samlede økonomi ligger forholdsvis langt fra skiven til at give mening.

På Google maps kan man se forventede rejsetider justeret for faktisk målt trafik, og det giver derfor mening at sammenligne den faktiske nuværende køretid, med den teoretiske nye.

Et opslag på Google maps på strækningen fra der hvor motorvejen er planlagt at slutte i Frederikssund, og til krydset ved Frederikssundsvej/Tvæervej (17km), hvor man med rette kan sige motorvejs anlægget begynder (idet der ikke er foretaget tilslutning imod syd.) viser en anslået rejsetid ligger på omkring 18 minutter med et udsving op til 22 minutter i myldretid.

Hvilket kan sammenholdes med Etape 3 som er anslået til 21 km a 110 km/t, hvilket giver en optimal køretid på ca 12 minutter.

Den faktiske besparelse med nuværende trafik data, ligger derfor på mellem 6 og 10 minutter for dem der anvender hele strækningen
Og tilsvarende mindre for de borgere der ikke benytter den fulde motorvejs strækning.

Ifølge VDs opdaterede VVM-rapport fra 2021 er de beregnede trafiktal i 2030 på den nye motorvejsstrækning er på ca. 50.000 biler per hverdagsdøgn (frem og tilbage), med højere trafiktal tættere på København, aftagende til ca. 37.500 biler per hverdagsdøgn når vi når Frederikssund. Det er et højt tal, i betragtning af der i Frederikssund Kommune i 2023 boede ca. 22.000 lønmodtagere. Disse pendler ikke alle sammen ind mod København, og mange kan forventes at arbejde hjemmefra nogle dage om ugen. Der er ca. 200 hverdagsdøgn på et år, så lad os i runde tal regne med 20.000 biler X 200 = 4 mio. biler per år, dvs. 8 mio. bilture frem og tilbage per år.

Hvis de hver sparer i gennemsnit 8 minutter per tur = 0,13 time per tur, giver det 1,06 mio. timer sparet per år. Med en timesats på 300 kr giver det ca. 320 mio. kr. per år. Dette giver en størrelsesorden. Der er flere biler der kommer længere væk fra, og der er flere biler der støder til undervejs ind mod København. Til gengæld vil nogle arbejde hjemmefra nogle dage om året, og det er højt sat, at ud af 22.000 lønmodtagere er der 20.000, der pendler ind mod København.

En anslået anlægsudgift på 3.2 Mia giver en tilbagebetalings tid (Return of Investment) ROI= 10 år uden nogen form for renter, afskrivninger eller vedligehold.

Disse overslagsberegninger afhænger meget af, hvor mange biler der faktisk vil benytte motorvejen. Vi forventer at VD i den nye VVM-rapport giver tilstrækkelig præcise oplysninger om den forventede trafik, og den forudsatte timebetaling for sparet køretid, til at også lægfolk kan gennemskue rimeligheden i de regneresultater, der fremlægges.

Herudover er der så i denne overslagsberegning ikke taget i betragtning at en del trafik går imod Ballerup, og ikke forventes at søge over på en ny motorvej.

Den ovennævnte ROI på 8 år forudsætter, at de beregnede tidsbesparelser på selve fase 3 af Frederikssundmotorvejen ikke mere eller mindre vil blive udlignet af øgede tidsforsinkelser på den indre del af motorvejsnettet nærmere København, specielt på O3.

a. **Grøn trafik**

En motorvej vil alt andet lige tiltrække en del pendlere fra den velfungerende S-Togbane med 10 minutters drift. Så udover at en motorvej ikke hænger sammen med mål om mere grøn trafik, og de klimamål for CO2 udledning som Danmark officielt handler efter, så vil det være passende at medtage denne forringelse for klimaet i Motorvejens samlede regnestykke.

Også økonomisk vil omfordeling fra kollektiv trafik til bilisme give afledte negative samfundsmæssige omkostninger idet DSB mister indtægter på mistede kunder. Dette bør indgå i det samlede økonomiske regnestykke.

4. Lokalsamfund

a. **Lokalsamfund**

Mange lokalsamfund afskæres for fremkommelighed til Naboer og indkøb, skoler og fritidsaktiviteter. Hvordan vil det blive afværget, og er det medtaget i den økonomiske beregning?

Her fokuserer vi især på, at spare-udgaven af motorvejen blokerer for gående og cyklende færdsel til og fra Gundsømagle østpå ad Holmevej. Det er især en hæmsko for personer, der cykler til Veksø Station for at tage toget ind til København.

Støj

Hvordan vil der afværges og følges samme retningslinjer som andre motorveje hvor der pt sættes støjværn op i forhold til restriktive grænseværdier og lokale støjgener? Er det medtaget i anlægs økonomien? Hvordan indregnes de negative konsekvenser for lokal miljøet for støjbelastning (lægebesøg, stress, sygdom og behandling)

5. Tab af rekreative værdier

Der findes metoder til at opgøre den økonomiske værdi af befolkningens rekreation i naturområder. Vi tænker her på Ecosystem Service opgørelser ud fra den alment udbredte The Millenium Ecosystem Service med brug af EU Common International Classification of Ecosystem Services (CICES). Tidligere har Institut for Miljøvurdering gjort en samfundsøkonomisk beregning, der viser at tabte naturværdier overstiger de samfundsøkonomiske gevinster ved etablering af motorvejen. Det vil naturligvis være interessant at se en opdateret beregning ud fra nyeste viden og metode og vel påkrævet for at sikre indfrielse af samfundsmæssige mål.

Gundsømagle Sø er et meget besøgt naturområde, hvor der bl.a. er opstillet to fugletårne. Den rekreative værdi for mennesker af dette naturområde vil blive væsentligt nedsat, når man udsættes for støjen fra en højereliggende motorvej blot 300 m nord for søen. Det må belyses, hvor stort et støjniveau publikum vil opleve her, og hvad der kan forventes at betyde for den rekreative værdi. Dette må kunne bogføres som en økonomisk udgift i det samlede økonomiske regnskab for motorvejen.

Vi ser frem til at høre fra jer.

Med venlig hilsen

DN Roskilde
Bjørn Petersen, roskilde@dn.dk

DN Egedal
Jesper Holm, jh@ruc.dk



Kastaniehøj Grundejerforening og Vandværk
Annette Kristensen, annette.kristensen@datakonsulenten.r



Grøn Trafik i Bycirklen
Kåre Fog, kaarefog@gmail.com

Grøn Trafik i Bycirklen