

# VVM-undersøgelse af Hillerød motorvejens forlængelse

Høringsnotat

Marts 2019



## Indhold

<b>Indledning</b> .....	<b>3</b>
<b>Alternativer</b> .....	<b>4</b>
Resumé af høringssvar.....	4
Vejdirektoratets bemærkninger .....	4
<b>Andre emner</b> .....	<b>6</b>
Resumé af høringssvar.....	6
Vejdirektoratets bemærkninger .....	7
<b>Ekspropriation</b> .....	<b>11</b>
Resumé af høringssvar.....	11
Vejdirektoratets bemærkninger .....	11
<b>Lokal trafik</b> .....	<b>13</b>
Resumé af høringssvar.....	13
Vejdirektoratets bemærkninger .....	14
<b>Natur, miljø og rekreative forhold</b> .....	<b>18</b>
Resumé af høringssvar.....	18
Vejdirektoratets bemærkninger .....	20
<b>Støj generelt</b> .....	<b>23</b>
Resumé af høringssvar.....	23
Vejdirektoratets bemærkninger .....	24
<b>Støj på projektstrækningen i Allerød Kommune</b> .....	<b>26</b>
Resumé af høringssvar.....	26
Vejdirektoratets bemærkninger .....	26
<b>Støj på projektstrækningen i Hillerød Kommune</b> .....	<b>29</b>
Resumé af høringssvar.....	29
Vejdirektoratets bemærkninger .....	29
<b>Udbygning til Helsingø</b> .....	<b>31</b>
Resumé af høringssvar.....	31
Vejdirektoratets bemærkninger .....	31
<b>Bilag 1 Oversigt over høringssvar</b> .....	<b>32</b>

## Indledning

Med aftale mellem regeringen (V, LA og K), S, DF, RV og SF om "Udmøntning af midler til undersøgelse af ny midtjysk motorvej og Hillerødmotorvejens forlængelse mv." af 13. december 2016 er det besluttet at gennemføre en VVM-undersøgelse af udbygning af Hillerødmotorvejens forlængelse mellem Allerød og Hillerød.

Undervejs i VVM-undersøgelsen har der været afholdt enkelte møder med grundejerforeninger og grupper af borgere.

Den 26. september 2018 blev resultatet af VVM-undersøgelsen sendt i offentlig høring frem til 1. december 2018. I høringsperioden blev der afholdt borgermøder i Allerød og Hillerød.

Trafikkens støjbelastning er generelt et emne, der optager mange borgere, og Vejdirektoratet arbejder løbende med at indhente, udvikle og formidle viden om støj og dens indvirken på omgivelserne. Derfor blev der inden borgermødet i Allerød afholdt et informationsmøde om støj, hvor der mødte ca. 100 borgere op.

I forbindelse med borgermøderne gennemførte DTU en spørgeskemaundersøgelse blandt deltagerne på borgermøderne og til støjmødet. Generelt giver de adspurgte positive tilbagemeldinger på Vejdirektoratets præsentation og det fremlagte materiale, og mener, at der svares godt på de mange spørgsmål, der fremkom under borgermøderne. Desuden har mange et mere positivt indtryk af projektets konsekvenser efter borgermødet, selvom nogle enkelte borgere stadig har bekymringer efter borgermøderne.

Der er modtaget 102 høringssvar omhandlende forskellige emner. I nærværende høringsnotat er høringssvarene resumeret indenfor de forskellige emner, og Vejdirektoratets bemærkninger er anført i tilknytning hertil. I bilag 1 vises en samlet oversigt over de modtagne høringssvar med emneområder.

## Alternativer

### Resumé af hørings svar

Der er modtaget 15 hørings svar vedrørende mulige alternativer til en udbygning af strækningen til 4-sporet motorvej. Alternativerne omhandler bl.a. de i VVM-undersøgelsen vurderede forslag om en udbygning til en 4-sporet motortrafikvej fremfor en udbygning til motorvej, og tilvalget om en udvidelse af Overdrevsvejen til en 4-sporet vej.

#### **4-sporet motortrafikvej**

I flere hørings svar nævnes, at 0+ Alternativet omhandlende en udvidelse til en 4-sporet motortrafikvej mellem Allerød og Herredsvejen ikke bør etableres, da forslaget ikke forventes at løse alle de trafikale problemer på strækningen, og ikke har støj dæmpende foranstaltninger indarbejdet. I andre hørings svar nævnes, at 0+ Alternativet kun bør etableres, hvis der også medtages de støj dæmpende foranstaltninger, som er indeholdt i projektforslaget omhandlende udvidelse til en 4-sporet motorvej. I en anden henvendelse nævnes desuden, at hvis 0+ alternativet vælges, skal rampetilslutninger forbedres ved flere tilslutningsanlæg.

I enkelte hørings svar ønskes en 4-sporet motortrafikvej etableret sammen med støjafskærmning og lavere hastighed for at mindske støjgenerne, og i et andet hørings svar ønskes ingen af forslagene etableret.

#### **Udvidelse af Overdrevsvejen til 4 spor**

I flere hørings svar, herunder fra Allerød og Hillerød kommuner, nævnes, at tilvalget vedrørende en udvidelse af Overdrevsvejen til 4 spor, bør medtages i projektet bl.a. for at sikre trafikafviklingen til og fra det nye sygehus. Det nævnes, at udvidelse af Overdrevsvejen bør foretages, inden supersygehuset åbner. Region Hovedstaden nævner, at tilvalget bør etableres sammen med en cykelsti og forbindelse til den nye S-togstation ved Favrholt.

I et enkelt hørings svar ønskes etableret en 2+1 vej som en billigere løsning.

### Vejdirektoratets bemærkninger

Bemærkningerne i hørings svarene er noteret.

#### **4-sporet motortrafikvej**

Som beskrevet i VVM-undersøgelsen vil en udbygning til en 4-sporet motortrafikvej med 90 km/t frem til Herredsvejen have en mindre kapacitet, end en fuldt udbygget motorvej på samme strækning. Formålet med alternativet er at undersøge en billigere løsning end en udbygning til motorvej. Hvis der f.eks. skal etableres ændring af tilslutningsanlæg som foreslået i projektforslaget om udbygning til motorvej, vil anlægsudgiften forhøjes og rentabiliteten minimeres. På grund af udformningen vil det være vanskeligt at indarbejde støjafskærmninger, som vil have den ønskede effekt på grund af afstand fra vej kant til boligområder, og at der vil ikke være overskuds jord, som i motorvejsprojektet er forudsat genanvendt i støjvolde ved Allerød.

En 4-sporet motortrafikvej har således ikke de samme effekter - hverken trafikalt eller i forhold til støjafskærmning - som en udbygning til motorvej. Vejdirektoratet vil derfor ikke indstille etablering af en 4-sporet motortrafik.

### **Udvidelse af Overdrevsvejen til 4 spor**

Der er i forslaget taget hensyn til planlægningen af en dobbeltrettet cykelsti, som vil forløbe langs Overdrevsvejen og fortsætte videre ad den nye stibro over motorvejen.

Vejdirektoratet vil indstille, at en udvidelse af Overdrevsvejen til 4 spor medtages som et tilvalg i projektet. Hvorvidt en udvidelse skal gennemføres før selve motorvejsprojektet, afhænger af de senere politiske drøftelser om realisering af projektet.

Det bemærkes, at den eksisterende vej allerede er en såkaldt 2+1 vej, hvor der i dag er trafikale udfordringer på grund af manglende kapacitet.

## Andre emner

### Resumé af høringssvar

Der er modtaget 29 høringssvar, der bl.a. omhandler emner som kollektiv trafik, supercykelstier, trafik fra et planlagt erhvervsområde i Farremosen og trafikale effekter udenfor projektstrækningen.

Allerød Kommune nævner fokus på tryghed i tunneler efter udvidelse, og der ønskes en konkretisering af tiltag i den videre proces.

I forbindelse med samkørselspladserne vurderer Hillerød Kommune, at der bør reserveres større arealer til udvidelse af de planlagte samkørselspladser, da 20 pladser hurtigt vil blive brugt. Et høringssvar anbefaler, at én af de planlagte samkørselspladser udstyres med en toiletbygning med mulighed for tømning af toiletter til autocampere og busser. Det nævnes desuden, at der også bør indtænkes offentlig transport til og fra samkørselspladserne.

### Cykeltrafik og supercykelsti

Hillerød og Allerød kommune ønsker, at der tages hensyn til etablering af supercykelsti, når der udbygges til motorvej. Udover de to kommuner ønsker Supercykelstisamarbejdet og andre høringssvar at fremme cykeltrafikken, og der vurderes at være et stort potentiale for at fremme cykelpendling på strækningen, fx ved at forlænge Farumruten til Hillerød langs den planlagte motorvej. Det nævnes, at en ny supercykelsti langs med motorvejen, vil have en positiv indflydelse på både sundhed, CO<sub>2</sub>-udledning og en række økonomiske og samfundsøkonomiske effekter. Region Hovedstaden foreslår, for at skabe en bedre samlet mobilitet, at der etableres en cykelforbindelse langs Hillerød motorvejen, som kobles op på den eksisterende supercykelsti "Farumruten". Den bør som minimum forlænges til Lyngvej/Overdrevsvejen og etableres inden for rammerne af projektet.

I et andet høringssvar nævnes, at muligheden for at etablere cykelsti til Hillerød/Hillerød Vest/Ullerød enten via Nordhøjvej/Frederiksværksgade eller via Herredsvejen, over motorvejsbroen til rundkørslen ved Herredsvejen/Tulstrupvej, bør undersøges nærmere.

### Kollektiv trafik

Allerød og Furesø kommune ønsker, at muligheden for kollektiv trafik undersøges nærmere, herunder forlængelse af Farum-banen, flytning af Farum station samt indsættelse af motorvejsbusser og park&ride pladser, og finder at dette bør inddrages i projektet.

NOAH Trafik mener ikke, at der, som beskrevet i kommissoriet for projektet, er undersøgt et kollektivt alternativ. I høringssvaret bliver det beskrevet, hvilke forbedringer af den kollektive trafik, der kunne være undersøgt. Desuden fremfører andre høringssvar, at der i stedet for en udvidelse af vejtrafikken, bør sættes på at etablere bedre kollektiv trafik bl.a. for at mindske trængsel og klimapåvirkninger.

### Erhvervsområde i Farremosen

I flere høringssvar gives udtryk for, at konsekvenserne i forhold til mere tung trafik fra et nyt erhvervsområde, som Allerød kommune planlægger i Farremosen, ikke er medtaget i trafikberegningerne. Den øgede lastbiltrafik (der nævnes 800-1000 lastbiler pr. døgn) vil medføre behov for at forlænge ramperne i tilslutningsanlæggene ved Allerød og betyde mere støj end beregnet.

I et andet høringssvar nævnes udover øget trafik ved Farremosen, at andre byudviklings- og erhvervsområder samt nyt supersygehus vil belaste strækningen yderligere.

### **Trafikale effekter udenfor projektstrækningen**

Furesø Kommune gør opmærksom på, at den øgede trafik på projektstrækningen vil kunne mærkes på resten af Hillerødmotorvejen, og det kan medføre, at bilisterne vil vælge parallelle ruter. Kommunen mener, at det vil forøge trængslen på Frederiksborgvej væsentligt. Det samfundsmæssige tab for borgere i Furesø bør indregnes i miljøkonsekvensrapporten. Endvidere mener kommunen, at udbygning til motorvej kan få konsekvenser for byudviklingsmulighederne i området, hvor øget støj kan forhindre mulighederne for at opføre fornuftige og veltilpassede boliger. Kommunen savner en vurdering af de miljømæssige og økonomiske konsekvenser i den forbindelse.

Gladsaxe Kommune er bekymret over, at der ikke er undersøgt og indarbejdet afværgende foranstaltninger for trafikstigningerne på strækningen mellem Allerød og København. Kommunen ønsker at blive inddraget i en proces, hvor konsekvenserne af projektet på de indre strækninger af Hillerødmotorvejen belyses. Der bør afsættes nødvendige midler til at afværge den stigende trafik ved fx at udvide eksisterende rampeanlæg, så kapacitetsproblemerne ikke blot flyttes længere ind mod København.

Dansk Industri ønsker en analyse af behovet for sammenhæng og tilpasning af infrastrukturen i det øvrige Nordsjælland, herunder færdiggørelse af motorvejen til Frederikssund.

NOAH Trafik stiller spørgsmål ved de gennemførte trafikberegninger og fremskrivningen af trafik. Det beskrives som et skønsmaleri, som bl.a. ikke tager hensyn til vejens fremtidige kapacitetsgrænse og at det vil medføre andre rutevalg, som ikke indgår i beregningerne.

### **Samfundsøkonomi**

Der stilles spørgsmål til, om den beregnede samfundsøkonomiske effekt er så god som beregnet, og det nævnes, at det ikke er en reel værdi, samt at tidsbesparelsen bør omregnes over tid og medregne kødannelser længere inde mod København. Det nævnes desuden, at ændringer på lokalveje som følge af mere trafik på motorvejen ikke er medtaget, og derfor vil have en negativ indflydelse på samfundsøkonomien.

### **Andre høringssvar**

Hillerød Forsyning nævner, at der er flere ledninger, som der skal tages hensyn til ved udvidelsen.

I et længere høringssvar nævnes bl.a., at jord til støjvolde bør afgraves i nærhed til volden og revurderes med lokale arbejdsgrupper. Det beskrives, at arbejdsareal til afvandingssystem som beskrevet i VVM-undersøgelsen ikke er nødvendigt, og det foreslås at bevare rundkørslen ved Peder Oxes allé med shunts. Herudover nævnes, at ombygningen af Hillerød Ø og udvidelsen af broen med Roskildevej ikke vil løse de trafikale problemer.

I et høringssvar bemærkes, at der mangler beskrivelse af de afledte omkostninger til helbredseffekter og sammenhæng mellem stigende støj og sundhedsmæssige konsekvenser.

Det bemærkes, at anlægsarbejdet ved broerne bør foregå om vinteren, bør støjdæmpes, og der udtrykkes bekymring for, at trafikken på lokalvejene vil bryde sammen, når broarbejderne udføres.

Der spørges om ramperne ved Allerød S forlænges mod nord.

Det ønskes ikke, at motorvejen forberedes til 6 spor, for at begrænse indgreb i ejendomme tæt på vejen.

### **Vejdirektoratets bemærkninger**

Generelt til høringssvar der omhandler konkretisering af projektet, jordhåndtering, afvanding, anlægsperiode og ledninger skal nævnes, at en endelig afklaring af disse emner vil blive foretaget i en senere

detailprojektering, som igangsættes, såfremt det besluttes at gå videre med projektet. Vedrørende jordhåndtering skal desuden nævnes, at det er forudsat at genanvende afgravet jord til støjvolde ved Allerød, se også svar under "Støj i Allerød". En endelig jordhåndteringsplan vil først blive udarbejdet senere. Det bemærkes endvidere, at anlægsarbejdet vil gennemføres i henhold til gældende regler for støjbelastning, som beskrevet i VVM-undersøgelsen.

Dette vil også gælde for etablering og størrelse af samkørselspladser, samt indretning af disse, som vil blive detailprojekteret i dialog med berørte kommuner i en senere fase. Det bemærkes, at det ikke er normal praksis at have mulighed for tømning af campere på samkørselspladser.

Der vil blive etableret lysspalter i tunneler, som udvides i forbindelse med projektet. Dette vurderes at give en større tryghed i dagtimerne, og hvorvidt der skal etableres andre tryghedsskabende tiltag vil blive vurderet i en senere fase.

### **Cykeltrafik og supercykelsti**

På baggrund af henvendelserne i høringsperioden vil Vejdirektoratet indstille, at der etableres en dobbeltrettet cykelsti på Frederiksværksgade for at skabe forbindelse for cyklister fra den vestlige til den østlige side af motorvejen. Se mere under "Frederiksværksgade" i afsnittet om lokal trafik.

Der er i VVM-undersøgelsen foreslået en ny cykelbro ved Roskildevej, og det er vurderet, at der er en række velfungerende cykelstier eller planlagte cykelstier i området. Det er vanskeligt at vurdere de trafikale effekter af en supercykelsti langs den VVM-undersøgte strækning i forhold til en øget turlængde. Vejdirektoratet er enige i, at eksempelvis Farumruten er en meget anvendt supercykelsti, som er et godt alternativ til motorvejen.

Vejdirektoratet har på baggrund af høringssvarene undersøgt mulighederne for etablering af en supercykelsti nærmere. Vurderingen er foretaget på et overordnet niveau, og vurderes at have en anlægsomkostning, som ligger udenfor projektets ramme. Vejdirektoratet mener, at planlægning og midler til en supercykelsti ligger udenfor projektet i VVM-undersøgelsen.

### **Kollektiv trafik**

Der er, som beskrevet i kommissoriet for VVM-undersøgelsen, foretaget en vurdering af et såkaldt K-alternativ, hvor det vurderes, om en udbygning af den kollektive transport kan løse de trafikale udfordringer på strækningen. Der er i dag gode S-togsforbindelser til både Hillerød og Allerød, og hvorvidt en øget investering i S-togs kapacitet eller regularitet vil kunne flytte flere pendlere fra bil til tog, ligger udenfor VVM-undersøgelsen.

Der er foretaget en vurdering af buskørsel på motorvejen. Det må forventes, at overflytning fra bil til bus vil være af marginal betydning i forhold til den trafikmængde, der vil køre på Hillerødmotorvejen i år 2025.

### **Erhvervsområde Farremosen**

I de gennemførte trafikberegninger er et nyt supersygehus samt by- og erhvervsudvikling forudsat, ligesom generelle fremskrivninger af befolkning, bilejerskab mv. er medtaget. Disse er også medtaget i de gennemførte støjberegninger. Det er vurderet, at trafikken fra et nyt erhvervsområde ved Farremosen godt kan afvikles på ramper til/fra motorvejen, også ved afkørsel 11 i nærhed til erhvervsområdet. Der er i VVM-undersøgelsen foretaget vurderinger af kapaciteten i rampekryds, og det er vurderet med udgangspunkt i fremskrivningen, at med øget kapacitet på motorvejen vil trafikken kunne afvikles i rampekrydsene.

Det er således vurderet, at kapaciteten på motorvejen og i rampekryds også vil kunne håndtere en øget trafik fra bl.a. Farremosen. Andre forhold vedrørende erhvervsområdet og trafikafviklingen på lokale veje i området i relation til Farremosen, betragtes som et kommunalt anliggende.



### **Trafikale effekter udenfor projektstrækningen**

Der er i VVM-undersøgelsen gennemført trafikberegninger for de afledte effekter på strækninger udenfor projektstrækningen, herunder på Hillerødmotorvejen mod København.

Trafikstigningen er størst på projektstrækningen mellem Hillerød og Allerød, men trafikken vil også stige på den eksisterende motorvej syd for Allerød. Som beskrevet i VVM-undersøgelsen forventes en stigning på ca. 5200 køretøjer pr. hverdagsdøgn mellem Allerød og Farum. Dette tal vil være faldende indad mod Ring 4 og Motorring 3. Der vil således komme flere biler på den eksisterende Hillerødmotorvej, men det vurderes ikke, at stigningen er så høj, at den vil få konsekvenser for udviklingsmulighederne. Stigningen i støjniveauet, som følge af en udvidelse til motorvej mellem Allerød og Hillerød, vil med udgangspunkt i trafiktallene være begrænset og under 1 dB.

En nærmere vurdering af midler til at afværge den stigende trafik på andre dele af Hillerødmotorvejen, samt for infrastrukturen i det øvrige Nordsjælland, ligger udenfor projektets kommissorium, og en planlægningsanalyse heraf vil kræve en politisk beslutning herunder beslutning om finansiering heraf.

Vedrørende spørgsmål til de gennemførte trafikberegninger skal bemærkes, at der i VVM-undersøgelsen er anvendt trafikmodellen OTM, hvor der bl.a. tages hensyn til kapacitetsproblemer og trængsel. Det betyder, at trafikken ikke vokser så meget i basissituationen uden en udvidelse, da nogle trafikanter i stedet vælger tog, en anden rute, et andet tidspunkt eller en anden destination, mens der vil være mere trafik på projektstrækningen, når der bliver bedre plads.

Trafikmodellen beregner hverdagsdøgntrafik, hvor der tages hensyn til myldretider, da hverdagsdøgnet beregnes som summen af en række døgnperioder, hvor myldretiden også indgår. Der er således medtaget øget trængsel på andre dele af veje i Hovedstadsområdet, som ikke udvides i forbindelse med Hillerødmotorvejens forlængelse.

Den samfundsøkonomiske rentabilitet i projektet er vurderet efter den metode, som er beskrevet i Transport-, Bygnings- og Boligministeriets manual for samfundsøkonomisk analyse og ministeriets samfundsøkonomiske beregningsmodel "TERESA". Heri indgår bl.a. resultatet fra trafikberegningerne, som beskrevet ovenfor, i henhold til rejsetidsbesparelser og trængsel på andre strækninger. Samtidigt er de sundhedsmæssige effekter, som følge af bl.a. støjpåvirkninger, luftforurening og uheld også medtaget i de samfundsøkonomiske beregninger.

### **Andre høringssvar**

Det er bl.a. ud fra kapacitetsberegninger vurderet, at den foreslåede udvidelse af broen ved Roskildevej og tilpasning af ramper vil kunne afvikle trafikken i en fremtidig situation med mere trafik. Tilsvarende er der gennemført vurderinger af tilslutningen ved Peder Oxes Allé og et signalreguleret kryds, med en shunt fra motorvejen til Peder Oxes Allé. Det er vurderet, at et signalreguleret kryds med en shunt fra motorvejsrampen til Peder Oxes Allé, vil være den bedste løsning til at forbedre de trafikale problemer i krydset.

Ramperne ved afkørsel 11 Allerød S vil blive tilpasset den nye motorvej. Det skal bemærkes, at de eksisterende problemer ved afkørsel 11 mod nord, skyldes kapacitetsproblemer på den eksisterende motortrafikvej, som vil blive løst, hvis der etableres en motorvej med 2 nordlige spor.

Projektstrækningen har været forberedt til en udvidelse til motorvej. For at kunne genanvende mest muligt af den eksisterende vej og samtidigt forberede til en 6-sporet motorvej, udvides vejen mod øst. En begrænsning af udvidelse mod øst og uden forberedelse til 6 spor vil give udfordringer i forhold til motorvejens placering under bygværkerne, bl.a. under hensyn til brostøtterne i midterrabatten og

genanvendelse af eksisterende belægning og afvandingssystem . Det skal bemærkes, at udvidelse sker indenfor tidligere erhvervede arealer.

## Ekspropriation

### Resumé af hørings svar

Der er modtaget 8 hørings svar, der omhandler ekspropriation. (heraf er 2 hørings svar fra samme borger)

Der er enkelte hørings svar, som udtrykker utilfredshed med Vejdirektoratets håndtering af projektet. Borgerne føler sig ikke hørt på borgermøderne og mangler at få afklaret deres konkrete situation, hvis vejprojektet skal realiseres.

Ullerødbyens Grundejerforening spørger, om arealer til regnvandsbassin ved den eksisterende støjvold skal eksproprieres, da arealet har stor naturværdi for borgerne i området.

I flere hørings svar gøres der indsigelse mod placering af regnvandsbassiner - enten i forbindelse med udvidelse af de eksisterende, eller placering af et nyt ved Frederiksværksgade.

Der udtrykkes også forventning om erstatning for økonomisk tab på grund af støj og nærhed til vejen, når der bliver udvidet til motorvej.

I et hørings svar udtrykkes der ønske om, at ejendommen bliver eksproprieret, da den privat byggede støjvold bliver inddraget til motorvej.

### Vejdirektoratets bemærkninger

Vejdirektoratet har forståelse for naboernes bekymringer i forhold til udbygning af motortrafikvejen og de konsekvenser, som det kan få for de enkeltes ejendomme. Vejdirektoratet har allerede haft direkte kontakt til mange af naboerne, og vil generelt opfordre de berørte ejere til at kontakte Vejdirektoratet.

Kontaktinformation kan findes på projektets hjemmeside på Vejdirektoratet.dk. Der er en landinspektør tilknyttet projektet, som kan hjælpe med at forklare hvilke konsekvenser, udbygningen vil få på de enkelte ejendomme. Der vil være mange forhold, som det først er muligt at konkretisere på et senere tidspunkt i processen, når der er taget politisk beslutning om at gennemføre projektet og afsat midler til anlægsarbejdet.

Det skal nævnes, at der er tale om et skitseprojekt i VVM-undersøgelsen, hvor det præcise arealbehov ikke er opgjort endeligt. Dette betyder, at arealer til ekspropriation - hverken den permanente til vejanlægget eller til midlertidig brug i anlægsperioden - på nuværende tidspunkt ikke er præcist fastlagt.

Den endelige udformning og detailprojektering af projektet, samt endelig opgørelse af arealer, vil først blive fastlagt i en senere fase, såfremt det politisk besluttes at realisere projektet. I forbindelse med detailprojekteringen vil arealindgrebet, både permanent og midlertidigt til anlægsarbejdet, blive fastlagt under størst muligt hensyn til naboerne.

Når vejen udbygges til motorvej, er der flere steder, hvor de eksisterende regnvandsbassiner skal udvides for at kunne modtage større mængder af vand. I forbindelse med detailprojektering af udbygningen forud for selve anlægsarbejdet kan det undersøges, om der er mulighed for at placere bassinerne et andet sted. Det vil samtidig også først på dette tidspunkt, når der er taget beslutning om at realisere projektet, kunne undersøges om de nærliggende ejendomme kan få erstatningsjord.

Ekspropriation til udbygning af vejen kan godt medføre, at ejendommens status som landbrugsejendom ændres, hvis der ikke kan skaffes erstatningsjord, og ekspropriation kan også tilsidesætte servitutter. Ud

over erstatning for arealer, der afstås og for pålæg af servitutter, vil det blive vurderet, om der er en værdiforringelse, der skal erstattes.

Vejdirektoratet har noteret ønsket om at få en ejendom eksproprieret i sin helhed, når motortrafikvejen udbygges til motorvej. Dette vil først blive endeligt afklaret i en senere fase. Hvorvidt der ydes erstatning for værdiforringelse af en ejendom, vil tilsvarende først blive fastlagt i en senere fase i forbindelse med ekspropriationsforretningen.

På tilkørselsrampen fra Herredsvejen mod syd vil der blive eksproprieret ca. 3-6 m til vejanlægget. Der er i planlægningsfasen indtegnet et 10 m bredt areal til midlertidige arbejdsarealer, og det vil blive undersøgt, om der er behov og mulighed for at begrænse indgrebet, men dette vil blive detaljeret, når projektet skal detailprojekteres, og arealerne til ekspropriation skal godkendes af Ekspropriationskommissionen.

Ud for en ejendom ved Røglevej er der i dag et lille bassin, som er planlagt udvidet til nyt og større bassin på dette sted. I forbindelse med detailprojektering af udbygningen forud for selve anlægsarbejdet kan det undersøges, om der er mulighed for placering af bassinet et andet sted.

Regnvandsbassinet ved den eksisterende støjvold ved Ullerød Syd vil blive udvidet med samme placering, men dimensioneret til en øget vandmængde fra en motorvej. Det forventes således ikke at få indflydelse på de omkringliggende arealer eller brug af disse.

## Lokal trafik

### Resumé af hørings svar

Der er modtaget 27 hørings svar, som omhandler konsekvenserne for trafikken i området.

Allerød Kommune påpeger, at ramperne i tilslutningsanlæggene skal fremtidssikres i forhold til forøgelsen af trafikken, især den nordlige frakørselsrampe i tilslutning nr. 11 ved Nymøllevej, hvor der i dag er problemer med at afvikle trafikken.

Kollerød Borgerforening påpeger også problemerne på rampen ved Nymøllevej, og forventer ikke, at frihøjden i underføringen af Gl. Kollerødvej bliver mindre i forbindelse med udvidelsen. Hvis der i forbindelse med anlægsarbejdet skal ske indgreb i støjvolden ved Gl. Kollerødvej, forventes det, at jordtransporter ikke skal ske ad Kollerød Bygade og Flintholmvej. Endvidere forudsættes, at der ikke kommer tung trafik på disse veje i forbindelse med anlægsarbejdet.

Der ønskes endvidere et fuldt tilslutningsanlæg ved Isterødvejen for at aflaste Alsønderup, Tulstrup og Nejede for gennemkørende tung trafik og for at forbedre adgang til motorvejen fra vestgående trafik. Endelig er der et ønske om at øge fremkommelighed og trafikikkerhed i krydset mellem Herredsvej og Nordhøjvej.

### Frederiksværksgade

Alsønderup Sogn og i flere andre hørings svar ønskes en udbygning af underføring af Frederiksværksgade til 2-sporet vej og dobbeltrettet cykelsti, fremfor en ny stibro ved Enebakken, som foreslået i projektet. Der vedlægges trafiktællinger fra Frederiksværksgade for at påvise, hvor meget den bliver brugt.

I en del hørings svar nævnes også, at underføringen af Frederiksværksgade ikke bør lukkes for trafik, men i stedet udvides med plads til cyklister af hensyn til trafikikkerheden, da mange anvender den eksisterende vej.

### Enebakken

En del hørings svar omhandler den planlagte overførte stiforbindelse ved Enebakken. Beboerne på Enebakken bl.a. er bekymrede for den øgede trafik og arealindgreb på ejendommene langs Enebakken, som de mener en stiforbindelse vil medføre. Det anføres, at der langs Enebakken er hestefold, hvorfor der færdes ryttere på Enebakken samt andet trafik med ærinde til beboelserne. Der er bekymring for, at der vil komme mere trafik med motorkøretøjer på vejen, Enebakken, som følge af en stiforbindelse over Hillerød motorvejens forlængelse.

Der ønskes ingen stibro, men der peges alternativt på at anlægge en cykelsti på Frederiksværksgade. Ellers foreslår beboerne 3 alternative placeringer af en stiunderføring. Endelig opfordres der til, at der anlægges en støjvold eller etableres støjafskærmning på vestsiden af motorvejen ved Enebakken og Præstevej. I to hørings svar nævnes bekymring for sænkning af grundvandsspejlet ved den eksisterende underføring af Enebakken, enten i forhold til sætningsskader på ejendommene i området eller dræning af nærliggende marker, hvor der i dag dyrkes juletræer.

Hillerød Kommune ønsker, at stiunderføringen ved Enebakken bevares som en stitunnel under motorvejen. Kommunen ønsker ikke en stioverføring ved Enebakken som foreslået af hensyn til ekspropriationer, lodsejere, stisystemet og indbliksgener i Ullerød Nord. Herudover ønskes, at der anlægges en faunapassage længere mod nord, i stedet for en faunapassage i den eksisterende tunnel ved Enebakken.

## **Vejs Ende**

I flere hørings svar fra beboerne på Vejs Ende bliver der fremsat ønsker om, at frihøjden i den eksisterende underføring hæves fra de eksisterende 3,5 m til 4 m, da landbrugskøretøjer og lastbiler ikke kan anvende den eksisterende tunnel, og det anføres, at krydsninger af motortrafikvejen med landbrugsmaskiner ikke kan lade sig gøre, når der udvides til motorvej. I flere hørings svar påpeges problemer med vand i tunnelen, der ønskes afhjulpet permanent. Der spørges i hørings svarene til, om afvanding i tunnelen er et kommunalt eller statsligt anliggende. Det nævnes også, at der ønskes midlertidig adgang og alternativ vej mellem Kollerød og Allerød, når tunnelen lukkes, i forbindelse med anlægsarbejde, og at en omvejskørsel ikke må blive for lang for landbrugskøretøjer. Enkelte peger på en ny adgangsvej langs den østlige side af motorvejen mellem Sportsvej og Vejs Ende, som kan benyttes af større køretøjer.

Et enkelt hørings svar foreslår, at Roskildevej udvides til 4 spor helt fra Freerslev og længere svingbane for højresvingende trafik, der kommer fra vest og skal mod København. Endvidere bør Roskildevej/Overdrevsvejen være 4 sporet mellem Freerslev og det nye sygehus, hvis trafikken skal flyttes væk fra de mindre veje og byer.

I et andet hørings svar udtrykkes der bekymring for sivetrafik i de mindre bysamfund omkring Hillerød som følge af en udbygning til motorvej med mere trængsel, og der ønskes en bedre adgang til Hillerød motorvejen for at undgå, at trafikanterne vil benytte de mindre lokale veje bl.a. gennem Gadevang og Nødebo.

I perioden inden motorvejen realiseres, stilles der i et hørings svar forslag om at ændre 2+1 motortrafikvejen til en 2-sporet vej, der suppleres med skiltning om at holde afstand og flette sammen i god tid i nordgående retning, inden motorvejen overgår til motortrafikvej.

Novo Nordisk ser meget positivt på projektet og på den dobbelttreppede cykelsti til den kommende Favrholm station, og ønsker, at den planlagte signalregulering af krydset mellem motorvejsrampen og Peder Oxes Allé realiseres hurtigst muligt.

Grundejerforeningen Ullerødbyen mener, at der bør etableres nordvendte ramper i tilslutningen ved Peder Oxes Allé (Hillerød S) for at aflaste trafikken på Herredsvejen.

I flere hørings svar påpeges, at det bør fremgå af materialet, hvilke ændringer af transporttider den øgede trafik på motorvejen ind mod København vil medføre, og hvad det vil betyde for Allerødborgerne, samt om effekterne heraf er medtaget i samfundsøkonomien.

## **Vejdirektoratets bemærkninger**

Det er korrekt, at der i dag er problemer med trafikafviklingen fra frakørsel 11 i nordlig retning. Dette skyldes kapacitetsproblemer på Hillerød motorvejens forlængelse og indfletningen fra 2 til 1 spor, som giver tilbagesuvning på rampen. I forbindelse med motorvejsprojektet vil dette problem blive løst, da kapaciteten på motorvejen øges til 2 spor i hver retning. Der er i forbindelse med VVM-undersøgelsen lavet trafikale vurderinger af en fremtidig situation, og det er vurderet, at den eksisterende rampe vil have kapacitet nok til at afvikle trafikken.

Til bemærkninger om underføringen (tunnelen) af Gl. Kollerødvej kan det oplyses, at underføringen er forberedt for udbygningen, og der er ikke behov for yderligere forlængelse af bygværket. Der vil blive foretaget en omisolering af brodækket, og tunnelen vil være lukket i korte perioder.

Vedrørende jordtransporter og tung trafik i anlægsperioden samt omvejskørsel i forbindelse med midlertidig lukning af veje, skal det nævnes, at der i VVM-undersøgelsen ikke er foretaget en nærmere vurdering af kørsel i anlægsperioden. Dette vil blive nærmere vurderet i forbindelse med en detailprojektering af projektet,

såfremt det besluttes at etablere projektet. Her vil der bl.a. blive taget hensyn til lokale forhold og planlagt således, at gener i anlægsperioden begrænses.

Det forventes, at krydset mellem Herredsvej og Nordhøjvej vil blive mindre belastet af trafik med en udbygning til motorvej, da der vil blive etableret en rampe for vestgående trafik mod syd ad Hillerødmotorvejens forlængelse, som vil begrænse trafik på Nordhøjvej, med adgang til motorvejen via Herredsvejen.

Forslaget om at ændre 2+1 motortrafikvejen til en 2-sporet vej, har både fordele og ulemper. Generelt vil en ændring til en 2-sporet vej give mindre kapacitet og medvirke, at langsomtkørende køretøjer vil sætte hastigheden, hvilket kan give længere rejsetid og trafikikkerhedsmæssige problemer. Vejdirektoratet vurderer løbende, hvordan der kan skabes bedre kapacitet på vejene, og en udbygning til motorvej vil give en bedre fremkommelighed på strækningen.

Hvorvidt en etablering til signalregulering af krydset mellem motorvejsrampen og Peder Oxes Allé kan realiseres hurtigst muligt afhænger af, om der politisk afsættes midler til at igangsætte arbejdet før selve motorvejsprojektet.

Forslaget om nordvendte ramper ved Hillerød S (Peder Oxes Allé) er blevet vurderet i VVM-undersøgelsen. På grund af den store mængde trafik og tæthed mellem tilslutningsanlæggene kan det ikke anbefales at etablere nordvendte ramper ved Hillerød S.

Vedrørende tidsbesparelser for borgere i Allerød skal nævnes, at hvis der udbygges til motorvej mellem Hillerød N og Allerød, vil fremkommeligheden blive forbedret væsentligt på denne strækning, hvilket medfører, at trafikken vil stige, dels på grund af ruteændringer og dels på grund af flere bilture i alt. Trafikstigningen er størst mellem Hillerød og Allerød, men trafikken stiger også på den eksisterende motorvej syd for Allerød. Som beskrevet i VVM-undersøgelsen, forventes der en stigning på ca. 5200 pr. hverdagsdøgn mellem Allerød og Farum. Dette tal vil være faldende indad mod Ring 4 og Motorring 3.

Den samlede rejsetidsbesparelse fremgår af kort i VVM-undersøgelsen, som viser, at bilister fra Helsingør gennemsnitligt i morgenmyldretiden vil spare 5-6 min. til Allerød, 4-5 min. til Farum og 3-4 min. til Bagsværd og videre mod København. Det betyder, at der sættes ca. 1 min. af den sparede tid til igen mellem Allerød og Farum og endnu ca. 1 min. mellem Farum og Bagsværd. Det betyder også, at bilister fra Allerød til gengæld vil få forøget rejsetiden med ca. 1 min til Farum og ca. 2 min. til Bagsværd og mod København i forhold til dagens situation. Situationen er nogenlunde den samme i eftermiddagsmyldretiden i den modsatte retning, bortset fra at bilister til Allerød N her vil spare lidt tid, da flaskehalsen mellem Nymøllevej og Kollerødvej vil forsvinde. Uden for myldretid vil tidsbesparelserne udelukkende skyldes forskellen på hastighed fra 90 til 110 km/t, svarende til ca. 1½ min. mellem Hillerød og Allerød og uden, at det får mærkbare konsekvenser for rejsetiderne længere inde mod København.

Effekterne heraf er medtaget i de samfundsøkonomiske beregninger.

Et fuldt tilslutningsanlæg ved Isterødvejen vil betyde, at der ud over de i VVM-redegørelsen foreslåede ramper fra vest mod syd og fra syd mod vest, også etableres forbindelse fra vest mod nord og fra nord mod vest. Det er på baggrund af beregninger med trafikmodellen vurderet, at disse forbindelser kun vil få meget begrænset trafik, idet trafikken mellem Frederiksværkområdet og Helsingør kører nord om Arresø, og dermed ikke vil være medvirkende til at begrænse trafikken gennem Alsønderup, Tulstrup og Nejedø.

I høringssvar vedrørende udvidelse af Roskildevej til 4 spor helt fra Freerslev bemærkes, at trafikken ifølge trafikberegningerne bliver størst mellem Supersygehuset og Hillerødmotorvejen, hvorfor det er denne strækning, der foreslås udvidet til 4 spor. Mellem motorvejen og Freerslev kan trafikken afvikles i 2 spor. Der

er allerede i dag betydelig kø fra vest om morgenen, men det skyldes kapacitetsproblemer i rampekrydsene ved motortrafikvejen, som vil blive løst med den foreslåede ombygning af tilslutningsanlægget.

I forbindelse med de udtrykte bekymringer for sivetrafik i de mindre bysamfund skal bemærkes, at ifølge trafikberegningerne vil motorvejen medføre reduktion af trafikken på de fleste veje gennem de mindre bysamfund, som f.eks. Kagerup og Nødebo. Nogle veje, som fører trafik til og fra motorvejen, vil få mere trafik. F.eks. vil flere trafikanter fra Gadevang køre mod motorvejen i stedet for mod Helsingevejen.

### **Frederiksværksgade**

Det skal bemærkes, at det i forslaget ikke er forudsat, at Frederiksværksgade skal lukkes for trafik. Vejdirektoratet har vurderet muligheden for at breddeudvide Frederiksværksgade for at få plads til et ekstra kørspe, cykelsti og hæve frihøjden. Forslaget kan gennemføres uden store meromkostninger, såfremt stiforbindelsen via Enebakken kan ledes via Frederiksværksgade. På den baggrund indstiller Vejdirektoratet, at forslaget om at udvide Frederiksværksgade med et ekstra kørspe til en 2-sporet vej med øget frihøjde og en dobbeltrettet cykel- og gangsti medtages i projektet. Vejdirektoratet vil medtage dette i indstillingen.

### **Enebakken**

Det skal bemærkes, at forslaget om at etablere en stibro fremfor at udvide den eksisterende stitunnel, ikke vil medføre mere trafik med motorkøretøjer, da der er tale om en stiforbindelse for cyklister og gående på den eksisterende stiforbindelse, som i dag ikke anvendes, da det videre stisystem i Hillerød Kommune ikke er etableret.

Såfremt Frederiksværksgade udvides med cykelsti, vil Vejdirektoratet anbefale, at den foreslåede stibro ved Enebakken ikke etableres og den eksisterende tunnel udvides med en mindre frihøjde kun for gående.

### **Vejs Ende**

Der er i dag adgang til ejendommene og deres jordtilliggende ved vejs Ende. I VVM-projektet er forudsat at bibeholde den eksisterende frihøjde i tunnelen og udvide den, og hermed ikke en forringelse af eksisterende adgangsforhold. Det bemærkes, at der på den eksisterende motortrafikvej i dag ikke er tilladt at køre med landbrugskøretøjer eller passere vejen udenfor tilslutningsanlæggene.

Vejdirektoratet har undersøgt muligheden for at hæve frihøjden i tunnelen, og det kan lade sig gøre at hæve tunnelen til 4,2 m i frihøjde. Det vil dog medføre en meromkostning, som vurderes at ligge udenfor projektet, da eksisterende forhold bibeholdes.

Hvis der ikke er mulighed for at benytte landbrugskøretøjer for ejendommene, må Ekspropriationskommissionen tage stilling til, om ejendommene har fornøden adgang, eller om der skal skaffes bedre adgang. Hvis projektet besluttet politisk, indkalder Ekspropriationskommissionen ejerne af alle berørte ejendomme og annonceringer lokalt til besigtigelsesforretning, hvor Kommissionen skal beslutte, hvordan projektet endeligt skal udformes. Her har ejerne mulighed for at fremsætte deres ønske om en anden og bedre adgang, og Kommissionen skal beslutte, hvad der evt. skal foretages af justeringer.

Det kan her bestemmes:

- om ejendommene har "fornøden adgang", dvs., at der ikke skal foretages noget, og man må leve med forholdene, som de er – som de eksisterende forhold.

Eller

- om der skal skaffes bedre adgang (evt. ved en ny vej fra syd, Sportsvej, eller fra øst ad Vejs Ende) Det må så vurderes, om vejen her skal forbedres for at give plads til landbrugskøretøjer.



Ekspropriationskommissionen kan også bestemme, at det skal undersøges, om der kan laves jordfordeling, hvis der er et ønske om det.

Vejs Ende er en privat fællesvej, og drift af afvandingen fra tunnelen er et kommunalt anliggende.

For spørgsmål vedrørende midlertidig adgang under anlægsperioden henvises til svar øverst i dette afsnit.

## Natur, miljø og rekreative forhold

### Resumé af hørings svar

Der er modtaget 12 hørings svar med bemærkninger til natur og miljø.

Allerød Kommune nævner, at man i 2017 vedtog en revideret strategi for biologisk mangfoldighed, bl.a. med ønske om, at der tages udgangspunkt i brug af naturligt hjemmehørende arter ved etablering af grønne områder og fokus på at skabe sammenhængende naturkorridorer. Allerød Kommune ønsker at gøre opmærksom på konkrete tiltag, der med fordel kan medtænkes i motorvejsprojektet:

1. Åbning af Kollerød Å, hvor kommunen ønsker, at flere rørlagte delstrækninger åbnes ifm projektet.
2. Allerød Kommune ønsker en dialog om, hvordan støjvolde kan beplantes for at understøtte natur- og landskabsmæssige kvaliteter
3. At der i den videre proces sikres hensyn til bilag IV-arter og biodiversiteten, for bl.a. flagermus.
4. Udledning af vejvand til vandløb. Det bemærkes, at den hydrauliske kapacitet i vandløbene er begrænset og forventeligt væsentligt mindre end forudsat, og det bør derfor afklares, om de arealer til regnvandsbassiner, som er indeholdt i projektet, er tilstrækkelige.

Hillerød Kommune medsender konkrete bemærkninger til miljøkonsekvensrapporten, som bl.a. omhandler følgende emner:

1. Placering af regnvandsbassin ved Frederiksværksgade 165.
2. Grundvand og vandindvinding - kommunen bifalder, at motorvejen anlægges med kantopsamling, og mener også, at det bør gælde for udbygning af Overdrevsvejen. Der bør bassinerne anlægges med tæt bund. Kommunen gør opmærksom på, at midlertidige grundvandssænkninger kan kræve tilladelse efter vandforsyningslovens § 26.
3. Overfladevand/spildevand - kommunens administrationsgrundlag lægger op til, at der kan gives tilladelse til at udlede 1,5 l/s/red.ha til Havelse Å. Udledninger til Stenlillegrøften skal behandles individuelt, og der skal redegøres for, at en udledning over vintermedianmaksimum ikke øger risikoen for erosion eller oversvømmelser i vandløbet. Herudover nævnes, at udvidelsen til motorvej ikke medfører øgede driftsomkostninger for kommunen.
4. Vandløb og Natur 2000 - kommunen har konkrete forslag til faunapassage ved Kollerød Å. Kommunen ser gerne, at samme type faunapassage etableres ved Havelse Å, således at dyr og insekter også her får bedre spredningsmuligheder.

Kommunen ønsker en redegørelse for, hvordan den kommende ændrede udledning af vejvand, såvel kemisk som hydraulisk, i forbindelse med omlægning af afvandingssystem for den nye motorvej, ikke er til hinder for målopfyldelse af vandområdeplanens tre kvalitetselementer: Fisk, smådyr og planter samt at udledningerne og påvirkningerne heraf, såvel hydraulisk som kemisk, også bør vurderes i forhold til Natura 2000-områderne nr. 134 og 136.

5. Kommunen mener, at faunapassagen ved Enebakken ideelt set bør placeres længere mod nord end den eksisterende underføring.

Desuden skriver Hillerød Kommune, at det kan forventes at kommunen i sine § 3 dispensationer vil

stille vilkår om, at erstatningsarealer for ynglevandhuller bilag IV-padder skal etableres i bedst mulig tid, mindst 1 år inden nedlæggelse af eksisterende ynglevandhul, samt at der udføres plejetiltag på eksisterende naturarealer i nærhed af erstatningsnatur, for at sikre bedst mulig spredning af arter.

Hillerød Kommune vil gerne inddrages i den landskabelige bearbejdning langs motorvejen på kommunens arealer.

Miljøstyrelsen har bemærkninger til forhold omkring flagermus. Styrelsen gør opmærksom på følgende:

- Evt. fældning af flagermustræer, skal ske om natten og i perioder, hvor flagermusene ikke bruger opholdsstedet til ynglekoloni eller som vinterdvalested, da flagermusene i begge tilfælde ikke vil være i stand til at forlade træet. Perioderne ligger fra sidst i august til midten af oktober eller fra slutningen af april til begyndelsen af juni.
- Ifm. fældning af træer skal det vurderes, om fældede træer vil kunne flyttes hen til andre flagermustræer. Det skal vurderes, at fældningen ikke har en skadelig effekt på flagermusene som bestand (jf. EU-Habitatdirektivets artikel 12).
- Det skal vurderes, om de egnede træer har betydning for hele bestanden; er det de eneste træer, der er flagermusegnede, eller kan der være andre træer, som flagermusene kan benytte, fx i en nærliggende skov.
- Kan det ikke undgås at beskadige eller ødelægge yngle- og rasteområder for de beskyttede dyrearter, skal der søges dispensation hos Miljøstyrelsen jf. § 12 i artsfredningsbekendtgørelsen (bekendtgørelse nr. 867 af 27. juni 2016).

Danmarks Naturfredningsforening i Hillerød bemærker, at:

- Der savnes en redegørelse for, hvordan ændret udledning af det forurenede vejevand ikke er til hinder for målopfyldelse for fisk, smådyr og planter. Herunder også påvirkningerne på Natura 2000-områderne nr. 134 og 136.
- Erstatningsnatur skal etableres 1 år før de sløjfes på andre lokaliteter, især i forbindelse med ynglevandhuller for padder. Der mangler et afsnit om konsekvenserne for pattedyr i Freerslev Hegn, hvor det forventes, at udvidelsen vil give visse barriereeffekter.
- Faunapassagen ved Kollerød Å, bør være så stor, at den giver plads til større dyr af hensyn til sikring af spredningskorridoren for hjortevildt.

Danmarks Naturfredningsforening i Allerød har følgende bemærkninger:

1. Bevarelse af kommuneplanernes bestemmelser om landskabelige værdier stemmer ikke overens med udvidelse til motorvej
2. CO<sub>2</sub> og råstoffer – er uenige i, at det er en lille miljøpåvirkning. Der mangler at blive beregnet, hvilken skade råstofudvinding vil have på miljøet, og hvor meget energi og CO<sub>2</sub> over 20.000 lastbiltransporter vil medføre. Endvidere mangler et overslag for entreprenørmaskinernes CO<sub>2</sub> bidrag. Samlet set er den øgede CO<sub>2</sub>-udledning i strid med målsætningerne om en national reduktion af CO<sub>2</sub>.
3. Ødelæggelse af natur og landskab:
  - Mangler forklaring på, at midterrabbatten skal være 11 m bred. Der bør være en regel for anlægsarbejder således, at når der fjernes natur, skal der skabes tilsvarende erstatningsnatur.
  - Er uenige i, at ødelæggelsen af diger er en lille påvirkning. Har tilføjelser til fugleforekomster.
  - Er også uenige i at skovfældningen i Brødeskov er en mindre påvirkning, da skovkontinuiteten på arealet nulstilles.
  - Det beskrevne antal faunapassager forekommer at være for få til at yde tilstrækkelig passagemulighed. Der er tilsyneladende ikke udført kortlægning af vejstrækningerne med vandrende dyr, især padder. Insisterer på, at de vigtigste passagesteder kortlægges og at der opsættes paddehegn. Der bør også opsættes vildtheqn, hvor der er risiko for passage af hjorte, grævlinger, mv.
4. Geologiske værdier: Det kan ikke accepteres, at der skæres mere af foden ved Høveltsbjerg nord for krydsningen af Nymøllevej.

Hillerød Forsyning har en væsentlig interesse i afledning af overfladevand til Havelse Å og Pøle Å. Hillerød Forsyning gennemgår ledninger, der berøres af anlægget. Desuden påtales udlæg af areal til regnvandsbassin og til arbejdsplads i kildepladsområde og ved et planlagt nyt vandværk.

Fra Grundejerforeningen Rørmosen gøres opmærksom på, at der under den eksisterende, og i projektet planlagte udvidelse, af støjvolden er placeret en afvandingsledning og forsinkelsesbassiner, som er en del af et klimasikringsprojekt, der skal afhjælpe oversvømmelser i området. Det anføres, at rørledningen tidligere er brudt sammen og at det skal sikres at en forøgelse af støjvolden tager hensyn til jordtrykket på vandledningen under støjvolden.

En borger ønsker, at der langs motorvejen opsættes vildthejn eller foretages andre tiltag med det formål at reducere risikoen for uheld med dyr (råvildt), der krydser motorvejen.

Borgere ved Freerslev Hegn er bekymrede for den negative påvirkning, den nye motorvej vil have på fauna og flora i området.

Det undrer en borger, at luftforurening ikke er medtaget, fordi det er forklaret, at ingen bor i nærheden af vejen.

Fra 2 ejendomme menes der ikke, at det er en god idé at placere erstatningsvandhuller på deres markarealer. De foreslår i stedet at placere vandhullerne på østsiden af motorvejen, da det er til denne side at udvidelsen sker. Bl.a. på Hillerød Kommunes arealer (Solrødgård) samt lavområderne på begge sider af motorvejen ved Havelse Å.

### **Vejdirektoratets bemærkninger**

Generelt vil miljøpåvirkningerne være begrænset, da der i forvejen er en motortrafikvej, som er forberedt til en motorvej. Betydende påvirkninger såsom påvirkning af beskyttet natur forsøges afværget ved at etablere erstatningsnatur. Nogle få ændringer vurderes at have en positiv påvirkning, såsom åbningen af underføringen af Kollerød Å og etablering af opsamlingsystem til vejvand for at forhindre nedsivningen til grundvandet. Det er vurderet, at miljøpåvirkningerne og de indarbejdede afværgeforanstaltninger i projektet, ikke vil kunne skade områdets økologiske funktionalitet.

For mange af bemærkningerne i høringssvarene, bl.a. omhandlende godkendelser i henhold til gældende regler, dispensationer, placeringer og opbygning af regnvandsbassiner, konkretisering af afværgeforanstaltninger og erstatningsnatur, vil Vejdirektoratet først i en senere detailprojektering, og såfremt det besluttes at realisere projektet, konkretisere de enkelte miljøforhold og afværgeforanstaltninger, og søge om relevante miljøgodkendelser. Dette vil desuden ske i dialog med berørte myndigheder.

Afværgeforanstaltninger for flagermus behandles i detailprojekteringsfasen. Miljøstyrelsen vil blive inddraget i forbindelse med § 20 godkendelse, og evt. § 12-dispensationsansøgning.

Placeringen af erstatningsvandhuller og erstatningsnatur bestemmes i detailprojekteringsfasen, og vil bero på mange forskellige faktorer. Generelt anlægger Vejdirektoratet erstatningsnatur på baggrund af frivillige aftaler. De foreslåede placeringer er blot en omtrentlig placering af mulige lokaliteter. Vejdirektoratet vil i anlægsfasen bestræbe sig på at anlægge erstatningsvandhuller så tidligt som muligt.

Vedrørende udledning fra regnvandsbassiner vil det endelige afvandingsprojekt i detailprojekteringen skulle projekteres, og kommunerne vil blive inddraget bl.a. i forbindelse med udledningstilladelser. Der er i afsnit 9.5.2 i miljøkonsekvensrapporten foretaget en risikovurdering af klorid, som ikke renses i regnvandsbassinerne, i vandløbene og recipienter. I afsnit 9.5.3 er der foretaget en vurdering af den hydrauliske påvirkning. Der er kun foretaget en vurdering af klorid-påvirkningen, da det er vurderet at være

den mest kritiske parameter, da andre stoffer renses i regnvandsbassiner som på nuværende tidspunkt vurderes at være den bedste måde/teknik at rense vejvand på.

Vedrørende ønsket om, at åbne Kollerød Å på andre delstrækninger vil Vejdirektoratet i detailprojekteringsfasen se muligheden for en åbning af flere af de strækninger af Kollerød Å, som ligger indenfor Vejdirektoratets arealer, som en del af den forudsatte erstatningsnatur.

Ønsket om at øge frihøjden i Kollerød Å til større dyr er, på grund af vejens placering i terræn, ikke muligt at etablere med en højere faunaunderføring. Barrieren er allerede i dag allerede ganske betydelig for hjortevildt, og udvidelsen vurderes ikke at forværre spredningsmulighederne betydeligt. Den endelige udformning af underføringen projekteres i detailprojekteringsfasen.

Til Hillerød Kommunes bemærkning om at etablere en faunapassage ved Havelse Å, tilsvarende passagen ved Kollerød Å, bemærkes, at Havelse Å er underført i rør på ca. 80 m på grund af ramperne til Roskildevej. Det er vurderet at en faunapassage i stil med underføringen af Kollerød Å, ikke vil være effektiv på grund af en passages samlede længde.

Vedrørende landskabelig bearbejdning langs strækningen og på støjvolde vil Vejdirektoratet i detailprojekteringsfasen inddrage kommunerne i den videre bearbejdning.

Den endelige placering af faunapassagen som foreslået ved Enebakken, detailprojekteres i en senere fase, og er afhængig af Enebakkens anvendelse. Faunapassagen kan således godt tænkes placeret længere mod nord.

Den eksisterende vej er allerede i dag en betydelig barriere for faunaen. Med de faunapassager som anlægges, vurderes det ikke, at faunaens spredningsmuligheder forværres væsentligt. Der er foretaget en feltkortlægning af fauna og flora i en korridor langs motorvejen, og deres spredningsmuligheder er vurderet herudfra. Der vil blive opsat paddehegn i forbindelse med faunapassager, og der vil ligeledes blive opsat vildthege for at forhindre påkørsler. Den endelige placering af hegn bestemmes i detailprojekteringsfasen.

Vedrørende bekymringen for den negative påvirkning, den nye motorvej vil have på fauna og flora i området, bemærkes, at projektet har forsøgt at foretage afværgeforanstaltninger, så yderligere påvirkninger minimeres. Pga. den eksisterende vej er der i forvejen en væsentlig påvirkning af faunaen og floraens spredningsmuligheder.

Vedrørende bemærkning om midterrabat og erstatningsnatur bemærkes, at midterrabatten bliver så bred, da vejen allerede er forberedt til ekstra spor. Generelt planlægges der med at minimere arealpåvirkningen. Beskyttet natur erstattes generelt i forholdet 1:2.

Høveltsbjerg vurderes ikke at blive påvirket af det fremlagte projekt.

Vedrørende CO<sub>2</sub>-udledning, råstofforbrug og luftforurening skal bemærkes, at erfaringer fra lignende anlægsprojekter viser, at CO<sub>2</sub>emissionen på grund af anlægsarbejderne er forsvindende lille, i forhold til de konstante emissioner der finder sted i Danmark, og beregningerne er derfor afgrænset ud af rapporten.

Det forventede forbrug af råstoffer er opgjort til 158.000 m<sup>3</sup> grus og 260.000 m<sup>2</sup> asfalt. Det opgjorte forbrug af råstoffer i anlægs- og driftsfasen vurderes ikke at være problematisk set ud fra et regionalt og nationalt råstofindvindings synspunkt. Det vurderes, at ressourceforbruget vil have en lille påvirkning på miljøet.

Boliger der ligger meget tæt på vejudvidelsen kan i perioder blive påvirket af de strækingsrelaterede anlægsarbejder i form af øgede emissioner og støvgener lokalt. Støvgener kan særligt opstå ved fjernelse af

eksisterende vejanlæg samt ved jordhåndtering. Der vil være tale om gener, der kan opstå i kortere perioder i løbet af arbejdet.

På grund af trafikintensiteten på den planlagte motorvej, og de gode muligheder for en effektiv fortynding af emissionerne fra trafikken vurderes det, at påvirkningen af luftkvaliteten efter åbning af motorvej ikke vil være betydende for nærliggende boliger. Koncentrationen af forurenende stoffer aftager med afstanden fra vejen. Beregninger har vist, at overskridelserne med NO<sub>2</sub> generelt sker i beregningspunkter lige op ad motorvejen (15 m fra vejbanen).

## Støj generelt

### Resumé af hørings svar

Der er modtaget 26 hørings svar om mere generelle støj forhold.

#### WHO's anbefaling om grænseværdi

Mange hørings svar henviser til en ny rapport fra WHO med anbefalinger om at begrænse vejstøj ned til 53 dB af hensyn til risiko for negative helbredseffekter. Flere giver udtryk for, at det bør fremgå af miljøkonsekvensrapporten, hvor mange boliger, der har støj over 53 dB, og at det samtidig bør medføre at der skal indarbejdes mere støj dæmpning i projektet. Grundejerforeningen Engdraget mener, at det rent økonomisk kan betale sig at sænke støjniveauet til under det niveau, hvor vi ved, at mennesker bliver syge af det. Grundejerforeningen savner en sådan beregning, og mener at landspolitikerne skal præsenteres for det regnestykke.

#### Mere støj dæmpning end planlagt

Flere hørings svar udtrykker bekymring for den øgede støjbelastning fra en motorvej og mener ikke, at der er tilstrækkeligt støj afskærmning indarbejdet i projektet. Flere nævner de rekreative områder som skovene ved Brødeskov og Freerslev Hegn samt Børstingerød Mose. En borger fremhæver, at ejendommene på den vestlige side af motorvejen har behov for støj dæmpning. Fx mellem Harløsevej og Herredsvej, mellem Roskildevej og Herredsvejen, samt ved Brødeskovvej og Lyngevej er der behov for støj volde. Borgeren påpeger endvidere, at støj volden ved Søparken og støjskærmen ved Farremosen ligger uden for projektstrækningen og derfor bør udgå af projektet.

Naturfredningsforeningen (DN) i Hillerød foreslår, at der indarbejdes mere støj dæmpning i motorvejsudvidelsen, som derved kan ses som et pilotprojekt, hvor der kan indhøstes erfaringer til fremtidige vejprojekter. Endvidere har enkelte hørings svar nævnt muligheden for at nedgrave eller overdække den planlagte motorvej for at minimere støjbelastningen.

I flere hørings svar nævnes også muligheden for at nedsætte hastigheden på den fremtidige motorvej til 90 km/t for at begrænse støjbelastningen, hvor det samtidigt forudsættes, at der gennemføres fartkontrol på strækningen for at sikre, at der ikke køres hurtigere end tilladt. Der argumenteres også med, at det ikke vil betyde noget for fremkommeligheden på motorvejen.

#### Forudsætninger i støjberegningsmodellen

Nogle hørings svar giver udtryk for, at forskellige forhold som trængsel, og dermed nedsat hastighed i myldretiderne, ikke er medtaget i støjberegningerne. Herved bliver der fremstillet et forkert billede af støjbelastningen, både i de nuværende og fremskrevne situationer. Et enkelt hørings svar nævner, at støjmæssige prognoser bør fremskrives til 2035. En enkelt borger mener, at undersøgelsen er værdiløs, da der skal tages hensyn til den enkelte persons opfattelse af støjen, og om det begrænser personers adfærd og vejrets indflydelse på støj udbredelsen.

#### Støjkonsekvenser på resten af Hillerødmotorvejen

Både Gladsaxe og Furesø Kommune giver udtryk for, at staten bør afsætte midler til at dæmpe den forøgede støj, som projektet vil give anledning til på den resterende del af Hillerødmotorvejen. Gladsaxe Kommune er bekymret over, at konsekvenserne af den øgede trafik (trængsel) og støj udenfor projektstrækningen ikke er indeholdt i VVM-undersøgelsen. Furesø Kommune foreslår en række konkrete tiltag som støj reducerende slidlag og absorberende støjskærme på bl.a.

Fiskebækbroen og fremfører, at mulighederne for en delvis overdækning af motorvejen bør undersøges, inden der tages beslutning om motorvejsudvidelsen.

### Vejdirektoratets bemærkninger

VVM-undersøgelsen er afsluttet i september 2018, hvor miljøkonsekvensrapporten blev sendt i offentlig høring. Støjberegningerne er både gennemført for den nuværende situation og for fremskrevne situationer i 2025 og 2035. Støjbelastningen for motorvejen er beregnet for en fremskrevet trafik i 2035 for at sikre, at støjdæmpning også har effekt 10 år efter motorvejen kan forventes at være åbnet. De støjdæmpende tiltag er indarbejdet i forhold til de gældende retningslinjer fra Miljøstyrelsen, hvilket omfatter en vejledende grænseværdi for vejstøj ved boliger på 58 dB.

I oktober 2018 udgav WHO i Europa en ny rapport, som bygger på nyere undersøgelser om støjs indvirkning på helbredet. Rapporten indeholder anbefalinger om at begrænse vejstøj ned til følgende situationer:

- Lden bør ikke overskride 53 dB, da vejstøj over dette niveau kan sættes i forbindelse med negative helbredseffekter
- Lnight bør ikke overskride 45 dB, da vejstøj over dette niveau kan sættes i forbindelse med negative søvnpåvirkninger

Det er Miljøstyrelsen, som er ansvarlig for at regulere støj, herunder fastsættelse af vejledende grænseværdier. Derfor er Miljøstyrelsen i gang med at undersøge, om WHO's anbefalinger skal have konsekvenser for de danske grænseværdier for støj. Indtil der kommer en udmelding fra Miljøstyrelsen, vil Vejdirektoratet planlægge i forhold til de gældende retningslinjer. Som det fremgår af støjberegningerne, er der beregnet ned til 53 dB, og det er muligt at se hvilke områder, der er belastet med mere end 53 dB.

### Støjberegninger

Det gennemsnitlige støjniveau, som omfatter både støjens styrke og dens varighed, anvendes internationalt af forskere, institutioner og myndigheder til at beskrive sammenhængen mellem langtidseksposering af vejstøj og dertilhørende geneopfattelse og helbredseffekter for befolkningen. Lden er således en almindelig anerkendt indikator til at beskrive støj fra veje, og beregnede værdier kan direkte sammenholdes med vejledende støjgrænser fra Miljøstyrelsen.

Beregninger af støjniveauer fra trafikken udføres i Danmark for det gennemsnitlige vejr over et repræsentativt år, dvs. gennemsnittet af DMI's observerede vejrdato hver tredje time i 10 år. Beregningerne gennemføres for alle de vejrforhold, der forekommer i løbet af året, og slutresultatet er gennemsnitsværdien af de beregnede støjniveauer. Især vindens retning er vigtig. Beregningerne forudsætter også gennemsnitlig trafik (fordelt på dag-, aften- og natperioden), samt at vejbelægningens tilstand er gennemsnitlig, herunder dens alder og temperatur, samt at belægningen er våd i et antal timer i årets løb. Det beregnede støjniveau kaldes ofte årsmiddelværdien.

Der er rigtig mange forhold der er bestemmende for støjniveauet langs en motorvej, hvorfor det kan være vanskeligt entydigt at forklare, hvilken støjpåvirkning en fremtidig motorvej vil have. Herudover opleves støjen forskelligt fra menneske til menneske.

På tidspunkter, hvor vinden blæser direkte fra vejen hen imod vejens nabo, er støjniveauerne højere end den beregnede gennemsnitsværdi, og omvendt er støjniveauerne lavere, når støjen udbreder sig mod vinden. Særligt vindhastighed og -retning har stor betydning for variationen i støjniveauet længere væk fra vejen.

Når det regner så meget, at vejbelægningen bliver våd, er støjniveauet fra hver enkelt bil højere, end hvis belægningen er tør, med mindre det regner så kraftigt, at bilerne sætter farten ned. Tilsvarende, når



vejbælægningen er kold, udsender bilerne mere støj, end når bælægningen er varm. Vindens retning og styrke er afgørende for, hvor høje støjniveauerne bliver hos naboen. Jo mere medvind, jo højere støjniveauer. Situationer med forskellige temperaturforhold er omfattet af de vejrforhold, der beregnes ved fastlæggelse af årsmiddelværdien.

### **Trængsel**

I en fremtidig situation i år 2025, hvor der ikke er udvidet til motorvej, vil der komme mere trængsel og trafikken i myldretiden vil køre langsommere end den tilladte hastighed. I støjberegningerne for år 2025 er der ikke medtaget en lavere hastighed i myldretiderne, men hastigheden i beregningerne er et gennemsnit af dagperiodens 12 timer fra kl. 7 til kl. 19, hvoraf myldretiderne udgør ca. 5 timer. Det vil dermed have en begrænset effekt på den gennemsnitlige hastighed for dagperioden, at hastigheden vil blive nedsat i myldretiderne. Det vil være begrænset, hvor meget det vil påvirke resultaterne, og i øvrigt omfatter støjberegningerne også en beregning af dagens situation (Basis 2015), som giver et bedre sammenligningsgrundlag for en fremtidig motorvejs støjmessige effekt.

### **Støj på Hillerødmotorvejen mellem Allerød og København**

Ved gennemførelse af motorvejsprojekter er det praksis, at der ikke indarbejdes støjreducerende tiltag på det eksisterende vejnet, der ligger udover eller støder op til projektstrækningen. I stedet vil støjreducerende tiltag på det eksisterende vejnet skulle finansieres særskilt. Det kan dog være nødvendigt at placere en del af støjafskærmningen lige på grænsen af projektstrækningen (hvor der ikke er behov for at udbygge vejen), for at opnå tilstrækkelig effekt for de udpegede boliger på projektstrækningen.

I forbindelse med en forlængelse af Hillerødmotorvejen forventes der en trafikstigning på strækningen fra Allerød og ind mod hovedstaden. De gennemførte trafikberegninger viser, at der i år 2025 også vil ske en stigning i trafikken selvom strækningen mellem Allerød og Hillerød ikke udvides til motorvej.

Det er beregnet, at der som følge af en udvidelse til motorvej mellem Allerød og Hillerød i år 2025, vil køre ca. 3000 køretøjer mere om dagen på strækningen mellem Farum og Værløse, og samlet set ca. 75.000 køretøjer. Stigningen i støjniveauet, som følge af en udvidelse til motorvej mellem Allerød og Hillerød, vil være meget begrænset (< 1 dB).

## Støj på projektstrækningen i Allerød Kommune

### Resumé af hørings svar

Der er modtaget 18 hørings svar, der omhandler støj på strækningen i Allerød. Det omfatter enkelte borgere og bl.a. grundejerforeninger som Mølleoseparken, Rørmosen og Allerød Villapark samt borgergruppen STOP MOTORVEJSSTØJ.

Mange naboer er allerede i dag generet af støj fra motortrafikvejen og bekymret for mere støj, når der udvides til motorvej. En borger bemærker, at den eksisterende støjvold ved Allerød ikke giver tilstrækkelig støj dæmpning, og at det bør tages i betragtning, når der skal etableres en ny vold. Flere hørings svar ser frem til at støjproblemerne i Allerød kommune bliver minimeret ved udvidelsen. Der gives udtryk for, at der bør opsættes fysiske foranstaltninger ved såvel boligområder som ved natur og rekreative områder. Det bør samtidig suppleres med en hastighedsbegrænsning på 90 km/t på motorvejen.

Enkelte hørings svar mener også, at der bør opsættes midlertidige foranstaltninger, og at støjafskærmningen bør prioriteres højt, når anlægsarbejdernes rækkefølge fastlægges. Støjvoldene bør anlægges først for at minimere støjgenerne.

Der er endvidere nogle hørings svar, som ønsker mere støjafskærmning end der er planlagt i projektet. Der er tre hørings svar, som ønsker støjafskærmning ved Nymøllevej og Lyngvej for at begrænse støjgenerne for boligerne på Høveltsbjergvej og Bjergvej. Et hørings svar ønsker, at der anlægges en støjvold ved Børstingerød Mose og Brødeskov af hensyn til nærliggende skovbørnehave og områdernes mange besøgende både sommer og vinter. Endelig er der forslag om at overdække strækningen ved Allerød.

I et hørings svar fremsættes ønske om at forhøje den planlagte skærm ved Farremosen til 6 m, da flere af boligerne har 1. sal, samt forlænge skærmen mod nord, for at få en bedre støj dæmpning ved boligerne. Endelig spørges der til om mulighederne for støjreducerende autoværn er undersøgt.

Få hørings svar skriver, at de ønsker en højere støjvold og støjreducerende asfalt, når der udvides til motorvej.

Allerød Kommune anerkender, at støjafskærmningen i projektet er planlagt ud fra gældende regler, men mener samtidigt, at der bør tænkes bredere fx ved at forhøje volde og skærme samt inddrage udenlandske erfaringer med at nedsætte hastigheden.

### Vejdirektoratets bemærkninger

Når Vejdirektoratet planlægger nye veje eller udbygning af eksisterende veje, bliver den støjbekæmpende indsats fastlagt på baggrund af kriterier om både effekt og økonomi. Udgangspunktet er de gældende retningslinjer fra Miljøstyrelsen om en vejledende grænseværdi på 58 dB for vejstøj. Det skal ses i lyset af, at formålet med en udvidelse af Hillerødmotorvejens forlængelse er at skabe bedre fremkommelighed, og at der i projektet er medtaget en række støj dæmpende foranstaltninger for at begrænse den øgede støjbelastning.

I forbindelse med udbygning af eksisterende veje og ved anlæg af nye veje, har Vejdirektoratet en målsætning om at reducere støjgenerne ved hjælp af støjskærme, støjvolde, støjisolering og anvendelse af støjreducerende asfalt. I den indledende planlægning (VVM-undersøgelsen) foretages analyser af mulighederne for at reducere støjen i de boligområder, hvor støjen overstiger 58 dB. Såfremt det ud fra en samlet betragtning viser sig hensigtsmæssigt at etablere støjreducerende foranstaltninger, dvs. at der kan

opnås en rimelig støjreducerende effekt, indenfor en rimelig økonomisk ramme, vil det normalt blive indarbejdet i projektet. Den endelige udformning af projekterne fastlægges sædvanligvis i en anlægslov.

I praksis er det dog ofte ikke muligt at overholde den vejledende grænseværdi, med mindre der anvendes meget radikale/dyre løsninger. Normalt vil det være en afvejning af omkostningerne til støjdemningen i forhold til den støjreducerende effekt, der er bestemmende for, hvorvidt der etableres støjreducerende foranstaltninger. I vejprojekter er der derfor ikke praksis for at indarbejde tiltag med henblik på at overholde en bestemt støjgrænse, men i stedet at vurdere omkostningseffektiviteten af tiltaget (støjreducerende effekt i forhold til omkostningen til tiltaget).

Eksempelvis anlægges ikke støjskærme ved enkeltliggende ejendomme, da støjskærmsprisen i sig selv ofte langt overstiger prisen for den enkelte ejendom. Der stilles derimod krav til effekten af tiltag. Eksempelvis er der ved tilskudsordninger til støjisolering af ejendomme samtidig en målsætning om, at der skal kunne opnås en støjreduktion på mindst 5 dB indendørs. Ved støjskærmløsninger skal der gerne kunne opnås en effekt på mindst 3 dB ved boligerne.

Vejdirektoratet er enig i, at det også har betydning at tage højde for eksempelvis rekreative områder i bestræbelserne på at forbedre lyd miljøet i Danmark. Støj påvirker mennesker, uanset om de befinder sig ved boligen, på arbejdspladsen, i byrummet, i rekreative områder m.v. Forskning har vist, at samspillet mellem støj i området omkring boligen – fx at man har adgang til mere stille rekreative områder i nærheden af boligen – har en betydning for, i hvor høj grad mennesker generes af støj.

Derfor bør støjplanlægning, både støjbekæmpelse og forebyggende planlægning, ideelt set tage udgangspunkt i helhedsvurderinger af støjpåvirkningen, og ikke kun støjbelastningen af boliger. Vejdirektoratet er opmærksom på, at indsatsen har fokus på boliger og derfor ikke medtager andre støjfølsomme funktioner eller områder. Støjen langs vejene er en stor samfundsmæssig udfordring, hvor mange områder er støjbelastede, samtidig med at der er meget begrænsede midler til støjbekæmpelse. Derfor er det Vejdirektoratets vurdering, at det er vigtigst at have fokus på de boligområder, der er mest støjbelastede.

Der er flere, der har stillet forslag om at nedsætte hastigheden på Hillerød motorvejen ved Allerød med det formål at begrænse støjen fra trafikken. Det vil være modsætningsfyldt at udbygge vejen med det formål at forbedre fremkommeligheden, og samle trafikken på de overordnede veje for at sikre høj mobilitet, og samtidig nedsætte hastigheden for køretøjerne på samme tid.

Hastighedsnedsættelser giver øget rejsetid for trafikanterne med deraf afledte samfundsøkonomiske tab. En anden afledt effekt af hastighedsnedsættelse på motorvejen kan være, at trafikanterne finder alternative ruter til at komme frem, og dermed trafik- og støjbelastet lokalvejnettet.

Hastighedsnedsættelser kan potentielt nedsætte støjniveauet i omgivelserne. Som tommelfingerregel reduceres støjen med ca. 1 dB per 10 km/t hastigheden nedsættes. Dvs. at hastigheden skal reduceres fra eksempelvis 110 km/t til 80 km/t for at opnå en mærkbar støjreduktion på ca. 3 dB.

Nedsættelse af hastighedsgrænsen om natten, er endnu ikke afprøvet i Danmark. Hvis det skal opgøres samfundsøkonomisk at nedsætte hastigheden, vil reduktionen af støjen højst sandsynligt ikke kunne opveje, at det vil tage længere tid at komme frem. Det er således en afvejning af forskellige hensyn. Vejdirektoratet vil følge udviklingen og undersøge erfaringer med hastighedsnedsættelse på større veje i andre lande, som fx i Tyskland og Østrig.

I Allerød har mange borgere kommenteret effekten af støjvoldene langs motorvejen, som i dag ikke giver en tilstrækkelig effekt i boligområder bag voldene. Det har Vejdirektoratet noteret, og kan i den forbindelse

oplyse, at de eksisterende volde mellem Lynge Overdrev og Hillerødmotorvejen vil blive forhøjet og rykket tættere på motorvejen, som beskrevet i "Nyttiggørelse af jord" under "Projektet" i den digitale miljøkonsekvensrapport.

Her fremgår det, at den jord, der skal graves væk inden motortrafikvejen kan udvides, ikke kan genanvendes i motorvejsbyggeriet. Derfor vil der være ca. 136.000 m<sup>3</sup> jord, som ikke er stabilt nok til at genbruges, men denne jord vil i stedet for blive brugt til, at udbygge de eksisterende støjvolde mellem Lynge Overdrev og Hillerødmotorvejen. De eksisterende støjvolde er anlagt uden for vejens matrikel og er mellem 5 og 9 m høje. Støjvoldene flyttes i forbindelse med vejudvidelsen mellem ca. 10 og 20 m tættere på vejen og forhøjes på hele strækningen til 9 m. Ved at flytte voldene tættere på vejen, kommer barrieren tættere på støjilden og sammen med forhøjelsen bliver effekten af voldene større. Overordnet er støjvoldene med til at nyttiggøre forurenede og ustabil jord, som i andre sammenhænge vil være en belastning for miljø og samfund.

Derfor kan ønsket om at anlægge støjvoldene først ikke imødekommes, da jorden ikke er tilgængelig før anlægsarbejdet går i gang. Dette er også svaret til kritikken om, at jorden på strækningen ved Hillerød skal transporteres til jordvoldene i Allerød, Der er alene tale om jord, som ikke er stabilt nok til at indbygge i motorvejen, og som ellers skulle være kørt til deponering.

Vejdirektoratet kan ikke imødekomme ønskerne om opsætning af yderligere støjafskærmning end foreslået i projektet, da vi har vurderet, at det ikke vil give en tilstrækkelig støjdæmpende effekt, i forhold til de øgede omkostninger. Den endelige skærmhøjde vil som minimum blive som beskrevet i miljøkonsekvensrapporten, men først blive fastlagt i forbindelse med detailprojekteringen, hvor mere detaljerede analyser af både effekt og økonomi kan gennemføres.

I forhold til ønskerne om støjafskærmning mellem Lyngevej og Nymøllevej, så er der i projektet planlagt en forhøjelse af voldene til 9 meters højde på ca. halvdelen af strækningen, hvilket sammen med den støjreducerende asfaltbelægning vil begrænse støjen fra motorvejen på bl.a. Bjergvej og Høveltsbjergvej for de boliger, som ligger tættest på Lyngevej. I projektet indgår der ikke støj dæmpning af strækningen langs motorvejen ved ramperne til Nymøllevej og på Nymøllevej.

Syd for Kollerødvej bliver støjvoldene afløst af en 5 meter høj støjskærm, som har til formål at dæmpe støjbelastningen fra motorvejen i boligområderne i Rørmosen. Det er ikke planlagt at forlænge denne skærm yderligere, for at dæmpe støjen i Børstingerød Mose og Brødeskov, jf. tidligere afsnit om Vejdirektoratets kriterier for støj dæmpning.

Overdækning af motorveje er en effektiv metode til dæmpning af støj fra veje. Det er dog forbundet med meget store investeringer at overdække motorveje. På den baggrund anser Vejdirektoratet det ikke som en realistisk metode til begrænsningen af støj ved udbygning af Hillerødmotorvejens forlængelse.

Vejdirektoratet vurderer, at støjreducerende autoværn langs motorveje giver en meget begrænset effekt, da nødsporet medfører, at barrieren placeres relativt langt fra støjilden, i forhold til autoværnets begrænsede højde. Det indgår derfor ikke i VVM-undersøgelsen.

Vejdirektoratet har noteret sig ønskerne om at tilplante støjvoldene, men har på nuværende tidspunkt ikke fastlagt i hvilket omfang dette vil blive gjort.

## Støj på projektstrækningen i Hillerød Kommune

### Resumé af høringssvar

Der er modtaget 22 høringssvar, der omhandler støj på strækningen i Hillerød.

Skolebestyrelsen for Hanebjerg Skole ved Brødeskovvej er bekymrede for støjen på skolens udearealer ud til vejen, hvor eleverne opholder sig i frikvartererne. Af hensyn til støjens skadelige virkninger på helbredet opfordres der til, at der afprøves en støjdemping, der går ud over det omfang, der beskrives i miljøkonsekvensrapporten. I et høringssvar ønskes der støjafskærmning ved Lyngvej i Nørre Herlev. Desuden gives der i et andet høringssvar udtryk for, at der bør indgå en støjskærm nord og syd for Brødeskovvej, både af hensyn til de mange besøgende i skoven og af hensyn til de nærliggende boliger.

Hillerød Kommune har et ønske om, at der opsættes støjafskærmning på den vestlige side af motorvejen ind mod Freerslev Hegn, af hensyn til det rekreative område og boligerne i området.

Beboerne i området ved Harløsevej og Ved Freerslev Hegn har indsendt en underskriftsindsamling, hvor 24 husstande repræsenterende 81 borgere, har givet udtryk for, at de er bekymrede over udsigterne til øget støjgener, når der udvides til motorvej. Mere konkret er der i 8 høringssvar fremsat ønske om at der opsættes støjafskærmning på strækningen både af hensyn til boligerne og til det rekreative område. Et forslag er at opføre en støjvold langs motorvejen (både nord og syd for den eksisterende støjvold, som beboerne selv har opført) sammen med en skærm på motorvejen ved underføringen af Banestien. To af høringssvarene mener også, at det skal suppleres med hastighedsbegrænsning på 90 km/t på motorvejen.

På strækningen mellem Herredsvejen og Harløsevej udtrykkes der i tre høringssvar bekymring for den stigende støj, og der ønskes støjafskærmning på strækningen. Et enkelt høringssvar mener, der bør opsættes støjafskærmning på begge sider af motorvejen mellem Herredsvejen og Roskildevej sammen med støjreducerende asfalt. Det bedste ville være at overdække vejen og det næstbedste ville være at grave motorvejen ned i terrænet.

Grundejerforeningen Ullerødbyen ønsker at der opsættes støjskærme på Herredsvejen over motorvejen og på motorvejsbroen over Frederiksværksgade. Desuden ønskes dialog om ny og eksisterende støjvold ved Ullerødbyen.

Et høringssvar fra Enebakken mener, at det bør tages i betragtning, at der i alle 3 boliger på vejen huser 2 beboelser, og området ved Enebakken dermed bør være berettiget til støjafskærmning, når der udvides til motorvej.

Grundejerforeningen Stenholm mener det er vigtigt, at støjskærmen ved Tulstrup fører forbi Rosenvej, hvor der er et hul mellem to støjvolde. I et enkelt høringssvar udtrykkes der bekymring for, om støjskærmen ved Tulstrup vil give støjgener for beboerne på Præstevej.

### Vejdirektoratets bemærkninger

Vejdirektoratet kan henvise til den indledende tekst i afsnittet om Støj i Allerød, i forhold til bemærkninger om afskærmning af rekreative arealer, enkeltliggende ejendomme og forslag om at nedsætte hastigheden til 90 km/t på motorvejen.

Vejdirektoratet har forståelse for skolebestyrelsens bekymring om støj på Hanebjerg Skolens udearealer, og det er også undersøgt, om støjafskærmning kunne indgå i projektet. Støjanalyserne viser, at der ikke kan

opnås en tilstrækkelig effekt med støjafskærmning i 4, 5 og 6 meters højde. Den øgede støjbelastningen som udbygning til motorvej vil give anledning til, vil dog blive begrænset mest muligt med udlægning af støjreducerende belægning. Det betyder, at støjniveauet på skolens udearealer vil blive forøget med 1-3 dB i forhold til i dag, og at støjen i det meste af området vil ligge i intervallet 58-63 dB.

I forlængelse af borgermødet i Hillerød, har Vejdirektoratet gennemført supplerende analyser af mulighederne for at støjdampe boligerne vest for Hillerødmotorvejens forlængelse mellem Herredsvejen og Roskildevej. Analyserne af effekten af støjafskærmning viser, at der ikke kan opnås en tilstrækkelig effekt på de ca. 40 boliger, der ligger placeret på den 3,5 km lange strækning. Det er vanskeligt at få en effekt på 3 dB på enkelte af boligerne og den økonomiske udgift vil være omkring 1 mio. kr. pr. ejendom. Når der i forbindelse med udvidelse til motorvej vil blive udlagt støjreducerende asfaltbelægning, vil støjniveauet ved de enkelte boliger stige med 1-3 dB uden støjafskærmning.

Vejdirektoratet vurderer, at der ikke er grundlag for at etablere støjafskærmning på strækningen, men anerkender samtidig beboernes ønske om støjafskærmning. Der er allerede i dag etableret en ca. 300 m lang støjvold ud for nogle af boligerne på Ved Freerslev Hegn. Muligheden for at udbygge den eksisterende vold er nævnt i flere hørings svar. Vejdirektoratet har ikke hjemmel til at ekspropriere jord til en støjvold, men indgår gerne i en videre dialog og vil fx kunne sørge for, at der gives dispensation for etablering af volde inden for byggelinjen for den fremtidige motorvej på strækningen mellem det planlagte regnvandsbassin ved tilkørselsrampen fra Peder Oxes Allé og Herredsvejen. Det vil så være fx beboerne, der selv skal sørge for at skaffe jord og etablere volden.

I forhold til den eksisterende støjvold ved Ullerødbyen vil højden af volden ikke blive ændret i forbindelse med udvidelse til motorvej. Der vil ske tilpasning af volden på ydersiden mod vejen i forbindelse med anlægsarbejdet. Volden vil blive suppleret med skærme i begge ender. Der er planlagt en skærm langs frakørselsrampen til Herredsvejen og en skærm på motorvejsbroen over Frederiksværksgade, hvilket vil forbedre effekten af volden for boligerne i Ullerødbyen. Sammen med en støjreducerende asfaltbelægning vil udvidelsen medføre, at støjniveauet vil blive uændret eller 1-3 dB lavere end i dag i Ullerødbyen. I projektet indgår der ikke afskærmning på Herredsvejen.

Ved Tulstrup vil den planlagte støjskærm langs Isterødvejen blive ført forbi boligerne på både Rosenvej og Krokusvej. Skærmen vil have en absorberende overflade, og det vil dermed ikke medføre gener for boliger på den modsatte side af vejen.

## Udbygning til Helsinge

### Resumé af hørings svar

I 4 hørings svar, samt indirekte i andre henvendelser, udtrykkes der ønske om at udbygge motorvejen til Helsinge og der spørges til, hvorfor dette ikke er medtaget i VVM-undersøgelsen.

I et andet hørings svar ønskes motorvej hele vejen til Gilleleje eller som minimum en opgradering til Helsinge. Herudover ønskes en tunnel under en rundkørsel og ombygning af rundkørsel på strækningen mod Græsted. Afslutningsvis nævnes, at en ny Pårupvej mellem Græsted og Gilleleje bør realiseres, og der ønskes generelt investering i infrastrukturprojekter i Nordsjælland.

### Vejdirektoratets bemærkninger

Vejdirektoratet har noteret forslagene om en udbygning af Hillerødmotorvejens forlængelse helt til Helsinge.

Med aftale mellem regeringen (V, LA og K), S, DF, RV og SF om "Udmøntning af midler til undersøgelse af ny midtjysk motorvej og Hillerødmotorvejens forlængelse mv." af 13. december 2016 er det besluttet at gennemføre en VVM-undersøgelse af Hillerødmotorvejens forlængelse mellem Allerød og Hillerød.

Fortsættelsen af Hillerødmotorvejens forlængelse ad rute 267 er en kommunevej og en evt. beslutning om at udvide denne vejstrækning ,er således et kommunalt anliggende.

## Bilag 1 Oversigt over høringsvar

Nr	Henvendelse fra	Støj på projekt-strækningen i Hillerød	Støj på projekt-strækningen i Allerød	Støj generelt	Natur, miljø og rekreative forhold	Lokal trafik	Ekspropria-tion	Alternativer	Andre emner	Udbygning til Helsingø
<b>Myndigheder</b>										
1	Gribskov Kommune							X		
2	Region Hovedstaden							X	X	
3	Allerød Kommune		X		X	X		X	X	
4	Furesø Kommune			X					X	
5	Hillerød Kommune	X			X	X		X	X	
6	Gladsaxe Kommune			X					X	
7	Miljø- og Fødevareministeriet				X					
<b>Interesseorganisationer, foreninger og virksomheder</b>										
8	Dansk Industri								X	
9	Grundejerforeningen Engdraget i Allerød		X	X		X				
10	Novo Nordisk A/S					X		X		
11	Bestyrelsen i Kollerød Borgerforening			X		X			X	
12	Grundejerforeningen Rørmosen i Allerød		X	X	X			X	X	
13	Stenholm Grundejerforening	X								
14	Alsønderup Sogns Lokalråd					X				
15	Danmarks Frie AutoCampere								X	



Nr	Henvendelse fra	Støj på projekt-strækningen i Hillerød	Støj på projekt-strækningen i Allerød	Støj generelt	Natur, miljø og rekreative forhold	Lokal trafik	Ekspropria-tion	Alternativer	Andre emner	Udbygning til Helsingø
16	Danmarks Naturfredningsforening Allerød			X	X				X	
17	Hillerød Forsyning				X				X	
18	Grundejerforeningen Allerød Villapark		X	X						
19	Nordsjælland Ejendomme Aps						X			
20	Grundejerforeningen Møllemoseparken		X	X				X		
21	Amalie Engberg - Hanebjerg skole's skolebestyrelse	X								
22	NOAH Trafik			X					X	
23	Supercykelstier								X	
24	Møllemoseparken Grundejerforening			X				X		
25	Ullerødbyen Grundejerforening	X				X	X			
26	Danmarks Naturfredningsforening				X					
<b>Borgere og grupper af borgere</b>										
27	Henning Madsen									X
28	John Norris									X
29	Lotta Ferkinghoff-Borg						X			
30	Andreas Bruun		X							
31	Merete Vermehren Norris									X
32	Anne Lund					X				

Nr	Henvendelse fra	Støj på projekt-strækningen i Hillerød	Støj på projekt-strækningen i Allerød	Støj generelt	Natur, miljø og rekreative forhold	Lokal trafik	Ekspropria-tion	Alternativer	Andre emner	Udbygning til Helsingø
33	Stine Rømer					X				
34	Simon Rigét								X	
35	Frank Tidemand		X							
36	Lea Bodin		X							
37	Christian Glahder							X		
38	Christian Glahder			X						
39	Julie Tange					X			X	
40	Peer Pedersen								X	
41	Peer Pedersen								X	
42	Marie-Louise Jönsson					X				
43	Marie-Louise Jönsson					X				
44	Peter Jørgensen	X		X	X	X			X	
45	Ole Erik Olsen					X				
46	Mona Lynge Bonde					X				
47	Morten Danielsen	X								
48	Britt Tinghuus Prestegaard					X				
49	Flemming Thornæs			X				X	X	
50	Mieczyslaw Kavansky					X				
51	Steen Seitner på vegne af beboergruppen på Harløsevej og Ved Freerslev Hegn	X		X						
52	Henri Bornstein på vegne af borgergruppen "Stop motorvejsstøj"		X	X				X	X	

Nr	Henvendelse fra	Støj på projekt-strækningen i Hillerød	Støj på projekt-strækningen i Allerød	Støj generelt	Natur, miljø og rekreative forhold	Lokal trafik	Ekspropria-tion	Alternativer	Andre emner	Udbygning til Helsingø
53	Annelise Poulsen						X			
54	Mikkel Mehnke							X		
55	Flemming Rasmussen		X					X		
56	Gitte Lerche		X							
57	Bjarne Mogensen			X						
58	Nicolas Pontoppidan		X							
59	Marianne og Per Christiansen						X			
60	Karin Starberg		X							
61	Tino Killen Jahn			X						
62	Kim Andersen					X				
63	Hanne Røes					X				
64	Nils Jørgensen			X						
65	Louise Borbye, Annette Breinbjerg	X				X				
66	Gert Faber Larsen	X								
67	Martin og Gitte Davidsen Andersen	X		X			X			
68	Mikael Mikkelsen, Dorthe Nielsen	X					X		X	
69	Mogens bech			X					X	
70	Arne Jensen	X								
71	Thomas Schytz Larsen								X	
72	N. Jørgensen			X						

Nr	Henvendelse fra	Støj på projekt-strækningen i Hillerød	Støj på projekt-strækningen i Allerød	Støj generelt	Natur, miljø og rekreative forhold	Lokal trafik	Ekspropria-tion	Alternativer	Andre emner	Udbygning til Helsingø
73	Søren Søgaard	X								
74	Christian Lygum					X				
75	Jørgen Bacher Nielsen			X	X					
76	Birthe Prowizor		X						X	
77	Mette og Steen Seitner	X								
78	Claus og Marianne Skindersø Jensen		X	X					X	
79	Susanne Stig-Pedersen	X				X				
80	Charlotte Ferkinghoff-Borg						X			
81	Nils Jørgensen							X		
82	Jan Pietraszek					X			X	
83	Tine Blaabjerg	X								
84	Jørgen Schwarz	X								
85	Louise Grenaae	X			X					
86	Jytte Agerup, Merete Them Kjøholm, Peter Krogsgaard, Bodil Schultz, Ebbe Schultz og Poul Fischer		X	X						
87	Søren Blaabjerg	X		X						
88	Birthe Larsen, Klaus Frederiksen		X							
89	Finn Yde-Andersen		X	X						
90	Benjamin Goings	X								
91	Rene Henriksen				X					

Nr	Henvendelse fra	Støj på projekt-strækningen i Hillerød	Støj på projekt-strækningen i Allerød	Støj generelt	Natur, miljø og rekreative forhold	Lokal trafik	Ekspropria-tion	Alternativer	Andre emner	Udbygning til Helsingø
92	Birgit Ponsel							X		
93	Peter Wennerwald	X								
94	Peter Wennerwald								X	
95	Kasper Holtze					X				
96	Lotte Trøjgaard Jepsen	X								
97	Jeppe Bruus								X	
98	Nikolaj Skaareberg Eriksen									X
99	Jørgen Jacobsen				X					
100	Morten Als Pedersen					X			X	
101	Anders Nemming					X				
102	Ole Schouenborg					X				