



Sammenslutningen af grundejerforeninger i Gladsaxe Kommune

Gladsaxe december 2023

Høringssvar til forslag om udvidelse af Ring 4 Nord mellem Ballerup C og Hillerødmotorvejen, Indkaldelse af idéer og forslag til miljøkonsekvensevaluering

Sammenslutningen af grundejerforeninger i Gladsaxe kommune

December

2023

Generelle bemærkninger om høringer og kommissorium

Det er vigtigt at gøre sig klart, at de projektforslag, der udarbejdes af Vejdirektoratet, sker på grundlag af et kommissorium, der er udformet af folketingspolitikere. Men de er jo normalt ikke fagfolk og må derfor søge en kyndig vejledning i hvilke muligheder, man har til løsning af en given problemstilling. Og hvem mon det kunne være i nærværende tilfælde?

Et problem er, at der i kommissoriet fastlægges helt specifikke muligheder, der skal undersøges, således at der ikke er åbnet op for alternative ideer til en løsning, der kunne være opstået i det man kalder idefasen, men afvises som værende uden for kommissoriet. Og det er det jo også på grund af det snævre kommissorium, som er udarbejdet i et samråd mellem folketingspolitikere og deres rådgivere, som i mange tilfælde vel vil være netop Vejdirektoratet, som svar på det retoriske spørgsmål ovenfor. Især når rådgiver og forslagsstiller er de samme, er det ekstra vigtigt at udformningen af kommissoriet er mindre specifikt og åbner op for andre forslag end rådgiverens. Hertil kommer at rådgiverne bag udformningen af kommissoriet bør nævnes i kommissoriet.

Lad os bruge nærværende forslag til at illustrere situationen. Det generelle problem er at finde en løsning på trængselsproblemet på Ring 4 Nord mellem Ballerup C og Hillerødmotorvejen, og det burde fremgå af kommissoriet, men i stedet har Vejdirektoratet (rådgiveren?) allerede valgt en løsning (udvidelse af Ring 4), som vi så bliver bedt om at tage stilling til. Således hedder det "...Indkaldelse af idéer og forslag.." hvor vi ikke bliver bedt om at tage stilling til det generelle problem, men til en specifik løsning foreslået af Vejdirektoratet.

Selvom vi ikke er fagfolk inden for området, kan vi da godt bruge vores sunde fornuft og mangeårige erfaring som trafikant og måske se andre løsninger til det generelle problem end Vejdirektoratets. Men grundet det snævre kommissorium bliver forslag til en alternativ løsning afvist uden en nærmere diskussion. Det er sådan, vi har oplevet det med vore høringssvar til kapacitetsudvidelsen af Motorring 3 og sikkert også vil komme til at opleve det med vort forslag om en alternativ løsning af problemet med trængslen på Ring 4 Nord. Dermed udvandes betydningen af at komme med "idéer og forslag", der er forskellige fra Vejdirektoratets og derfor ikke tages alvorligt.

Indledning til høringssvar

Forslaget om en udvidelse af Ring 4 Nord mellem Ballerup C og Hillerødmotorvejen er af stor interesse for os, da projektet kommer til at påvirke trafik og miljø i en del af Gladsaxe kommune.

Tidspunktet for indkaldelse af høringssvar til udvidelsen af Ring 4 Nord falder næsten sammen med tidsfristen (13/11 2023) for indsendelse af sidste høringssvar til projektet *Øget kapacitet på Motorring 3*, hvorefter Vejdirektoratet udarbejder en indstilling til politikerne om projektet skal gennemføres eller ej.

Vi har gennem vore høringssvar til projektet om kapacitetsudvidelse af M3 haft den holdning, at projektet **ikke** bør gennemføres, da vi finder, at det er en kortsigtet lappeløsning af trængselsproblemet på M3, og især fordi det ikke forholder sig til den åbenlyse skævhed i det Storkøbenhavnske motorvejsnet med kun **én udgang** mod

Sammenslutningen af grundejerforeninger i Gladsaxe Kommune

Tlf. 60 93 19 51

www.grfsamgladsaxe.dk

grfsamgladsaxe@gmail.com

nord og i alt **fem indgange** fra vest, syd og øst. Og da slet ikke fordi en Samfundsøkonomisk beregning viser, at projektet **ikke er rentabelt**.

Ved arbejdet med et høringssvar til udvidelsen af Ring 4 Nord blev det klart for os, at med vores alternative forslag til løsning af trængselsproblemet på M3, ligger der faktisk også en løsning af trængselsproblemet på Ring 4 Nord, så der ikke skulle være behov for en udvidelse af Ring 4.

Vi har derfor opdelt vores høringssvar til udvidelsen af Ring 4 Nord i to dele, hvor vi i første del har kommentarer til nærværende projekt, og da der er tale om en idéfase, skitserer vi i anden del en alternativ løsning.

Vi vil derfor opfordre til, at problemerne med trængsel på M3 og på Ring 4 Nord tages op til ny overvejelse **under ét** med udgangspunkt i den åbenlyse skævhed i det Storkøbenhavnske motorvejsnet, som ingen tilsyneladende taler om, men som vi finder er en vigtig årsag til trængselsproblemerne.

Nærværende projektforslag

Det hedder i høringsmaterialet, at formålet med projektet "er at øge kapaciteten på strækningen og dermed forbedre fremkommeligheden og rejsetiden for de trafikanter, som dagligt kører på strækningen." Når man siger "dagligt kører" lyder det som om, man kun har trafikanter til og fra virksomheder samt lokale boliger i tankerne, men hvad med trafikken fra Motorring 4's slutning fra afkørsel TSA 1 Ballerup videre ad Ring 4 til Hillerødmotorvejen?

Hvor stor en del af trafikken den udgør, ved vi ikke, men ubetydelig er den næppe. For efter man har foreslået at udvide Ring 4 med endnu et spor i hver retning, skynder man sig at sige: "Der undersøges ikke mulighed for etablering af motorvej på strækningen i miljøkonsekvensvurderingen." Nej, det ville også være vanvittigt med endnu en motorvej gennem et tæt bebygget område, som vi i Gladsaxe kommune lider under. Men en udvidelse til en tosporet vej, vil også medføre alvorlige støjgener for endnu et område i kommunen, idet der jo nærmest bliver tale om en motortrafikvej.

På borgermødet den 21/11 2023 i Ballerup spurgte jeg projektleder Rasmus Larsen om det. Han bekræftede, at man havde undersøgt spørgsmålet, men kunne ikke på stående fod give mig tallene.

Et- eller to sporet vej i hver retning?

I oplægget til projektet indgår en udvidelse fra én til to kørebaner i hver retning. Det har vi flere grunde til at afvise som værende en god løsning.

For det første vil etablering af en to sporet vejforbindelse ganske vist ikke være en motorvej med de lysregulerede kryds, som det understreges i oplægget, men dog have karakter som en motortrafikvej. Og vi skal ikke have flere motorveje og motortrafikveje igennem fuldt udbyggede boligkvarterer i Gladsaxe kommune, som allerede med M3 og Hillerødmotorvejen er stærkt plaget af trafikstøj.

For det andet er der planer om en BRT busforbindelse, hvis trace ifølge oplægget planlægges til at følge Ring 4 fra Hillerødmotorvejen til udmundingen af Klausdalsbrovej i Ring 4. Det betyder endnu et spor i hver retning, eller samlet set tre spor i hver retning.

Det er der simpelt hen ikke plads til, idet der også skal være plads til cykelsti, fortov og en effektiv støjskærm. Og en effektiv støjskærm synes ifølge den seneste rapport om en *Øget kapacitet på Motorring 3* fra Vejdirektoratet i oktober 2023 at være enten en let overdækning af vejen eller en Hamborg skærm. Selv efter eventuelle ekspropriationer for at få plads til alt vil det komme til at betyde, at parcelhusejerne vil få en støjskærm i baghaven, hvilket vil virke skæmmende og sikkert også betyde en væsentlig forringelse af ejendommenes værdi.

En 0 + alternativ løsning

I givet fald vil vi foretrække en 0 + alternativ løsning, som har et mindre omfang end en udvidelse. For eksempel synes vi, at vejkrydsene langs strækningen, der alle er 4 sporet med to spor i hver retning, ofte giver anledning til problemer. For når man nærmer sig krydset og ser, at antallet af vognbaner udvides, bliver man i tvivl om, hvilken man skal vælge, når man skal fortsætte ligeud. Umiddelbart efter krydset snævres de to vognbaner i hver retning atter ind til én vognbane i hver retning, hvilket betyder at køretøjer skal flette sammen fra to spor til ét spor, og det giver altid problemer og er med til at forsinke afviklingen af køen, som skyldes trafiklysene. Løsningen er, at der kun skabes plads til tydeligt markerede svingbaner, så den ligeud kørende trafik blot følger det ene gennemgående spor.

En alternativ løsning

Vi har netop i disse dage indsendt et afsluttende hørings svar til Vejdirektoratets forslag til løsning af trængselsproblemer på M3. Forslaget går ud på at øge kapaciteten på Motorring 3 ved permanent at inddrage nødsporet til kørebane. Allerede efter det første borgermøde i Gladsaxe om projektet den 23. maj 2022 syntes vi, at Vejdirektoratets forslag var en kortfristet lappeløsning, der om få år vil vise sig at være utilstrækkelig, og hvad så? Vi prøvede derfor at finde en mere langsigtet løsning.

Efter at have arbejdet med sagen blev vi opmærksomme på en **bemærkelsesværdig skævhed** i det Storkøbenhavnske motorvejsnet. Al motorvejstrafik fra vest (Holbækmotorvejen, Frederikssundmotorvejen og Vestmotorvejen (Odense)), fra syd (Sydmotorvejen (Rødby)) og fra øst, (Øresundsmotorvejen) mod nord samles ved sammenfletningen af Frederikssundmotorvejen og M3. Udgangen mod nord for al motorvejstrafik **fra fem motorveje** samles således **i én motorvej**, nemlig den nordlige gren af M3. Løsningen på skævheden og dermed trængslen synes oplagt, idet der må etableres endnu en udgang mod nord til at fordele trafikken bedre.

Og netop her ser vi forbindelsen mellem de to projekter, der omhandler en forøgelse af kapaciteten på de respektive veje. Vi foreslår nemlig at etablere et stykke motorvej, der forbinder Frederikssundmotorvejen og Motorring 4 med Hillerødmotorvejen med et trace vest for Ballerup og øst for Måløv, mere eller mindre parallelt med Ring 4, blot forskudt lidt mod vest, og videre gennem Hareskoven til Hillerødmotorvejen, hvor tilslutningen sker i nærheden af stedet, hvor vejen fra Værløse slutes til Hillerødmotorvejen. Den kan dernæst følges videre nordpå indtil syd for Hillerød, når den vedtagne forlængelse af Hillerødmotorvejen er gennemført. Til den tid foreslår vi, at der også etableres en motorvejsforbindelse over til Helsingørmotorvejen, som slutter ved Helsingør. Så vidt vi kan se, kan dette motorvejsstykke etableres igennem arealer, der er reserveret til en motorring 5, som der politisk ikke er støtte til i øjeblikket og sikkert langt ud i fremtiden.

Man kan således sige, at vort forslag er en mellemløsning mellem en motorring 5 og en øgning af kapaciteten på M3

Herved er der etableret to udgange mod nord, eller to indgange fra nord til det Storkøbenhavnske motorvejsnet, og derved en bedre fordeling af trafikken, således at især den nordlige gren af M3 aflastes. Det synes vi er en mere langsigtet løsning af trængselsproblemet på M3 end foreslåede kapacitetsudvidelse.

Men den løsning kan også være medvirkende til at løse trængselsproblemet på Ring 4. Det nuværende forløb af Motorring 4 reguleres, så man kan køre videre ad Frederikssundmotorvejen mod vest, indtil man kan dreje mod nord ad det nye motorvejsstykke ved Ballerup. Herved vil al transittrafik fra slutningen af den nuværende Motorring 4 og begyndelsen af Ring 4 blive overført til det nye motorvejsstykke og dermed også aflaste trafikken på Ring 4, således at man ikke får behov for endnu et kørespor

Når man ser på kortet på side 3 i Informationspjecen fra Oktober 2023, bemærkes det, at det nye stykke motorvej ved Ballerup kan føres gennem et "hvidt" område, der indikerer et område med en sparsom bebyggelse, indtil man når et grønt område, som markerer Hareskoven. Men for ikke at skabe nye støjplagede områder og barrierer for byudviklingen i området, foreslår vi at en del af det nye motorvejsstykke anlægges i en tunnel.

En mere detaljeret gennemgang af vores alternative løsning til trængselsproblemet på Motorring 3 kan ses i detaljer i vort hørings svar fra juni 2022 til Vejdirektoratets høring om *Øget kapacitet på Motorring 3*. En løsning der også synes at kunne være en løsning af trængselsproblemet på Ring 4 og således gør en udvidelse med et spor i hver retning unødvendig.

Konklusion

- Ring 4 skal **ikke** udvides med et kørespor i hver retning, således at vi ikke får nærmest en motortrafikvej igennem endnu et tæt bebygget område i kommunen, hvor vi allerede har motorveje gennem tætbebyggede boligområder med utilstrækkelig støj dæmpning, så beboerne allerede er stærkt plaget af trafikstøj. I stedet vil vi foreslå, at de afsatte midler til udvidelse af Ring 4 Nord med endnu et kørespor i hver retning bruges til finansiering af en god og effektiv BRT løsning i samme korridor.
- Med planerne om etablering af en BRT rute langs Ring 4, kan der slet ikke blive tale om en udvidelse med et kørespor i hver retning, da der simpelt hen ikke er plads, når der også skal være cykelsti, fortov og en effektiv støjskærm, som en overdækning af vejen eller en Hamborg skærm.
- Vi vil opfordre til, at der fra politisk side tages initiativ til at bede Vejdirektoratet om at finde en **alternativ fællesløsning** af kapacitetsproblemerne på M3 og på Ring 4, idet man tager **ud-**

Sammenslutningen af grundejerforeninger i Gladsaxe Kommune

Tlf. 60 93 19 51

www.grfsamgladsaxe.dk

grfsamgladsaxe@gmail.com

gangspunkt i den **fundamentale skævhed** i det Storkøbenhavnske Motorvejsnet med det sigte at reducere skævheden og dermed få en bedre fordeling af trafikken, som vi har skitseret ovenfor, da vi tror en sådan løsning vil være mere langsigtet end de foreliggende projekter.

- Der foretages en grundig analyse af trafikstøjen langs Ring 4 Nord resulterende i anbefalinger af effektive støjskærme.

Flemming Yssing Hansen, formand

Sammenslutningen af Grundejerforeninger i Gladsaxe kommune