

fastlagt, når der foreligger en detailprojektering af projektet.

De konkrete tilladelser og dispensationer, der er nødvendige for vejanlæggets gennemførelse, vil løbende blive søgt i forbindelse med projekteringen af anlægget.

8. Miljømæssige konsekvenser

I VVM-redegørelsen har Vejdirektoratet redegjort for de forventede miljømæssige konsekvenser af vejanlægget i sin helhed fra Motorring 3 til Frederikssund. Konsekvenserne for den justerede 1. etape er resumeret nedenfor. Vejdirektoratet vil gennemføre en evaluering af de forventede miljømæssige konsekvenser 3-5 år efter åbningen af motorvejen.

8.1 Arealindgreb og barrierevirkning

En 1. etape af Frederikssundmotorvejen forløber på strækningen fra Motorring 3 til Motorring 4 gennem den nordlige del af Vestskoven. Nord for Jyllingevej berører forbindelsesanlæggets ramper bolig- og erhvervsområder vest for Motorring 3 og Vestvolden og boligbebyggelser øst for Motorring 3 ved Slotsherrensvej. Syd for Jyllingevej berører ramperne til forbindelsesanlægget Vestskoven vest for Motorring 3 og Vestvolden øst for Motorring 3.

Da der i forbindelse med detailprojektering af anlægget kan ske mindre justeringer af linjeføringen, og da Statens Ekspropriationskommission afgør dels projektets endelige linjeføring, dels ekspropriationens omfang, er det ikke muligt med sikkerhed at fastslå, hvilke arealer der skal afstås.

Med disse forbehold kan konsekvenserne for arealindgrebet resumeres på følgende måde:

På strækningen fra Motorring 3 til Ring 3 forventes der at skulle eksproprieres arealer fra en række bolig- og erhvervsjendomme langs Motorring 3. 1-2 erhvervsjendomme og op til 5-10 enfamiliehuse må forventes totaleksproprieret og 15-20 boliger henholdsvis 14-18 virksomheder deleksproprieret, ligesom anlægget vil berøre Parcelgårdens Rideskole i Glostrup og en knallerbane. Der skal erhverves et areal af Vestskoven, som delvis vil kunne magelægges med det areal, Vejdirektoratet i sin tid har erhvervet til anlæg af Frederikssundmotorvejen, men som ikke skal benyttes til vejanlægget.

Fra Ring 3 til Motorring 4 påregnes kun erhvervet mindre arealer, idet udvidelsen af antallet af kørespor sker ved delvis inddragelse af midderrabatten.

Ved udbygningen af rundkørslen i Frederikssund skal der kun i mindre omfang erhverves arealer, primært landbrugsjord.

Vejanlæggets barrierevirkning for mennesker vil være stort set uforandret, da eksisterende vej- og stiftforbindelser bibeholdes eller forlægges på mindre delstrækninger. Der etableres herudover en ny stiftforbindelse, som krydser Ring 3 lidt syd for motorvejens underføring af Ring 3. Herved skabes der sammenhæng i stisystemet mellem de to dele af Vestskoven på hver sin side af Ring 3. Der er i dag ingen direkte stiftforbindelse over Ring 3, og den ovennævnte stiftforbindelse vil give mulighed for en forbedret rekreativ udnyttelse af skoven.

8.2 Støj, luft og klima

De støjmæssige effekter af en 1. etape af motorvejsanlægget er dels støjudbredelsen fra selve vejen, dels nedsættelse af støjen langs det vejnet, der aflastes som følge af anlægget. Antallet af støjbelastede ejendomme langs det vejnet, der påvirkes trafikalt af 1. etape af Frederikssundmotorvejen med støj over 55 dB, reduceres med ca. 80 ejendomme.

De rekreative områder i Vestskoven er i dag generelt belastet af støj fra bl.a. den nuværende Frederikssundmotorvej, Jyllingevej, Ring 3 og Motorring 3. Anlægget af 1. etape af Frederikssundmotorvejen vil medføre en begrænset forøgelse af støjen i Vestskoven. Frederikssundmotorvejen vil på størstedelen af strækningen mellem Motorring 3 og Ring 3 være gravet ca. 4-6 meter ned under terræn, hvilket betyder, at støj vil blive dæmpet af skråningsanlægget. På strækningen mellem Ring 3 og Motorring 4 gennemføres en udvidelse fra 4 til 6 spor, hvor udvidelsen sker ind mod midderrabatten. Der vil i det nye projekt blive anvendt en særlig støjdæmpende asfalt, som reducerer støjen i forhold til den nuværende belægning på Frederikssundmotorvejen mellem Ring 3 og Motorring 4.

Overskudsjord fra vejanlægget vil efter nærmere aftale med Skov- og Naturstyrelsen blive anvendt i volde langs motorvejen for at begrænse støjpåvirkningen fra motorvejen.

Forbindelsesanlægget mellem Frederikssundmotorvejen og Motorring 3 planlægges udformet med hensyntagen til Vestvolden, således at rampen fra Frederikssundmotorvejen i østgående retning til Motorring 3 i nordgående retning går under Motorring 3 og under Jyllingevej, jf. pkt. 4.4.

Ved gennemførelse af 1. etape af Frederikssundmotorvejen forventes en mindre stigning i de samlede udledninger af CO (ca. 26 tons pr. år), NO_x (ca. 13 tons pr. år), SO₂ (ca. 0,1 ton pr. år) og partikler (ca. 1 ton pr. år) på vejnettet i hovedstadsområdet, mens VOC (kulbrinter) stort set er uændret. Forskellen mellem emissioner fra det eksisterende vejnet og et vejnet,