

Til: Vejdirektoratet
Niels Juels Gade 13
Postboks 9018
1022 København K

Høringssvar vedr. udbygning af Motorring 4 mellem Taastrup og Frederikssundmotorvejen

Som udgangspunkt finder Kulturøkologisk Forening i Albertslund det beklageligt og yderst problematisk at udvide den eksisterende Motorring 4 fra 4 til 6 spor. Dansk trafikpolitik fokuserer alt for meget på motorvej og alt for lidt på alternativerne. En udbygning af M4 vil være med til at cementere dette. En trafikstrategi, hvis væsentligste svar på flere biler er at udbygge vejnettet, er hverken intelligent eller fremtidssikret. Der er brug for at fokusere på, hvordan vi får færre biler ind i vores byer generelt og i København specielt. Det hjælper udvidede motorveje ikke på. Det kræver f.eks. trængsels- og kørselsafgifter, park and ride anlæg og ikke mindst en langt bedre kollektiv trafik samt skinnebåren godstransport. Med andre ord er der brug for en sammenhængende transportplan for, hvordan vi sikrer færre biler i København og i det storkøbenhavnske område, så vi bl.a. kan undgå motorvejsudvidelserne.

Vi skal derfor anbefale at en sådan sammenhængende transportplan prioriteres frem for udvidelse af motorvejene – herunder M4.

Konkret i forhold til udvidelsen af M4 finder vi det uforståeligt, at man bevidst planlægger på et fejlagtigt grundlag. Dels fordi der i forslagets trafikprognoser ikke på nogen måde er taget højde for det trafikfald, der vil komme, når de planlagte kørselsafgifter / roadpricing (hvordan de så end måtte udformes) bliver indført. Og dels fordi tallene for trafikudviklingen fra både DSB og Vejdirektoratet viser, at der i 2009 har været en stigning i passagerantallet i den kollektive trafik, mens biltrafikken er faldende. Med andre ord er trafikfremskrivningerne i ”Basis 2015” så vel som i ”Hovedforslag 2015” ikke valide.

Vælger man imidlertid alligevel at udvide M4, skal vi foreslå følgende:

Målet skal være en markant mindre negativ påvirkning af byen. I Albertslund er vi i den grad belastet af store vejanlæg. Og skal der laves ændringer, renoveringer, udvidelser af et af disse vejanlæg, skal ambitionen samtidig være, at anlæggets negative påvirkning af byen gøres markant mindre – således også i tilfældet M4. Det vil ikke være tilfredsstillende, at generne fra motorvejen opretholdes eller blot reduceres en smule – f.eks. støjgenerne. Vælger man nu at udvide M4, er det også nu forbedringerne skal tænkes ind og gennemføres. Der er kun ét skud i bøssen! Hvis det ikke gøres nu, er det ikke realistisk, at det bliver gjort de næste 25-30 år.

Et vilkår for udvidelse af M4 skal derfor være, at den eksisterende belastning af byen (støj, vand, luft, natur) gøres betydelig mindre, fordi den nuværende belastning er ganske uacceptabel.

- Markant mindre støj. Støjen er umiddelbart den største gene fra M4. I VVM redegørelsen beskrives det, hvordan støjplagen stort set ikke vil ændres på trods af, at der etableres støjvolde og anvendes støjreducerende asfalt (eller rettere ”såkaldt støjreducerende asfalt”, da det efterhånden er almindelig standard). Det er ikke godt nok. Der er brug for en markant nedsættelse af støjen. Det handler ikke om at være tilfreds med at opretholde eller gøre det en anelse bedre end status quo – det handler om at gøre forholdene markant bedre og mere tålelige.

De eksisterende støjvolde skal derfor forbedres og udbygges. Hullerne i de eksisterende støjvolde (som ved sti-underføringerne og el-masterne) skal lukkes med enten vold eller skærm. Og der skal etableres støjvolde og afskærmning på hele strækningen.

Volde, afskærmning og støjreducerende asfalt skal også etableres og anvendes nord og syd for den strækning, der planlægges udvidet. Den beregnede trafikstigning vil jo også ske her syd og nord for stykket, der skal udvides, og derfor er det ikke godt nok kun at fokusere på udvidelsesstykket ”i midten” – larmen vil også komme fra enderne mod syd (Klovtoftekrydset) og nord (mod Frederikssundmotorvejen).

En nedsættelse af hastigheden vil endvidere være et effektivt redskab til nedsættelse af støjplagen.

Vi mener, at et vilkår for en udvidelse af M4 skal være en væsentlig nedsættelse af støjen i Albertslund Vest i forhold til i dag – for eksempel med 8-10 dB. Det er ikke acceptabelt, at støjen stort set forbliver den samme som i dag.

- **Vand.** Et vilkår for udvidelse af M4 skal være at vandet fra motorvejen, i modsætning til i dag, skal bidrage positivt til vandmiljøet – bl.a. i Store Vejle å, ”De våde enge”, Tueholmsø mv.

- **Luft / CO₂.** Af VVM-redegørelsen fremgår det, at CO₂-udledningen stort set ikke ændres, i det den med den udvidede motorvej i 2015 kun vil øges med 0,08 %. Det lyder ikke af meget, men det skal også ses i forhold til at ”beregningsnettet” er hele Hovedstadsområdet! Vi mener, at beregningsgrundlaget kun skal være det planlagte udvidede stykke af M4, da det er udvidelsen af det stykke, der forårsager den øgede CO₂-udledning. Men uanset om man regner på den ene eller anden måde, så er der ingen tvivl om, at det på ingen måde spiller sammen med de krav og udfordringer til reduktion af CO₂-udledning, som Danmark står over for.

Et vilkår for udvidelse af M4 skal derfor være, at der inden for transportsektoren findes kompenserende udslip af CO₂ + 21 % (de 21 % svarer til hvad det øvrige samfund er pålagt i henhold til Kyoto-aftalen). I denne kompensation kan indgå beplantning af erstatningsskov. Endvidere vil en nedsættelse af hastigheden også have en positiv effekt på CO₂-udledningen.

- **Fysisk udformning.** Vælger man, at M4 skal udvides, anbefaler vi i første omgang, at gøre strækningen til forsøgsstrækning ved at inddrage og opgradere de eksisterende nødspor til spor no. 5 og 6. Det stiller en række krav til trafikstyringen, herunder nedsættelse af hastigheden, der, som nævnt, også vil have en række andre positive effekter. Ofte er sikkerhedsargumentet; fremkommeligheden for redningskøretøjer et argument mod inddragelse af nødsporet. Men reelt vil det være et meget lille problem, (i dag findes der jo også 2-spors motorvej i Danmark, der ikke har nødspor). 3 vejbaner er tilsammen så brede, at bilisterne ret uproblematisk kan give plads til redningskøretøjer.

Vælger man alligevel at udvide med to nye spor, så er vi enige i, at de skal ligge i midterrabatten. Endvidere anser vi det for meget vigtigt, at der samtidig anlægges en faunabro. Igen er der kun ét skud i bøssen! Skal Vestskoven hænge bare nogenlunde sammen, skal dyrelivet have mulighed for at passere M4, som i dag ligger som en totalbarriere ned gennem skoven.

Med venlig hilsen

Povl Markussen
f. Kulturøkologisk Forening i Albertslund
Kanalens Kvarter 32
2620 Albertslund
Tlf. 42 62 20 15
Mail: markussen@agendacenter.dk