

Dato august 2023
Sagsbehandler Rasmus Larsen
Mail rl@vd.dk
Telefon
Dokument 21/14967-7
Side 1/20

Høringsnotat

Indledende ide- og forslagsfase

Miljøkonsekvensvurdering af Hillerødmotorvejen mellem Ring 4 og Farum

Indhold

Indledning	3
Natur, miljø og klima	4
Vejdirektoratets bemærkninger til høringssvar	5
Trafikale forhold	7
<i>Kollektiv trafik og cykeltrafik</i>	9
<i>Hastighedsnedsættelser</i>	10
<i>0+-løsningen</i>	10
Vejdirektoratets bemærkninger til høringssvar	11
<i>Kollektiv trafik</i>	12
<i>Hastighedsnedsættelse</i>	12
<i>0+ løsning</i>	12
Støj og sundhed	13
<i>Overdækning af motorvejen</i>	15
Vejdirektoratets bemærkninger til høringssvarene	16
<i>Overdækning af motorvejen</i>	17
Øvrige emner	18
Vejdirektoratets bemærkninger til høringssvar	19

Indledning

Den 28. juni 2021 blev der indgået et bredt politisk forlig om "Infrastrukturplan 2035", som omfatter statens investeringer og initiativer på transportområdet for perioden 2022-2035. Det fremgår af aftalen, at der skal ske en udvidelse af Hillerødmotorvejen mellem Ring 4 og Farum. På den baggrund gennemfører Vejdirektoratet frem til 2024 en Miljøkonsekvensvurdering (tidligere kaldet VVM-undersøgelse) af et udvidelsesprojekt.

Som led i miljøkonsekvensvurderingen afholdt Vejdirektoratet en indledende idéfase i perioden 26. januar til og med 6. marts 2023. Vejdirektoratet afholdt borgermøde d. 9. februar i Farum Arena med ca. 350 deltagere.

Indledende idéfase

Formålet med den indledende idéfase er at informere om projektet og den overordnede proces samt at indhente idéer og synspunkter, som kan indgå i det videre arbejde med projektet og undersøgelsen.

Vejdirektoratet har modtaget 178 henvendelser. De omfatter henvendelser fra borgere, herunder fællessvar fra flere grundejerforeninger, samt henvendelser fra bl.a. interesseorganisationer, foreninger og myndigheder.

Mange af de indkomne høringssvar omhandler støj langs strækningen, og flere mener, at den bedste løsning vil være at bibeholde den nuværende Hillerødmotorvej og nogle med forslag til mindre kapacitetsforbedringer. Mange foreslår, at man sænker farten på strækningen og etablerer støjafskærmning især nær boligområder samt satser på den kollektive trafik i stedet. Flere udtrykker bekymring for mere forurening og påvirkning af boliger og rekreative områder. Kun få er tilhængere af en udbygning af Hillerødmotorvejen.

Når resultatet af miljøkonsekvensvurderingen foreligger i efteråret 2024, offentliggøres dette i forbindelse med en afsluttende høring, hvor der også åbnes for muligheden for at indsende kommentarer og bemærkninger til projektet. Der vil også blive afholdt borgermøde, hvor resultaterne af undersøgelsen vil blive præsenteret. Efter høringen og opsamlingen fra denne udarbejder Vejdirektoratet en indstilling til transportministeren.

Høringsnotatet er opbygget i en række afsnit indenfor forskellige emner relateret til de henvendelser der er modtaget i høringsperioden. Under hvert emne er de modtagne høringssvar resumeret og efterfølgende er Vejdirektoratets bemærkninger hertil beskrevet.

Natur, miljø og klima

Mange mener, at hensynet til naturen bør veje tungt i valg af løsning, og flere tilføjer, at Vejdirektoratet ikke bør bygge mere motorvej uden at tage højde for bl.a. Danmarks lovmæssige forpligtelser om CO₂-reduktion. Flere påpeger endvidere væsentligheden af, at der kommer flere fossilfri busser, busser i egen kørebane, et øget antal el-biler, mere samkørsel, gode og attraktive cykelforhold, og ikke mindst at S-banen forlænges til Hillerød. Flere mener endvidere, at en udvidelse af motorvejen, med dertil hørende øget trafikmængde, vil gøre det vanskeligere at nå Furesø Kommune ambitiøse klimamål, som skal gøre kommunen CO₂-neutral i 2030. En borger pointerer, at projektet bør iberegne CO₂-aftrykket fra anlægsfasen.

Mange frygter, at en udvidelse af Hillerødmotorvejen vil medføre øget belastning på natur og rekreative forhold, specifikt i området omkring Furesø, Farum Sø og Nørreskov. I forlængelse heraf mener mange, at fokus snarere burde være på at udbedre de skader, som motorvejen i forvejen forvolder på de omkringliggende omgivelser, herunder Bøndernes Hegn og Hareskoven. Mange mener af samme årsag, at motorvejen bør begrænses til det allerede eksisterende vejareal, eksempelvis ved at inddrage nødspor til kørebane. En borger spørger, om det er nødvendigt og lovligt med en yderligere udbygning i et Natura 2000-område. Furesø Ungeklimaråd (FUKR) ønsker en konkretisering angående erstatningsnatur, herunder typer af ventet erstatningsnatur, og spørger, om det vil være fuldvoksne træer som dem, der ville blive fældet for at skabe vej til motorvejen. GF Skovhuskrogen ønsker den mindst indgribende løsning i forbindelse med en eventuel udvidelse, samt en sammenhængende løsning, hvor der prioriteres en naturlig overgang til skov og ikke en yderligere opdeling.

Flere udtrykker bekymring for, at vigtige habitater og arter som pindsvin, rådyr, isfugl samt især flagermus kommer til at lide under en udvidelse af Hillerødmotorvejen, herunder ikke mindst i anlægsfasen. Eksempelvis mener Furesø Ungeklimaråd (FUKR), at planer om at udvide motorvejsbroen ved Fiskebæk bør skrinlægges, da isfuglen lever her. En borger spørger, hvordan det harmonerer med en udvidelse af motorvejen, at der er opsat speciel belysning langs Frederiksborgvej af hensyn til de fredede flagermus. En anden mener, at man bør undersøge nærmere, inden det lille stykke skov mellem motorvejen og Frederiksborgvej eventuelt inddrages, samt om et område nord for fodgængerbroen ved Skovgårds Allé, helt op mod motorvejen, kan henlægges til urørt skov. Samme borger bekymrer sig desuden for projektets eventuelle betydning for vanddyr i vådområderne under Fiskebækbroen. Enkelte mener, at Vejdirektoratet bør undersøge mulighederne for flere faunapassager samt forbindelser for gående og cyklende langs strækningen og hen over motorvejen. En borger foreslår desuden, at der sættes tæt hegn op på strækningen fra afkørsel 10 Farum nordpå mod afkørslen mod Allerød for at holde vildt fra at krydse motorvejen.

Flere er bekymrede for projektets mulige betydning for regnvandsforhold, navnlig i sammenhæng med eventuel ny asfaltbelægning – en borger spørger i denne forbindelse, hvor regnvandet skal løbe hen og udtrykker samtidig bekymring for forurening af områdets søer.

Flere nævner, at man allerede i dag oplever problemer med luftforurening, herunder i Farum Midtpunkt, og at motorvejen er den væsentligste kilde til luftforureningen. I forlængelse heraf er mange bekymrede for yderligere luft- og partikelforurening ved en eventuel udvidelse af motorvejen. En enkelt borger pointerer hertil, at en substantiel overgang til mere klimavenlige brændstoffer fortsat ligger nogle år ude i fremtiden. Flere pointerer, at en øget trafikmængde ikke blot vil medføre øget CO₂-udledning, men også anden forurening fra bi-

ler, herunder fra bildæk med følgende udledning af en lang række miljøfremmede giftstoffer, herunder carcinogene stoffer, som har sygdomsfremkaldende effekt for alle levende organismer og mennesker og med konsekvenser for såvel grundvand som søer og vandløb grundet bl.a. mikroplast, tungmetaller, ftalater, carbon black, zinkoxid, stearinsyre, svovl og antioxidanter. Andre lægger op til, at en udvidelse af motorvejen vil give en voksende forurening fra de mange bildæk, og at denne forurening må undgås ved foranstaltninger til opsamling på selve motorvejen – samt at problemet kan begrænses betragteligt ved at sænke tophastigheden på strækningen. I forlængelse heraf er mange bekymrede for, at en udvidelse af motorvejen vil medføre flere biler med højere kørehastighed og deraf både mere støj og højere miljøbelastning.

En borger påpeger, at der langs de store motorveje ligger meget affald, der ofte er smidt ud ad bilvinduer eller er blæst af ladet på store lastbiler eller trailere.

Mange udtrykker bekymring for visuelle gener samt lugtgener ved en eventuel udvidelse af motorvejen. En borger påpeger, at motorvejen allerede i dag forløber højt over det omgivende terræn med tætliggende bebyggelse, og at man både kan se og høre støjen fra motorvejen fra Kollekollevej, herunder når man bevæger sig til fods langs med motorvejen til gangbroen i retning mod Nørreskov. En borger ønsker en grundig undersøgelse af lugtgener fra motorvejen. Hertil lægger flere, at man bør indtænke tiltag mod luftforurening, og at eventuel afskærmning bør indpasses i naturen.

Flere er bekymrede for de rekreative værdier, herunder omkring Furesø og Farum Sø, i Store Hareskov, Frederiksdal Skov og Nørreskov, blandt andet som følge af øget støj.

GF Stenvadpark udtrykker bekymring for, at projektet vil forårsage problemer med overflade-regnvand, navnlig i forbindelse med skybrud.

Vejdirektoratets bemærkninger til høringssvar

Vejdirektoratet takker for høringssvarene om natur, miljø og klima og har noteret de mange input i forhold til natur- og miljøforhold i området, samt konsekvenser for klimabelastningen. Det er værdifuld viden, som nu indgår i projektet og som bidrager til at forbedre analyserne.

Det er korrekt, at en øget trafikmængde vil give anledning til en større CO₂ påvirkning og luftforurening. Denne påvirkning forventes dog at blive mere og mere begrænset i takt med overgangen til fossilfri biler. Det skal hertil bemærkes, at trafikken formentlig vil stige selvom motorvejen ikke udvides. I forbindelse med miljøkonsekvensvurderingen vil klimapåvirkningen og luftforureningen af den øgede trafik blive vurderet og beskrevet, samt hvilken klimapåvirkning selve anlægget af en udvidelse vil medføre, således at dette medtages i en efterfølgende beslutningsproces.

I forbindelse med miljøkonsekvensvurderingen vil der blive foretaget en kortlægning af eksisterende natur- og miljøforhold i området. I den forbindelse gennemføres blandt andet en række feltundersøgelser, som har til formål at kortlægge de forskellige naturværdier og arter i området, herunder lokaliteter på udpegningsgrundlaget i Natura 2000-områder, §3 beskyttet natur og bilag IV arter. Med udgangspunkt i kortlægningen vil det herefter blive vurderet i henhold til miljølovgivningen, om der sker påvirkninger af miljøet og naturen i forbindelse med projektet. Påvirkningsgraden vil blive vurderet i forhold til det enkelte fagtema og der vil blive vurderet om afværgeforanstaltninger af uundgåelige påvirkninger er nødvendige.

Afværgeforanstaltninger kan for eksempel være ved at etablere og/eller forbedre faunapassager og/eller vildthejn på strækningen, blandt andet ved dyreveksler. Det kan også være ved at etablere ny

natur eller skov som erstatning for noget, som inddrages. Etablering af ny natur og skov sker med et dobbelt så stort areal som det der evt. inddrages til projektet. De nødvendige foranstaltninger beskrives i miljøkonsekvensrapporten og indarbejdes i anlægsoverslaget for projektet.

I miljøkonsekvensvurderingen undersøges desuden både grundvandsforhold og områder med særlige drikkevandsinteresser mv., ligesom undersøgelser ift. afvanding og overfladevand også indgår. Der laves miljøkonsekvensvurdering for alle målsatte vandforekomster herunder Furesø og Farum Sø, som påvirkes af projektet. Desuden foretages beregninger og vurderinger af påvirkningen af den økologiske tilstand og den kemiske tilstand i henhold til vandrammedirektivet og indsatsbekendtgørelsen, dvs. en redegørelse for påvirkningen af smådyr/bunddyr, fisk, planter, planteplankton, akvatisk flora, alger og den kemiske påvirkning af vandløbet fra miljøfremmede stoffer. Eventuelle påvirkninger og deraf følgende afværgeforanstaltninger vil også blive fastlagt i miljøkonsekvensvurderingen. I projektet forudsættes etableret kantopsamling som opsamler al vejvand og leder det til regnvandsbassiner, for at kunne rense, forsinke og håndtere den øgede mængde vejvand, inden det udledes til eksisterende vandløb og søer. Afvandingssystemet dimensioneres desuden til øgede nedbørsmængder.

Vejdirektoratet har tidligere gennemført målinger af luftkvaliteten langs motorveje som viser at grænseværdierne ikke overskrides. Generelt bliver luftkvaliteten langs veje bedre som følge af EU-krav til bilens emissioner, samt en forventet større andel af el-biler. I analyser af luftkvalitet ses, at på motorveje med en større trafikmængde end på Hillerødmotorvejen, vil luftkvaliteten i en afstand på ca. 40-50 m være svarende til baggrundsniveauet for luftkvalitet uden nærhed til bl.a. større veje.

Mulige lugtgener fra motorvejen omhandler formentlig udstødningsgasser og det forventes ikke at en udvidelse vil medføre yderligere lugtgener, da selve fortyndingen af luft vil foregå tæt ved motorvejen og således ikke i større afstand til vejen som beskrevet ovenfor for luftkvalitet.

Stier og rekreative forbindelser vil blive opretholdt og der vil i Miljøkonsekvensvurderingen blive foretaget vurderinger af om evt. muligheder for at etablere nye stiforbindelser, samt faunapassager som tidligere nævnt, i projektet.

Normalt vil der ikke blive etableret støjdæmpende foranstaltninger ved rekreative områder. Vejdirektoratet er meget opmærksom på de støjgener der opleves ved friluftsliv i rekreative områder og vil i undersøgelsen vurdere om der evt. i sammenhæng med etablering af støjdæmpende foranstaltninger ved boligområder kan etableres støjafskærmning ved rekreative områder.

De visuelle konsekvenser af en udvidelse vil blive vurderet i Miljøkonsekvensvurderingen.

Som en del af undersøgelsen vil Vejdirektoratet endvidere have dialog med Furesø Museum og blandt andet anmode museet om at udarbejde en arkivalisk kontrol, som kan give indblik i forventningen til kulturarv i området. Ud fra dialogen med museet fastsættes det videre forløb og behov for eventuelle arkæologiske forundersøgelser mv.

Trafikale forhold

Mange mener, at der ingen trafikmæssig grund er til at udvide Hillerødmotorvejen på den foreslåede strækning, samt at øget kapacitet blot vil medføre øget trafik og flytte de nuværende problemer med trafikpropper mod eksempelvis Gladsaxe eller Lautrupparken og dermed skabe en dominoeffekt af trængsel. En borger mener eksempelvis, at tæt trafik på Hillerødmotorvejen skyldes et flaskehalsproblem omkring Herlev/Mørkhøj i retning mod København og omkring Allerød i retning mod Hillerød – samt at en eventuel udvidelse omkring Værløse/Farum reelt vil være virkningsløs samt forstyrrende for trafikken i anlægsperioden.

Miljørådet i Furesø Kommune (MFK) mener, at effekten af en motorvejsudvidelse kun kortvarigt vil kunne mærkes i form af mindre flaskehals og trafikalsandsning, og at strækningen igen vil blive belastet særligt på spidsbelastningstidspunkter, hvorved der ikke er opnået en varig forbedring. Endvidere mener MFK, at det største problem i forhold til kødannelse ikke primært skyldes vejens kapacitet, men snarere den fortætning, der opstår ved frakørslen til Ring 4, og at en motorvejsudvidelse ikke vil afhjælpe dette.

En borger spørger til prognoserne for den sydgående trafik i de travle morgentimer, hvad antallet af biler er i den mest belastede time på døgnet i dag, samt hvad Vejdirektoratets prognose siger for 2029 om antallet af biler i den mest belastede time på døgnet. Samme borger spørger, hvad kapaciteten er per time på en tosporet motorvej, hvis der ikke er til- og frakørsler eller andre trafikproblemer i kørselsretningen.

En anden borger mener, at udvidelsen kun bør ske i nordgående retning.

En borger ønsker, at man udvider Hillerødmotorvejen til tre spor i begge retninger, mens en anden ønsker minimum et kørespor yderligere i hver retning samt bedre varsling og skiltning af vognbanesammenfletning fra Gladsaxe Ringvej og Motorring 3 til Hillerød i nordgående retning. En fjerde mener, at udvidelsen bør strække sig fra ring 3 til Farum.

En borger anbefaler, at en eventuel udvidelse af motorvejen sker ind mod midten af broen over Kollekollevej. En anden borger foreslår, at det overvejes at bytte linjeføringen af motorvejen og Kollekollevej rundt, så Kollekollevej løftes hen over motorvejen, hvis det eksempelvis viser sig, at den eksisterende motorvejsbro over Kollekollevej ikke kan bære de yderligere vejbaner og effektivt støjafskærmning og derfor skal erstattes af en ny bro.

Mange foretrækker en forbedring af andre vejstrækninger, herunder strækningen mellem Allerød og Hillerød samt vejkrydset ved Ring 04, og flere nævner, at trængselsproblemerne primært skyldes en flaskehals ved netop Ring 4 ved Bagsværd (tilslutningsanlæg 6 samt tilkørslen til Ring 4). Flere nævner i denne sammenhæng, at udvidelsen af Hillerødmotorvejens forlængelse fra Allerød til Hillerød giver anledning til markant mere trafik på strækningen syd herfor mellem Farum og Motorring 3. En borger mener, at det var bedre med en udvidelse af Hillerødmotorvejen fra Ring 4 til Helsingør, og enkelte andre mener, at en udvidelse af Hillerødmotorvejen bør afvente en eventuel udvidelse af Ring 4.

Flere bemærker, at der særligt om morgenen på hverdage er store trafikale problemer på motorvejen i retning mod København, og at de trafikale problemer navnlig opstår ved frakørslen til Ring 4. En borger ligger hertil, at det i særdeleshed er den indadgående morgentrafik, der er belastet, og at nødsporet mellem Vær-

løse og Bagsværd allerede er taget i brug, men at der alligevel sker trafikophobning som en direkte konsekvens af frakørslen til Ring 4 (primært i retning Ballerup) samt motorvejskrydset i Gladsaxe – og at ekstra spor på den givne strækning ikke vil afhjælpe trængselsproblematikkerne.

En borger foreslår, at man flytter frakørslen til Ring 4 frem til umiddelbart efter Fiskebækbroen, så trafikken til Ring 4 ledes ud på Frederiksborgvej og derfra til Ring 4 – og at dette vil fjerne behovet for et ekstra spor på motorvejen efter Fiskebækbroen og nyttiggøre Frederiksborgvej. Grundejerforeningen Farumsødal mener, at en stor del af trængselsproblematikken vil være løst, hvis der etableres en ekstra svingbane til højre i Ring 4-krydset, samt hvis alle de bilister, der skal op til Ring 4, straks efter Værløse-tilkørslen trækker ud i nødsporet. En anden borger pointerer, at trængsel på motorvejen ofte medfører øget trafik igennem Furesø Kommune via Frederiksborgvej mod syd og via Skovbrynet, og specifikt uønsket trængsel igennem Farum, fordi bilister ønsker at springe dele af motorvejen over og tilgå Ring 4 eller køre ned på motorvejen for at forsætte. Mange udtrykker bekymring for øget trafik gennem Furesø Kommune.

En borger foreslår, at der opsættes advarselstavler med kommunikation til bilister ved broerne.

En borger mener, at bilister holder i kø, fordi de ikke kan komme af, ikke fordi de ikke kan komme på motorvejen – og at kødannelserne opstår på O4, E47, O3 eller mellem Mørkhøj og Utterslev. En anden borger mener, at trængselsproblemerne koncentrerer sig om de to sydgående ramper i Farum, at de er mindre hen over Fiskebækbroen, samt at en accelerationsbane på den sydlige Farum-tilkørsel helt hen til Fiskebækbroen formentlig vil hjælpe meget. Samme borger ønsker tilsvarende en længere accelerationsbane til den nordlige Farum-tilkørsel mod syd, men ikke en udvidelse af Fiskebækbroen. Endvidere mener den pågældende borger, at nødsporsløsningen mellem Værløse og Bagsværd fungerer fint, og at man på sigt kan overveje en nødsporsløsning fra Farum til Værløse i sydgående retning. Endelig spørger den pågældende borger, om Vejdirektoratet kender årsagen til, at bilister i perioder kører langsomt over Fiskebækbroen. En anden borger tilføjer, at afkørslen til Værløse i nordgående retning må kunne udnyttes bedre.

En borger mener, at de eksisterende trafikale problemer skyldes den måde, hvorpå bilister kører, herunder konkret ved at mange bilister konsekvent kører væsentligt langsommere ved indersporet og hurtigt ved ydersporet – og at en udvidelse med flere kørespor ikke vil afhjælpe trængselsproblemerne, men blot skabe øgede støjproblemer for omkringboende, flere miljømæssige problemer, mere forurening og potentielt ødelægge biodiversiteten i områder langs strækningen.

En borger foreslår, at man for at undgå at inddrage yderligere områder til en udvidelse af Hillerødmotorvejen kan inddrage/lukke Tilslutningsanlæg 9 Farum C og i stedet benytte og forbedre Tilslutningsanlæg 10 Farum. Flere mener, at der ingen grund er til at udvide de nordgående kørebaner og flere anbefaler i stedet, at man fjerner forbindelsen fra Frederiksborgvej til motorvejen i Tilslutningsanlæg 7 Skovbrynet og gør Frederiksborgvej til lokalvej uden adgang til motorvejen.

En anden borger foreslår, at man etablerer en aflastningsfrakørsel mellem Farum og Værløse, da udvidelsen af Hillerødmotorvejen ifølge den pågældende borger blandt andet skyldes voksende industri i Allerød og Hillerød, og at mange af medarbejderne herfra de seneste 10 år er flyttet til Værløse og Farum.

Enkelte foreslår, at man genovervejer den nordlige del af Ring 5.

En borger mener, at man burde flytte den tunge trafik fra lastbiler til godstog.

En anden borger påpeger, at tung trafik skaber rystelser og opfordrer Vejdirektoratet til at indtænke dette i projektet.

Kollektiv trafik og cykeltrafik

Flere spørger, hvordan projektet harmonerer med en eventuel forlængelse af S-banen til Farum, og om der er plads til begge projekter. En enkelt borger mener, at man bør undersøge muligheden for at etablere en højhastighedsbane fra Hillerød gennem Farum og videre til København, når man nu allerede undersøger muligheden for at lave en bane mellem Hillerød og Farum. Enkelte mener på den anden side, at der ikke er grund til at bygge mere jernbane.

Flere mener, at S-banen bør forlænges fra Farum til Hillerød, og at det vil øge flere menneskers incitament til at vælge bilen fra. Hertil føjer en borger, at de nuværende tog kan gøres mere attraktive ved at sikre, at alle passagerer kan få en siddeplads.

Nogle mener endvidere, at der er behov for grundige analyser af, hvordan forbedret kollektiv transport kan overflødiggøre projektet.

Miljørådet i Furesø Kommune (MFK) mener, at gevinsten ved en udvidelse af Hillerødmotorvejen tager udgangspunkt i en lille tidsbesparelse for privatbilisme og andre trafikanter, mens anlægsudgifter og miljøkonsekvenser underordnes dette hensyn. MFK ser dette som udtryk for en forældet tankegang uden skelen til nødvendigheden af at ændre på løsningsforslag til trafikafvikling i form af mere attraktiv offentlig trafik. Enkelte ønsker flere busruter samt anlæggelse af flere jernbanespor, eksempelvis fra Farum til Hillerød og Frederikssund.

Flere mener endvidere, at man i stedet for en udvidelse af Hillerødmotorvejen burde fokusere på bedre forhold for cyklende og udbygning af cykelinfrastrukturen, og at dette samtidig kunne frigive kapacitet på motorvejen. En borger påpeger i denne forbindelse, at man som cyklist fra Farum Øst/Stavnsholt skal krydse motorvejen to gange, hvis man vil følge den, uanset om man skal mod nord (ad Bregnerød Byvej/Hyrebakken) eller mod syd (ad Frederiksborgvej) – og at en cykelsti langs motorvejen på østsiden ville afhjælpe problemet.

GF Skovhuskrogen (GFS) ønsker at fremhæve fokus for en sammenhængende løsning, hvor nuværende broer bliver prioriteret og eventuelt videreudbygget. GFS frygter endvidere, at motorvejsudvidelsen vil ske på bekostning af den eksisterende supercykelsti.

Flere påpeger, at en styrkelse af den kollektive trafik vil ligge i naturlig forlængelse af de danske klimamål og Danmarks position som førende inden for grøn omstilling, hvorimod en udvidelse af motorvejen vil have en modsatrettet effekt, herunder i form af øget CO₂-udslip. Enkelte borgere ønsker, at en eventuel udvidelse af Hillerødmotorvejen i så fald planlægges med et særskilt spor til kollektiv trafik og fossilfri biler – og enkelte mener, at kørebaner særligt reserveret til busser og biler med mere end en person i samt elbiler kunne inspirere flere til mere CO₂-venlige transportformer. En anden foreslår busprioritering med elbusser i eget spor på Hillerødmotorvejen og med hyppige afgang. En foreslår hurtigbusser, og en anden borger mener, at lavere billetpriser vil få flere til at tage toget, og at færre biler vil ende i storbyerne, hvis flere af dem, der bor i nærheden af jernbanerne, tager toget. En borger mener, at der bør laves regler for øget brug af elbiler i Furesø Kommune og nær-kommunerne. En anden foreslår såkaldt roadsharing for at reducere biltrafikken med en løsning, hvor eksempelvis biler med et bestemt slutnummer på nummerpladen ikke må benytte motorvejen på bestemte dage.

Mange hørings svar foreslår forbedrede forhold for busser, biler med flere passagerer o.l. Flere foreslår anlæg af carpool-parkeringspladser samt særlige carpool-kørebaner. Mange ønsker flere p-pladser ved togstationer for at øge antallet af pendlere med offentlige transportformer. En anden foreslår, at roadpricing inkluderes i planlægningen.

En borger mener, at en udvidelse af motorvejen sender et klart signal om at opprioritere bilkørsel, og at det vil få antallet af bilister og biler til at vokse, også på de små lokale veje og skoleveje – og at flere af den grund vil køre deres børn i skole, fordi de alligevel skal afsted med bilen, eller fordi det føles utrygt at sende børnene ud på de stærkt trafikerede små veje i myldretiden. Endvidere frygter den pågældende borger, at personer, som allerede har valgt den kollektive transport eller cyklen til måske igen vil gå tilbage til bilen, hvis motorvejene udvides. Samme borger mener desuden, at en nedbringelse af de danske CO₂-udledninger må ske gennem ændring af vaner og adfærd, herunder tilvalg af kollektive transportmidler, bl.a. i kombination med cyklen – og at det kun sker, hvis den kollektive transport gøres mere attraktiv end bilkørsel, f.eks. via S-tog mellem Farum og Hillerød, god plads til cykler i toget, gode cykelparkeringsmuligheder og et godt og sikkert cykelstinet. En anden borger foreslår en ordning, som giver kontant belønning for at tage cykel eller offentlig transport til og fra arbejde.

Hastighedsnedsættelser

Flere ønsker, at hastigheden nedsættes på hele eller dele af strækningen, ikke mindst for at dæmpe dækstøj – til eksempelvis 90 eller 70 km/t. Enkelte tilføjer, at hastigheden på motorvej gennem byområder generelt bør sænkes. Flere påpeger, at dette også vil have positiv betydning for klimaet og medføre mindre luftforurening.

Grundejerforeningen Farumsødal (GFFS) ønsker, at man allerede i dag nedsætter hastigheden til 90 km/t på motorvejen, indtil solide afværgeforanstaltninger for støjen er på plads. GFFS mener, at hastigheden herefter kan sættes op til 110 km/t igen.

En borger foreslår, at hastigheden reguleres automatisk efter støjbelastningen fra motorvejen.

Andre foreslår, at hastigheden sænkes på særlige tidspunkter af døgnet. En anden foreslår, at Vejdirektoratet trækker på erfaringer fra Tyskland, herunder med hensyn til nedsættelse af hastigheden i perioder hen over døgnet.

Nogle borgere mener, at en udvidelse til 6 spor vil give større mulighed for at køre hurtigere end i dag.

En enkelt borger foreslår strækningsbaseret hastighedskontrol gennem Farum i stedet for blot et fartkamera på et givet punkt. En anden foreslår faste fotofælder, helst som strækningsmåling, så hastighedsbegrænsningen overholdes.

En borger mener, at hastighedsnedsættelser ødelægger nødvendig infrastruktur.

0+-løsningen

Mange af de indkomne hørings svar taler for en 0+-løsning med mindre kapacitetsfremmende forbedringer, bl.a. med henvisning til, at en udvidelse med ekstra spor i begge retninger samt nye nødspor næppe vil give den fornødne forbedring i forhold til omkostningerne. Flere foreslår i den forbindelse inddragelse af nødsporet mellem Ring 4 og tilslutningsanlæg 8 udvidet frem til eksempelvis tilslutningsanlæg 10. En borger foreslår hertil, at der etableres elektronisk regulering af trafikken, så nødsporet kun anvendes i de perioder på døgnet, hvor trafikken er størst.

Flere mener, at en eventuel udvidelse af motorvejen bør begrænses til det eksisterende vejareal, så man ikke inddrager og skader yderligere natur – eksempelvis ved at videreføre princippet om inddragelse af nødspor til kørebane mellem Farum og Værløse, sådan som det allerede er gjort mellem Værløse og Bagsværd. Hertil føjer flere, at en sådan udvidelse bør begrænse sig til spidsbelastningsperioder og specifikt morgenmyldretid samt kun i retning mod København. Andre ser gerne, at nødsporene tages i brug i begge retninger mellem Ring 4 og Farum, og at nødsporene også bør tages i brug i myldretiden morgen/eftermiddag, hvor der i dag opleves kapacitetsproblemer. En enkelt mener desuden, at Vejdirektoratet bør overveje en løsning, som udnytter vognbaner og nødspor bedre, og hvor køreretningen i sporene ændres afhængigt af tidspunkt, sådan at man i myldretiden har flere spor ind mod byen om morgenen og modsat om aftenen, hvor mange pendler ud af København.

En borger mener endvidere, at flere kørebaneer ikke vil afhjælpe problematikken med, at trafikken sander til omkring tilslutningsanlæg 6 til Ring 4, men derimod vil forværre den. Tilsvarende spørger den pågældende borger, om der grundet tilkørsel fra Skovbrynet/Frederiksborgvej overhovedet kan laves ekstra kørebaneer dér.

En borger mener, at alle Farum Midtpunkts borgere vil blive ramt af en eventuel udvidelse af motorvejen og ønsker i så fald en 0+-løsning med støjskærme og ny, støjdæmpende asfalt ud for Farum Midtpunkt på et areal, som endvidere kan rumme jord til beplantning. Den pågældende borger foreslår, at der spændes wire ud over kørebaneen, så planter som efeu kan dække arealet, samt at hastigheden for køretøjer nedsættes på strækningen.

Enkelte påpeger, at en 0+-løsning vil være mindre omkostningstung end alternativerne, og flere mener desuden, at 0+-alternativet vil være mindre skadeligt for naturen, bl.a. grundet en forventet kortere anlægsperiode.

Vejdirektoratets bemærkninger til høringsvar

Vejdirektoratet takker for høringsvarene om de trafikale forhold på strækningen og har noteret de mange input om bl.a. oplevede flaskehalse og forslag til løsninger som vil indgå i det videre arbejde.

Det er korrekt, at det særligt er i morgen- og eftermiddagsmyldretiden at der opleves kapacitetsproblemer på strækningen i henholdsvis sydlig og nordlig retning. Dette skyldes formentlig flere faktorer, herunder mængden af trafik i myldretiden (spidstimen), vejens kapacitet og flere flettestrækninger, samt generelle flaskehalse andre steder på det overordnede vejnet omkring Hovedstaden.

Særligt omkring Ring 4-kryset opleves trafikale udfordringer, da meget trafik skal mellem Ring 4 og Hillerød-motorvejen, samt flettestrækningen fra henholdsvis TSA (tilslutningsanlæg) 7 Skovbrynet, hvor trafik videre ad Hillerød-motorvejen i sydlig retning skal op over Ring 4 broen, og efterfølgende ved TSA 5 Værebrovej, som særligt på tidspunkter med meget trafik har vanskeligt med at få afviklet trafikken uden kødannelser. Også ved Farum opleves problemer i myldretiden i forbindelse med trafikafviklingen ved tilslutningsanlæg.

Vurderingen af de aktuelle trafikale problemer på strækningen, og årsagerne hertil, samt vurdering af trafikafviklingen i en fremtidig situation vil blive undersøgt nærmere i Miljøkonsekvensvurderingen. Der vil i den sammenhæng blive foretaget trafikberegninger med OTM-modellen, hvor trafikken i Hovedstadsområdet og på projektstrækningen kan fremskrives. Fremskrivningen sker på baggrund af en kalibrering af modellen med aktuelle trafiktællinger og en lang række forudsætninger om bl.a. trafikvækst, bilejerskab, turformål mv.

Der vil også blive foretaget mere konkrete analyser af bl.a. konkrete rampetilslutninger og kapacitet på delstrækninger, effekter på lokale veje og afledte effekter på Hillerødmotorvejen syd for Ring 4. Kapaciteten i et motorvejsspor, på strækninger uden ind- og udfletning eller andre forhold der kan begrænse kapaciteten, vurderes normalt at være ca. 2100 køretøjer per time.

Den besluttede udvidelse af Hillerødmotorvejens forlængelse mellem Allerød og Hillerød forventes ikke at give markant øget trafik på Hillerødmotorvejen mellem Ring 4 og Farum. I forbindelse med VVM-undersøgelsen af Hillerødmotorvejens forlængelse blev trafikken fremskrevet til et basisår 2025 med og uden en udbygning af forlængelsen. Med en udbygning af Hillerødmotorvejens forlængelse mellem Allerød og Hillerød forventes trafikken mellem Farum og Værløse i 2025 at stige med 3.000 køretøjer og med 1.900 køretøjer (syd for Værløse) i døgnnet. På Hillerødmotorvejen mellem Allerød og Farum vil stigningen således være ca. 8 % og lavere længere syd på.

Der vurderes ikke umiddelbart behov for at etablere nye tilslutningsanlæg eller at lukke eksisterende tilslutningsanlæg på strækningen. For tilslutningsanlæg nr. 7 Skovbrynet kan der med den nuværende udformning være udfordringer med særlig indfletning på Hillerødmotorvejen, hvor trafikken fra Frederiksborgvej i dag skal over Ring 4 broen for efterfølgende at kunne flette ind på Hillerødmotorvejen. Der vil i MKV'en blive foretaget analyser af en fremtidig trafik situation og på baggrund af denne vurderet antal og placering af tilslutningsanlæg.

Kollektiv trafik

Der er ikke i kommissoriet for Miljøkonsekvensvurderingen beskrevet nærmere analyser af forbedring af den kollektive trafik. Der vil dog blive taget hensyn til en evt. forlængelse af S-banen mellem Farum og Hillerød, hvor en forundersøgelse er besluttet gennemført i Infrastrukturplan 2035, og særligt i forbindelse med vurdering af en mulig overdækning gennem Farum.

Umiddelbart vil et øget fokus på den kollektive trafik og forbedring af denne være op til en politisk beslutning og skal formentlig ses i et bredere perspektiv om den trafikale situation i hovedstadsområdet.

Hastighedsnedsættelse

På baggrund af det store ønske om hastighedsnedsættelse vil Vejdirektoratet foretage en trafikberegning med en lavere hastighed på motorvejen på 80 km/t og belyse de trafikale og støjmæssige effekter heraf. Det skal i den forbindelse bemærkes, at hastighedsnedsættelser har en samfundsøkonomisk omkostning, som sjældent står mål med den begrænsede støjreduktion, der kan opnås ved en lavere hastighed.

Støjmæssigt vurderes en reduktion i kørte hastigheder for biltrafikken på 10-20 km/t at medføre en støjreduktion på ca. 1-2 dB, hvilket er på grænsen til at være en hørbar forskel. Støjbidraget fra den tunge trafik vil ikke blive påvirket, da den tunge trafik allerede kører under 90 km/t. Med hensyn til brændstofforbrug og CO₂ udledning vil en hastighedsreduktion reducere både CO₂ udledning og brændstofforbrug på strækningen.

0+ løsning

For at afdække, hvorvidt en udvidelse med et ekstra spor i hver side samt nødspor er den rette løsning for at forbedre de trafikale forhold, vil der som en del af undersøgelsen også blive set på muligheden for et såkaldt 0+alternativ, som er en mindre omfangsrig løsning end en fuld udbygning. Det kan fx være kørsel i nødspor eller andre tiltag, som er målrettet specifikke udfordringer på strækningen.

Der er i høringsssvarene kommet flere bud på, hvilke evt. mindre forbedringer som kunne være en mulighed. Der vil således i undersøgelsen blive vurderet et 0+-alternativ som vil indgå på samme niveau som en løsning med et ekstra spor, således at der kan træffes en beslutning om løsning på et oplyst grundlag.

Støj og sundhed

Mange hørings svar udtrykker bekymring for, at en udvidelse af Hillerødmotorvejen vil generere mere støj i lokalområdet, og mange ønsker, at der opsættes mere støjafskærmning i form af volde og skærme. Miljørådet i Furesø Kommune mener i forlængelse heraf, at det må være en forudsætning for en eventuel motorvejsudvidelse, at den ikke medfører, at flere borgere bliver belastet af støj. Enkelte foreslår desuden beplantning som muligt værn mod støj. Flere ønsker en samlet og sammenhængende løsning for støjreduktion af motorvejen, og flere mener, at Vejdirektoratet undervurderer de aktuelle og fremtidige støjproblemer. Mange pointerer, at støjen fra motorvejen kun er blevet værre gennem årene. Flere tilføjer, at støjen allerede i dag overstiger Miljøstyrelsens vejledende grænseværdi for støj, så man eksempelvis ikke kan sove med åbent vindue i områderne nær motorvejen.

Mange ønsker, at den eksisterende helbredsskadelige støj nedbringes markant, før en eventuel udvidelse af motorvejsnettet overvejes. Flere mener desuden, at øget trafik – eksempelvis grundet en udvidelse af Hillerødmotorvejen – vil have negativ betydning for både naturen og folkesundheden, bl.a. gennem øget støj og luftforurening. Flere påpeger, bl.a. med henvisning til Verdenssundhedsorganisationen WHO, at støj er sundhedsskadeligt, samt at trafikstøj øger risikoen for en lang række sygdomme og gener, herunder tinnitus, hovedpine, søvnbesvær, forhøjet blodtryk, stress, angst og forøget risiko for forskellige hjertekarsygdomme, kræft, demens, samt at støj også kan påvirke ydeevnen og børns indlæring og motivation. I forlængelse af sidstnævnte påpeger enkelte, at der ligger to skovbørnehaver lige op ad Hillerødmotorvejen syd for Fiskebækbroen. Børnehaven Fuglereden/Børnehuset ved Søerne udtrykker tilsvarende bekymring for de støjgener, som motorvejsudvidelsen vil medføre, samt hvordan denne støj vil påvirke trivselen for husets børn samt arbejdsmiljøet for personalegruppen.

Flere opfordrer til, at Vejdirektoratet indtænker resultaterne fra Fremtidens forstad uden støj fra motorvejearbejdet for Furesø Kommune, Gladsaxe Kommune og Realdania.

Enkelte mener, at støjafskærmning bør være efter tysk forbillede, sådan at støjskærme bøjer ind over vejen. Grundejerforeningen Kollekolleparken føjer hertil at støjskærme så vidt muligt skal passes naturligt ind i omgivelserne, der består af både by og fredet skov. Andre mener, at støjskærme skal være lydabsorberende, så støjen ikke reflekteres – særligt eventuelle østlige støjskærme ved Værløse, så det undgås, at støjen reflekteres ind over byen.

Grundejerforeningen Farumsødal (GFF) ønsker, at Vejdirektoratet i dette projekt tænker i løsninger på et 100-årigt sigte, herunder når det gælder overholdelse af støjgrænser, og at der laves en fremskrivning af trafikken i et langt perspektiv til mindst 2043 i beregningen af støjudfordringen. Konkret ønsker GFF, at cykel- og fodgængerovergangen mellem Farumsødal og Dybedalsvej ikke bliver kilde til overførsel af støj fra motorvejen til GFF, og at indgangshullerne fra broovergangen til områderne bag ikke bliver et smuthul for støj, men at der etableres en ubrudt linje af støjskærme, som endvidere gøres så høje som muligt, og som placeres så tæt på støjilden som muligt. Endvidere ønsker GFF, at der kigges på overgangsbroerne separat, og

at der også arbejdes for, at støjgenen, når man passerer over broen, mindskes. GFF ønsker desuden, at der placeres støjskærme mellem det nordgående og sydgående tracé, for at støjen fra det fjernest liggende tracé bedst muligt støjreduceres.

Flere borgere mener, at den nuværende støjafskærmning kun har haft delvis effekt. En borger påpeger i forlængelse heraf, at støj breder sig langt over vand, og at meget store dele af Farum er plaget af trafikstøj i dag, specifikt fra Fiskebækbroen.

Grundejerforeningen Kollekolleparken (GK) mener, at broen over Kollekollevej mangler helt afgørende støj-dæmpning og spørger, hvorfor der ikke for længst er indført støj-dæmpning her, ligesom det er forsøgt i mange omgange på broerne ved Farum og Bagsværd. I forlængelse heraf foreslår GK, at den eksisterende støjvold ved Kollekolleparken forbedres, og at man skaber en ny støjvold ved hestefolden/hundeluffer-arealet samt laver støj-dæmpning til begge sider på Kollekollebroen. Endvidere foreslår GK, at støjvolden ved hestefolden kunne udnyttes til et stort solfangeranlæg og/eller kælkebakke og/eller et sted med gode forhold for dyr, der lever i gærder/stensætninger og sol.

En borger finder det besynderligt og diskriminerende, at der på broen ved Skovbrynet og broen over Mølleåen kun er støjværn på den ene side. En anden borger ønsker, at støjskærmen på motorvejsbroen ved Skovbrynet Station gøres både højere og 500 meter længere. En tredje borger ønsker at vide, hvordan man har tænkt sig at støj-dæmpe motorvejsbroen over jernbanen ved Skovbrynet Station og oplyser, at den eksisterende støjskærm ikke yder tilstrækkelig dæmpning for trafikstøjen fra motorvejen. En fjerde borger mener, at hele designet med motorvej højt oppe er en fejlkonstruktion, og at der derfor skal gøres noget radikalt med konstruktionen omkring Skovbrynet Station.

En enkelt borger mener, at det er en meget dårlig løsning, hvis træer og smuk natur erstattes med 8-9 m høje støjskærme.

Mange ønsker støj-dæmpende asfalt udlagt, og en enkelt borger mener, at den støj-dæmpende vejbelægning bør udskiftes hvert tredje år for at have maksimal effekt. En anden påpeger, at der er meget stor forskel på de forskellige typer asfalt, som allerede er udlagt.

GF Stenvadpark ønsker, hvis en overdækning af motorvejen ikke er mulig, at den støjvoldudvidelse, som Furesø Kommune opførte i 2012-14 øst for motorvejen mellem Bistrupvejen og Palholmvej, færdiggøres, og at den 95 m brede åbning i støjvolden lukkes.

Enkelte ønsker, at Vejdirektoratet afstår fra at bruge rumleriller på strækningen.

En borger oplyser, at de forhøjede støjvolde ved Farum Midtpunkt ikke har nedbragt trafikstøjen, men kun flyttet lydbilledet.

En borger pointerer, at man i dag skal ganske langt ind både i Store Hareskov, Frederiksdal Skov og Nørreskov, før man ikke kan høre motorvejsstøj, og at det derfor vil være godt med støjværn langs motorvejen.

Flere udtrykker ønske om et særligt fokus på støjreduktion ved broer, ikke mindst over Kollekollevej.

En borger mener, at motorvejsbroen ved Skovbrynet Station er nedslidt, og at de nuværende støjværn kun hjælper meget lidt mod støj.

Flere ønsker særlige foranstaltninger for at dæmpe trafikstøjen fra Fiskebækbroen. Eksempelvis oplyser Grundejerforeningen Farumsødal (GFF), at Fiskebækbroen er den største støjfordring for GFF. Andre spørger, hvordan Vejdirektoratet vil støjsikre broen. En borger oplyser at støjskærme på broen vil have begrænset effekt, da støjen også breder sig opad og flytter sig langt.

Grundejerforeningen Nørreskov Park ønsker at få afklaret, hvor meget af baggrundsstøjen i området der stammer fra broen over den korte motorvejsbro over Fiskebækvej, samt hvordan støjen bevæger sig fra broen over Fiskebækvej – herunder om Fiskebækvej og de grønne områder omkring Skovlinien fungerer som en form for kanaler, der leder motorvejsstøjen ind i området omkring Højeloft Vænge, Mosegård Park og Langkær Vænge.

En borger foreslår høje støjskærme på toppen af den etablerede vold suppleret med tværgående støjskærme, der dækker hullerne ved Dybedalsbroen.

En anden borger oplyser, at der i dag er hul mellem de eksisterende støjvolde på det nordøstlige hjørne af Farum Midtpunkt (ved Voldstien), og at dette resulterer i stor støjbelastning på stedet. Samme borger foreslår, at hullet lukkes, eller at den ene støjvold forlænges, så der bliver et overlap.

Claus Nar Gruppe, Det Danske Spejderkorps, ønsker at få bekræftet, at en fremtidig støjafskærmning forløber ubrudt gennem Farum og frem til Nørreskoven.

En borger foreslår, at der indgås et samarbejde med ejeren af skovene i området, da skoven især om sommeren ifølge den pågældende borger dæmper støjen betragteligt. I forlængelse heraf foreslår den pågældende borger, at man eventuelt kunne købe skoven af den nuværende ejer.

En borger finder det bemærkelsesværdigt, at Vejdirektoratet nævner, at støjniveauet formodentlig er højere nu end ved den seneste måling. I forlængelse heraf spørger den pågældende, om man ikke bør justere referencen, så den er helt opdateret, og foretage aktuelle målinger over et længere stykke tid.

En borger mener, at der bør stilles samme stramme krav til motorvejens støjbredelse om natten som til virksomheders støjbredelse om natten, samt at de skovarealer, som staten udlægger som mere vilde, bør tilgodeses, når der ses på løsninger til reduktion af støj.

Flere opfordrer til støjmindskende tiltag også under en eventuel anlægsfase.

KolleKolle Konferencehotel udtrykker bekymring for støjgener og adgangsforhold i forbindelse med etablering af en eventuel byggeplads og/eller vandreservoir, samt om øget støj og mangelfuld afskærmning vil være til gene for hotellets gæster og forretning.

Flere udtrykker ønske om, at Vejdirektoratet proaktivt samarbejder med Furesø Kommune om støjforhold.

Overdækning af motorvejen

Mange foreslår en løsning med en hel eller delvis overdækning af motorvejen – særligt på strækningen fra Fiskebækbroen til Bistrupvej samt mellem Vadstrupvej/Værebrovej og Ring 4 – for at begrænse trafikstøj. Der er mange bud på, hvordan en sådan overdækning kan konstrueres og indrettes, herunder med grønne rekreative områder, bedre plads til cykler og gående samt eventuelt madboder, ladestandere til el-biler og mindre veje til lokaltrafik. Nogle mener, at en sådan løsning kan finansieres ved at bygge nye boliger og er-

hverv på siderne af motorvejen og i den nordlige ende af Farum. Eksempelvis mener viceborgmester i Furesø Kommune, at et sådant projekt kunne inkludere etablering af et tracé til jernbane og en station i forbindelse med Farum Bytorv. Flere mener desuden, at en overdækningsløsning vil have en positiv effekt på bl.a. Farums og Bagsværds bymæssige sammenhængskraft. Flere ønsker endvidere en overdækning med solceller. Miljørådet i Furesø Kommune pointerer, at en overdækningsløsning med bebyggelse ovenpå kan få andre uønskede konsekvenser i forhold til blandt andet pres på natur og dyreliv.

Flere mener, at en overdækning af motorvejen nær beboede områder bør gennemføres før en eventuel udvidelse af motorvejen.

Mange mener, at der bør etableres flere og bedre støjskærme, der hvor man ikke kan finde pengene til overdækninger.

En borger ønsker en tunnel fra før Fiskebæk og fortsat ind i en overdækning til efter Farum.

En borger mener, at en overdækning af Hillerødmotorvejen ved Skovbrynet Station er et absolut must.

Grundejerforeningen Nørreskov mener, at muligheden for at køre i to lag bør undersøges, hvis hele strækningen bliver overdækket.

Som alternativ til en overdækningsløsning foreslår en borger, at man bør overveje at opsætte solartrackere med materiale til støjabsorbering på undersiden i det nedsænkede forløb af motorvejen gennem Farum og spørger samtidig, om der kan opsættes et mindre antal landvindmøller på strækningen.

GF Stenvadpark finder det problematisk, at Vejdirektoratets ideoplæg om overdækning af motorveje først færdiggøres på samme tidspunkt, som Vejdirektoratet skal indstille, om delstrækningen gennem Farum skal sendes til transportministeren.

Vejdirektoratets bemærkninger til høringssvarene

Vejdirektoratet er meget opmærksom på støjgenerne fra motorvejene og forsøger bl.a. i udbygningsprojekter som dette, at få afhjulpet nogle af støjgenerne med etablering af støjskærme- og volde på den pågældende strækning.

I forbindelse med Miljøkonsekvensvurderingen vil der således blive gennemført støjberegninger for at vise den støjmæssige påvirkning med og uden en udvidelse af motorvejen, og dette sammenholdes med støjen i den nuværende situation., sammen med forslag til hvor der med fordel kan opsættes støjreducerende tiltag, som eksempelvis støjskærme. De foreslåede støjdæmpende tiltag vil blive medtaget i projektet.

I forbindelse med vurderingen af støjskærmløsninger vil der bl.a. blive set på støjskærme i forskellige højder og udformning (fx såkaldte Hamborg-skærme som bøjer ind over motorvejen), for at finde tiltag, der har den største støjreducerende effekt i forhold prisen.

WHO har i sin rapport 'Environmental Noise Guidelines for the European Region' (2018) en anbefaling om, at støj fra vejtrafik holdes under et niveau på 53 dB, fordi højere støjniveauer kan være forbundet med negative gene og helbredsmæssige konsekvenser.

Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier for støj fra veje er grundlaget for danske myndigheders vurdering af vejstøj. De vejledende støjgrænser er et udtryk for en støjbelastning som Miljøstyrelsen

vurderer, er miljømæssigt acceptabel. Der er tale om en afvejning mellem de virkninger støjen har på mennesker, og samfundsøkonomiske hensyn. Typisk vil de vejledende grænseværdier svare til et støjniveau hvor omkring 10-15 % angiver at være stærkt generet af støjen. Hvis støjen er lavere end de vejledende grænseværdier, vil kun en mindre del af befolkningen opleve støjen som generende, og den forventes ikke at have helbredseffekter. mst.dk/luftstoej/stoej/stoejgraenser/hvad-betyder-de-vejledende-graensevaerdier/

Det er Miljøstyrelsen, der i Danmark fastlægger retningslinjer til støjbeskyttelsesniveauet, og Vejdirektoratet henholder sig til Miljøstyrelsens regler. Miljøstyrelsen har på nuværende tidspunkt ikke fundet det nødvendigt at revidere de danske vejledende støjgrænseværdier på baggrund af WHO-rapporten.

Vejdirektoratet er opmærksomme på, at trafik kan give gener for beboerne langs vejene, og at støjgenerne i sig selv betyder, at livskvaliteten kan påvirkes negativt, hvilket også kan medføre negative helbredseffekter.

Der er derfor i miljøkonsekvensvurderingen stort fokus på støj fra den eksisterende motorvej, og mulighederne for at reducere støjen fra motorvejen vil blive undersøgt.

Vejdirektoratet vil i forbindelse med offentliggørelsen og den afsluttende høring af Miljøkonsekvensvurderingen fremlægge resultaterne af støjregningerne og forslag til etablering af støjreducerende tiltag.

Overdækning af motorvejen

Som fremført på borgermødet og som anført i kommissoriet for undersøgelsen, vil Vejdirektoratet undersøge løsninger for overdækning af motorvejen gennem Farum og på Fiskebækbroen. Det er endnu for tidligt at beskrive konsekvenserne, effekterne og prisen for overdækningsløsninger. Dette vil blive vurderet nærmere i miljøkonsekvensvurderingen, hvor der bl.a. også skal tages hensyn til en evt. forlængelse af S-banen i et forløb parallelt med motorvejen gennem Farum samt udfordringer med trafikafvikling under et anlægsarbejde.

Vejdirektoratet vil i forbindelse med offentliggørelsen og den afsluttende høring af Miljøkonsekvensvurderingen fremlægge resultaterne for mulige overdækningsløsninger og konsekvenser heraf.

Da danske erfaringer med overdækning af motorveje er begrænsede, gennemfører Vejdirektoratet i perioden 2022-2024 i andet regi et mulighedsstudie om overdækning af motorveje, hvor bl.a. vurderingen af overdækning på nærværende strækning på Hillerødmotorvejen indgår med viden. Studiet skal skabe overblik over eksisterende viden og generere nye indsigter til den danske vejsektor om overdækningsløsninger med henblik på at forebygge og begrænse støjgener fra trafikken.

Mulighedsstudiet skal medvirke til at kvalificere den danske debat om mulighederne for overdækninger af motorveje, herunder bidrage til at afklare hvilke typer af overdækninger, der bedst kan passes ind i forskellige lokale forhold under hensyn til bygbarhed og økonomi. Studiet skal ligeledes undersøge, hvordan overdækninger bedst kan løses i forskellige bymæssige kontekster under hensyn til omgivende terræn, bystruktur, natur mv. Derudover skal mulighedsstudiet afdække tilknyttede økonomiske, miljømæssige, vejtekniske, anlægstekniske, drifts- og vedligeholdelsesmæssige, plan- og myndighedsmæssige og juridiske forhold samt beskrive mulige effekter, begrænsninger og konsekvenser. Studiet vil primært fokusere på løsninger over eksisterende vejanlæg, men vil i afrapporteringen perspektivere indsigterne til arbejdet med nye vejanlæg.

Øvrige emner

Banedanmark oplyser, at projektet kan komme i karambolage med en eventuel forlængelse af Farumbanen (Hareskovbanen) til Hillerød (Nordbanen), som kan omfatte en udbygning af den nuværende enkeltsporede jernbanebro over Fiskebæk til en dobbeltsporet jernbanebro, en dobbeltsporet jernbane, der afgrener fra Farumbanen omkring Fiskebæk med en ny linjeføring langs Hillerødmotorvejen til et nyt standsningssted ved Paltholmvej og flere andre forhold. Banedanmark oplyser også, at S-banen ved Skovbrynet Station går under Ring 4, og at eventuelle ændringer på broen, som påvirker S-banens trace/omgivelser, kan få indvirkning på CBTC-systemet, som er Banedanmarks nye signalsystem til S-banen. Banedanmark oplyser endvidere, at der i forbindelse med Skovbrynet Station, umiddelbart vest for Hillerødmotorvejen, ligger to sporbærende broer, hvor Gladsaxe Kommunes gangsti føres under S-banen, med adgang/rampe til S-togperron fra gangstien. Endelig oplyser Banedanmark, at der er en potentiel grænseflade til S-banen i området mellem Furesø og Farum Sø, hvis motorvejen udvides mod vest i dette område – og at Vejdirektoratet i øvrigt er velkomne til kontakte Banedanmark, hvis projektet berører Banedanmarks baneareal.

Fleere ønsker, at Furesø Kommune løbende inddrages i beslutningsprocessen, og at Vejdirektoratet proaktivt samarbejder med Furesø Kommune om projektet.

Et hørings svar påpeger, at der ligger en hundeskov på strækningen Skolekrogen-Skovgårds Allé, og at denne hundeskov er det eneste, der adskiller husene på Skovhuskrogen fra motorvejen – af denne grund ser borgeren til det pågældende hørings svar nødt, at der tages mere jord fra vestsiden af motorvejen på denne strækning.

Enkelte er bekymrede for, at deres bolig vil tabe værdi som følge af en udvidelse af Hillerødmotorvejen, herunder i Nørreskovområdet. En borger spørger i forlængelse heraf, hvordan man vil kompensere berørte boligejere nær Hillerødmotorvejen. Enkelte ønsker desuden hurtig afklaring vedrørende eventuel ekspropriering.

En borger foreslår, at eventuelt anlægsarbejde tilrettelægges og udføres kun fra Frederiksborgvej-siden, og at al trafik i anlægsperioden bør gå ad andre veje end gennem Kollekollevej – og tilføjer, at der ifølge den pågældende borger nemt kan etableres flere veje ind til motorvejen, idet Miljøstyrelsen allerede er i gang med at fjerne douglasfyrr langs motorvejen

Det Danske Spejderkorps' Claus Nar Gruppe ønsker at få bekræftet, at projektet ikke vil medføre inddragelse af noget af foreningens areal.

En borger anmoder om, at cost-benefit-analysen for projektet udvides til også at medregne eksempelvis udgifter til ekspropriation og værdiforringelse af boliger samt støj – og spørger i den forbindelse, hvorfor principet om, at forurener betaler, ikke gælder for støj fra statsveje.

En enkelt borger ønsker, at Vejdirektoratet opfordrer regeringen til at ophæve forliget om udvidelse af Hillerød motorvejen, da det ifølge den pågældende borger er forældet.

Vejdirektoratets bemærkninger til høringssvar

Vejdirektoratet takker for høringssvarene om øvrige på strækningen og har noteret de mange input som vil indgå i det videre arbejde.

Vejdirektoratet er opmærksom på grænsefladerne til S-banen og den kommende undersøgelse af en forlængelse af S-banen fra Farum til Hillerød, samt omkring flere broer på strækningen med relation til banen. Dette medtages i Miljøkonsekvensvurderingen i forhold til skitsering af en vejudvidelse. Vejdirektoratet vil kontakte Banedanmark og foreslå en række møder for afklaring og drøftelse.

I forbindelse med gennemførelse af Miljøkonsekvensvurderingen er der nedsat et såkaldt teknikerudvalg hvor bl.a. Furesø og Gladsaxe Kommune deltager. I teknikerudvalget sker en gensidig orientering og drøftelse af emner med relevans for undersøgelsen. Herudover forventes afholdt en række ad hoc møder med kommunerne, og Vejdirektoratet har derudover en løbende og god dialog med bl.a. Furesø Kommune.

I forbindelse med gennemførelse af Miljøkonsekvensvurderingen og skitsering af en vejudvidelse vil behovet for evt. inddragelse af arealer blive vurderet. Umiddelbart vurderes ikke behov for større permanente arealindgreb til selve vejudvidelsen, men der vil skulle inddrages arealer til bl.a. regnvandsbassiner. Herudover kan der være behov for midlertidige arealer til anlægsarbejdet.

Hvis en ejendom har lidt et værditab som følge af nogle ulemper ved projektet, fx at vejen er kommet meget tættere på og virker dominerende eller støjen er blevet højere, så kan der opnås en ulempeerstatning.

Et anlægsprojekt af en motorvej betragtes af almen interesse for landets borgere, og staten har derfor ret til at ekspropriere den jord, der skal bruges til anlægsprojektet. Berørte lodsejere har ret til erstatning, hvis de lider et tab i forbindelse med projektet.

Overtagelse af arealer til en motorvej, og de tilhørende anlæg, gennemføres ved ekspropriation efter stats-ekspropriationsloven på baggrund af en anlægslov.

Det er en uvildig kommission – Ekspropriationskommission – der forestår ekspropriationerne. Kommissionen fastsætter erstatningen for arealer, for servitutter og for ulemper forbundet med ekspropriationen/anlægget. Kommissionen består af en jurist/Kommissarius og bl.a. politisk udpegede lægfolk.

Generelt vil vejdirektoratet forsøge at begrænse arealindgrebet mest muligt og det endelige arealbehov vil blive beskrevet i forbindelse med afrapporteringen af undersøgelsen, hvor der også afholdes en offentlig høring. Man er altid velkommen til at kontakte projektet hvis der er spørgsmål til ekspropriation af arealer og regler herfor.

Der vil i undersøgelsen blive foretaget en vurdering af anlægsarbejdet med fokus på at begrænse generne mest muligt, både for de berørte naboer og for trafikken der vil skulle køre på vejen under anlæg. Dette vil blive beskrevet i afrapporteringen af undersøgelsen.

Der vil blive foretaget en samfundsøkonomisk beregning af projektets rentabilitet. Heri indgår udgifter, som selve anlæggets omkostning hvor bl.a. udgifter til ekspropriationer, støjmæssige effekter mv. Derudover

medtages positive gevinster som bl.a. forbedret rejsetid. Der er ikke betaling for den støj den enkelte bilist giver, hvilket vurderes at være særdeles vanskeligt at skulle beregne. Der medtages støjreducerende foranstaltninger i projektet for at begrænse støjgenerne som følge af projektet.