



MINISTEREN

Miljø- og Fødevareudvalget
Folketinget

Dato 13. december 2018
J. nr. 2018-6285

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Miljø- og Fødevareudvalget har i brev af 19. november 2018 stillet mig følgende spørgsmål MOF alm. del, som jeg hermed skal besvare.

Spørgsmål nr. 215:

NOAH-Trafik har fremsendt en længere redegørelse med bemærkninger til VVM-undersøgelsen af Hillerødmotorvejens forlængelse. Der spørges bl.a. til analysen af K-alternativet, hvorledes fremskrivning af trafik er beregnet, samt WHO's rapport om støjgrænser og støjkonsekvenser i projektet som følge af fremskrivning af trafik.

Svar:

Jeg har forelagt redegørelsen for Vejdirektoratet som oplyser følgende:

”Indledningsvist skal det nævnes, at henvendelsen fra NOAH-Trafik også er modtaget i Vejdirektoratet i forbindelse med den offentlige høring af VVM-undersøgelsen, og vil blive behandlet sammen med alle høringssvar modtaget i perioden.

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. Det 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.

I henvendelsen stilles spørgsmål ved de trafikale effekter og tidsbesparelsen. 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.

Det er rigtigt, at der i trafikmodellen beregnes hverdagsdøgntrafik, men ikke at der så ikke tages hensyn til myldretider, da hverdagsdøgnet beregnes som summen af en række døgnperioder, hvor myldretiden også indgår. Der er såle-



des medtaget øget trængsel på andre dele af veje i Hovedstadsområdet, som ikke udvides i forbindelse med Hillerødmotorvejens forlængelse.”

Side 2/2

Jeg kan desuden oplyse, at VVM-undersøgelsen af Hillerødmotorvejens forlængelse viser, at sammenlignes støjpåvirkningen fra motorvejsprojektet med en fremtidig situation i 2025 uden motorvej, vil den samlede støjbelastning blive lidt mindre. Der vil således være mere støj på strækningen om 7 år, hvis strækningen ikke udvides til motorvej. Reduktionen sker blandt andet fordi motorvejsprojektet inkluderer 5 km støjskærm, en forhøjet støjvold og støjreducerende belægning på strækningen.

Miljøstyrelsens vejledende støjgrænseværdier for både vejstøj og andre typer af støj i Danmark er et udtryk for en støjbelastning, som Miljøstyrelsen har vurderet som miljømæssigt acceptabel.

Det er disse vejledende grænseværdier, som Transport-, Bygnings- og Boligministeriet henholder sig til, herunder den nuværende støjgrænseværdi i Miljøstyrelsens vejledning ved planlægning af ny vejinfrastruktur på 58 dB.

Med venlig hilsen



Ole Birk Olesen