

Dato 15.februar 2023
Sagsbehandler Kasper Anias Møller
Mail kaam@vd.dk
Telefon +45 7244 3682
Dokument 1340-VD-MILJ-MYNB-0007
Side 1/25

1340 Udbygning af Hillerød- motorvejens forlængelse mel- lem Allerød og Hillerød til 4 sporet motorvej

Anmeldelse af projektændringer



Indhold

Indledning	3
Tidsplan	4
Resumé af ændringer	5
Projektændringer – Støj	7
Slidlagsbelægning.....	7
Længdeprofil	7
Støjafskærmning.....	7
<i>Farremosen</i>	7
<i>Søparken og røglevej</i>	7
<i>Rørmosen</i>	8
<i>Brødeskov</i>	8
<i>Månepletvej</i>	9
<i>Hejrevej</i>	9
<i>Rosenvej</i>	9
Støjberegninger	9
Projektændringer - Kollerød Å	12
Projektændringer – Slånbæk	14
Projektændringer - Enebakken	15
Projektændringer - Regnvandsbassiner	17
Isterødvejen	17
Frederiksværksgade	17
Månepletvej - Grønbjerg Alle	18
Vejs Ende.....	18
Røglevej.....	19
Projektændringer – Samkørselsplads	20
Projektændringer – Brooverførsel	21
Vurdering af miljøpåvirkninger	23
Støjskærme.....	23
Regnvandsbassiner	24
Kollerød Å og Enebakken	24
Bilag IV arter og målsatte vandløb.....	24

Indledning

Udbygning af Hillerødmotorvejens forlængelse mellem Allerød og Hillerød til 4 sporet motorvej er vedtaget ved lov nr. 802 "Lov om udvikling af statsvejnettet" d. 07. juni 2022¹. Anlægsloven omhandler tre projekter, hvor nærværende ansøgning omhandler § 1, punkt 3) *udbygge Hillerødmotorvejens forlængelse fra motortrafikvej til motorvej*.

Projektet er en udbygning af Hillerød Motorvejens forlængelse fra Allerød til Hillerød, en strækning på 13,2 km. Motortrafikvejen er i dag en blanding af 2+1 vej og 1+1 vej. Forløbet skal ændres til en 4-sporet motorvej med nødspor udvalgte steder. Projektet er nærmere beskrevet og miljøvurderet i Vejdirektoratets miljøkonsekvensrapport fra 2017 og var i offentlig høring i 2018. VVM-undersøgelsen er afrapporteret digital².

Inden anlægsarbejdet kan igangsættes, skal der gennemføres en opdatering af plangrundlaget, detailprojektering, myndighedsbehandling, arealerhvervelse, udbud af anlægsarbejdet samt forberedende anlægsarbejder. Vejdirektoratet vil i den forbindelse foretage en vurdering af forudsætningerne som beskrevet i anlægsloven og VVM-redegørelsen. Der vil derfor være ændringer i projektet til anlæg i forhold til det oprindelige projekt fra VVM-redegørelsen. Ændringerne skal anmeldes til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen (TBST), da styrelsen er VVM-myndighed for statslige vejprojekter. Anmeldelsen er foretaget gennem www.virk.dk, med dette dokument som vedhæftning.

Dette dokument beskriver i detaljer alle projektændringer som må forventes at have en påvirkning af miljøet eller arealerhvervelsen. Ændringer uden påvirkning for miljøet eller arealerhvervelsen, f.eks. anlægstekniske procedurer såsom metoden til nedtagning af en bro, vil ikke blive anmeldt.

¹ LOV nr 802 af 07/06/2022: Lov om udvikling af statsvejnettet.

² <https://vejdirektoratet.viewer.dkplan.niras.dk/plan/9#/>

Tidsplan

Den overordnede tidsplan for projektet fremgår af nedenstående tabel.

Tabel 1: Tidsplan for projektet

TIDSPLAN 1340	Q1 2023	Q2 2023	Q3 2023	Q4 2023	Q1 2024	Q2 2024	Q3 2024	Q4 2024	Q1 2025	Q2 2025	Q3 2025	Q4 2025	2026	2027
Projektering														
Myndighedsbehandling														
Detailprojektering														
Ekspropriation														
Udarbejdelse af udbudsmateriale														
Udbud entreprise 2														
Udbud entreprise 1														
Udbud entreprise 4														
Udbud entreprise 3, slidlag														
Anlæg														
Entreprise 2														
Entreprise 1 og 4														
Entreprise 3														
Ibrugtagning														

Resumé af ændringer

I nedenstående skema opsummeres alle ændringer, der potentielt kan have en virkning på miljøet eller arealerhvervelsen fra VVM-redegørelsen til projektet til anlæg. I de efterfølgende kapitler gennemgås baggrunden, grundlaget og årsagen til ændringerne i nærmere detaljer.

Lokalitet/emne	VVM-redegørelse	Ændring	Påvirkning af miljø
Slidlag	Der blev forudsat udlagt et støjreducerende slidlag (SRS)	Der anlægges en såkaldt klimavenlig slidlags-type (KVS) med en mindre støjreducerende effekt end SRS	KVS er mere støjende end SRS, og der etableres derfor yderligere støjreducerende tiltag, der tilsammen nedbringer støjbelastningstallet i forhold til VVM-redegørelsen
Længdeprofil	Vejudvidelsen blev planlagt med et længdeprofil som den eksisterende ved underføring af Frederiksværksgade	Længdeprofil hæves ved Frederiksværksgade, som udvides med et ekstra kørespor, øget frihøjde og etablering af en dobbeltrettet sti.	Motorvejen hæves ca. 1,5 m i forhold til eksisterende forhold, hvilket bevirker en øget støjdbredelse. Effekten annulleres ved at hæve højden af den planlagte støjskærm til 6 m
Støjafskærmning Farremosen	Planlagte støjskærme på 4 m højde	Der anlægges 6 m høje støjskærme vest for motorvejen ved Farremosen.	Støjbelastningstallet reduceres fra 78,6 til 76,1
Støjafskærmning Søparken og Røglevej	Udbygning af eksisterende støjvold til ca. 9 m højde og 4 m støjskærm ved Røglevej	Volden udvides som planlagt, men suppleres med en 3 m høj støjskærm på toppen. Støjskærm ved Røglevej på 9 m og en forlængelse af volden mod syd	Støjbelastningstallet reduceres fra 78,6 til 76,1. Markant teknisk anlæg i landskabet forsøges reduceret med beplantning
Støjafskærmning Rørmosen	Udbygning af eksisterende støjvold til ca. 9 m højde og 5 m støjskærm nord for Kollerødvej	Volden udbygges ikke, men der etableres en 7 m støjskærm fra Lyngvej til Kollerødvej og 6 m nord for Kollerødvej	Støjbelastningstallet reduceres fra 78,6 til 76,1
Støjafskærmning Brødeskov	Der er ikke forudsat støjdæmpning ved Brødeskov.	Der etableres en 5 m høj støjskærm på vestsiden af motorvejen fra Kollerød Å, igennem Brødeskov til syd for banen.	Der sikres bedre støjsikring af landsbyen Brødeskov og Hanebjerg Skole. Brødeskov gennemskæres af en støjskærm.
Støjafskærmning Månepletvej	Nord for Månepletvej suppleres den eksisterende jordvold med skærme, som i alt er ca. 650 meter lange og 4 meter høje ved Herredsvejen og nord for jordvolden.	Der anlægges 3 m høje støjskærme på toppen af volden, som suppleres af 6 m høje støjskærme, der forkortes til ca. 400 m pga. en nu anlagt støjvold ved Guldhalevej	Støjbelastningstallet reduceres fra 78,6 til 76,1. Markant teknisk anlæg i landskabet forsøges reduceret med beplantning

Støjafskærmning Hejrevej	Langs Hillerødmotorvejen og Isterødvej ud for Hejrevej etableres en ca. 1.250 meter lang og 4 meter høj støjskærm	Skærmen hæves til 6 m, men forkortes til ca. 1000 m pga. en nu anlagt støjvold ved Guldhalevej.	Støjbelastningstallet reduceres fra 78,6 til 76,1
Støjafskærmning Rosenvvej	Langs Isterødvej og en del af tilkørselsrampen etableres en 675 meter lang og 4 meter høj støjskærm.	Skærmen forøges til 5 m	Støjbelastningstallet reduceres fra 78,6 til 76,1
Støjberegninger	Støjberegninger er udført med forældede forudsætning angående effekten af SRS	Der er gennemført nye støjberegninger med opdaterede forudsætninger	De nye støjberegninger viser et øget støjniveau, og der etableres derfor yderligere støjreducerende tiltag, der tilsammen nedbringer støjbelastningstallet fra 78,6 i VVM-redegørelsen, til 76,1.
Kollerød Å	Det forudsættes at Allerød Kommune har genslynget den rørlagte del af vandløbet frem til krydsningen med vejen	Vejdirektoratet genslynger vandløbet frem til krydsningen med vejen	Vandløbet åbnes senere end forudsat
Enebakken	Der etableres en ny stibro ca. 80 m syd for den nuværende krydsning, som omlægges til faunapassage	Enebakken fastholdes som en stitunnel til gående med lavere frihøjde under motorvejen, og der laves en ny faunapassage tæt ved	Stiunderføringens brug som faunapassage bibeholdes ved brug af paddehegn, og der etableres en ny faunapassage, så passagemulighederne for padder forbedres. Arealpåvirkningen af en stibro begrænses.
Regnvandsbassiner	Bassiner er placeret og dimensioneret ud fra et skitseprojekt	Placering, antal og dimensionering er ændret på baggrund af detaljeprojekteringen	Arealpåvirkningen bliver større og anderledes end forudsat i VVM-skitseprojektet
Slånebæk	Slånebæk er ikke vurderet omlagt	Ca. 70 m af vandløbet omlægges til et forløb lige ved siden af den nuværende forløb.	Der vil ikke være varige miljøpåvirkninger, men en mindre midlertidig påvirkning af vandløbet kan forekomme.
Samkørselsplads ved Roskildevej	En samkørselsplads er placeret vest for Hillerødmotorvejen på sydsiden af Roskildevej	Pladsen flyttes ca. 250 m mod vest og placeres sammen med et grøftebassin	Der er ingen udpegede beskyttelser af arealet, og placeringen forventes ikke at have nogen effekt på miljøet
Overførsel af Roskildevej	Eksisterende bygværk udvides mod nord med 14,3 meter, og der etableres en ny separat stibro til cykler ved siden af overføring Roskildevej	Cykelbroen erstattes med en tvillingebro syd for den eksisterende bro, hvor stitrafikken er integreret.	Der er ingen udpegede beskyttelser af arealet, og placeringen forventes ikke at have nogen effekt på miljøet

Projektændringer – Støj

Slidlagsbelægning

I VVM-redegørelsen er det forudsat at der anvendes en tyndlagsbelægning (SRS-belægning), som reducerer støjuddannelsen med ca. 1 dB i forhold til den eksisterende belægning (SMA 11). I anlægsloven er det specificeret at der *"anvendes i stedet nu en anden type belægning med en lidt lavere støj-dæmpende effekt"*. Den nye type belægning (KVS) har en mindre dækmodstand, og forbruget af brændstof forventes reduceret af den grund, ved kørsel på vejen.

Siden VVM-redegørelsen har det desuden vist sig at SRS-belægningen har en mindre støjreducerende effekt end oprindeligt forudsat. I den oprindelige støjberregning udført i 2018 blev der forudsat en korrektion på -1,0 dB for anvendelse af SRS-belægning. Denne korrektion blev ændret til +0,1 dB og officielt meldt ud i oktober 2020. Den er dog fortsat mere støjreducerende end KVS-belægningen. Der er derfor udført nye støjberregninger med de nye opdaterede forudsætninger på både VVM-projektet og detailprojektet. Beregningerne gennemgås i afsnittet om støjberregninger.

Længdeprofil

Vejudvidelsen til motorvej blev i VVM-redegørelsen planlagt med et længdeprofil som den eksisterende motortrafikvej ved underføring af Frederiksværksgade. I forbindelse med høringen har både Hillerød Kommune og flere borgere i området ønsket en udvidelse af tunnelen Frederiksværksgade med et ekstra kørespor og cykelsti, da det er denne rute, der anvendes i dag fremfor at benytte den eksisterende stitunnel ved Enebakken. På baggrund af høringen udvides Frederiksværksgade med et ekstra kørespor, øget frihøjde og etablering af en dobbeltrettet cykel- og gangsti. Motorvejen hæves ca. 1,5 m det pågældende sted for at undgå påvirkning af grundvand og vandledninger. Det nye længdeprofil fremgår af det vedlagte længdeprofil 1340-5004. Ændringen bevirker ikke yderligere behov for grundvandssænkning.

Støjafskærmning

Pga. de ændrede forudsætninger med andet slidslag og hævet længdeprofil ved Frederiksværksgade, ændret samt en anlagt støjvold ved Guldhalevej, er støjafskærmningen ændret. Ændringerne er illustreret i figur 1 (sydlige del) og 2 (nordlige del), og i det vedlagte støjberregningsnotat 1340-RAD-STOJ-RAP-0001.

Farremosen

I VVM-redegørelsen er det forudsat at der etableres 4 m høje støjskærme på vestsiden af motorvejen ind mod Farremosen. Der anlægges i stedet skærme på 6 m for at kompensere for KVS slidlaget i stedet for SRS belægningen. Matriklerne 11a, 11i, 54, 2k og 2h Vassingerød By, Uggeløse.

Søparken og røglevej

I VVM-redegørelsen blev det forudsat at den eksisterende støjvold langs motortrafikvejens østlige side udbygges til ca. 9 m højde, og rykkes tættere på motorvejen, så den støj-dæmpende effekt af støjvolden forøges. Desuden forudsættes en 4 m støjskærm ved Røglevej-

I detailprojekteringen er det fastsat at volden udvides som planlagt i VVM-redegørelsen, men suppleres med en 3 m høj støjskærm på toppen af volden. Støjskærmen ved Røglevej anlægges desuden med en højde på 9 m. I forhold til VVM-redegørelsen forlænges støjvolden desuden ca. 230 m længere mod syd for at sikre en bedre støjbeskyttelse af Søparken. Voldene ligger på matriklerne 9gf, 9gt, 18aa, 18b Lynges By, Lynges og 49p og 49f Vassingerød By, Uggeløse og 7d Høveltsvang, Uggeløse.

Rørmosen

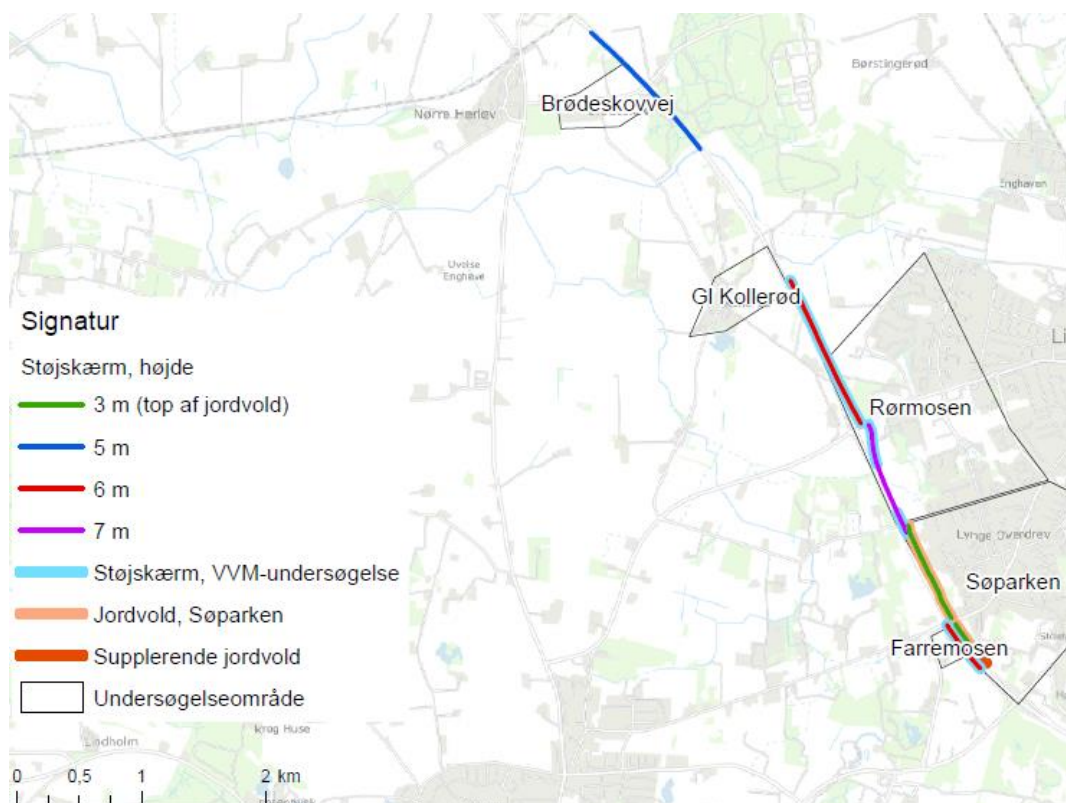
I VVM-redegørelsen er det forudsat at den eksisterende støjvold langs med motortrafikvejens østlige side udbygges til ca. 9 m højde og at der nord for Kollerødvej etableres en 5 m høj støjskærm.

Volden udbygges ikke som forudsat da en udvidelse vil betyde en inddragelse af de § 3 beskyttede vandhuller på bagsiden af volden, som også er habitat for bilag IV-padder. I stedet etableres der en 7 m støjskærm fra Lyngesvej til Kollerødvej og 6 m nord for Kollerødvej foran den eksisterende vold.

Skærmen på volden vil blive placeret på de matrikler, der i dag hedder 11o, 11b og 25b Lynges By, Lynges. Den 6 m høje skærm vil direkte berøre matriklerne 21a, 11h, og 10 a Kollerød By, Lynges.

Brødeskov

Der er i VVM-redegørelsen ikke forudsat støjdæmpning ved landsbyen Brødeskov. På baggrund af de nye støjberegninger anlægges der nu en støjskærm på vestsiden af motorvejen fra Kollerød Å, igennem Brødeskov, og til nord for landsbyen Brødeskov. Skærmen vil blive 5 m høj, og vil blive beplantet med grønne vækster som fortsat kan give bilister på vejen et indtryk af at vejen forløber gennem en skov. Støjskærmen vil medføre en mindre yderligere arealpåvirkning af 4a Kollerød By, Lynges og 63d, 23a, 10a og 7a Herlev By, Nr. Herlev.



Figur 1: Ændringer af støjafskærmning i forhold til VVM-redegørelse (sydlige del)

Månepletvej

Det blev i VVM-redegørelsen forudsat at den eksisterende jordvold nord for Månepletvej suppleres med skærme, som i alt var ca. 650 meter lange og 4 meter høje ved Herredsvejen og nord for jordvolden.

Hillerød kommune har nu anlagt en ny støjvold ved Guldhalevej mellem motortrafikvejen og det nye parcelhuskvarter. Der anlægges derfor 3 m høje støjskærme på toppen af volden, som suppleres af 6 m høje støjskærme, der forkortes med ca. 400 m til ca. 400 m, pga. den nu anlagte kommunale støjvold. Volden og skærmen anlægges på matriklerne der i dag er 3c Freersvang, Tjæreby og 3a, 3g, 12a, 12m og 7000x Freersvang, Ullerød.

Hejrevej

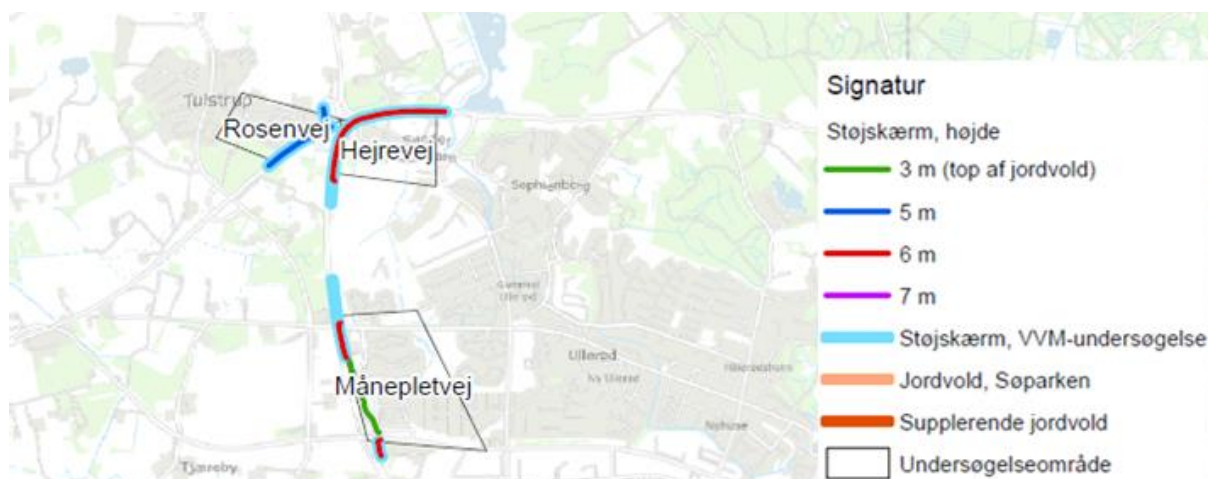
I VVM-redegørelsen blev det forudsat at der langs Hillerødmotorvejen og Isterødvej ud for Hejrevej etableres en ca. 1.250 meter lang og 4 meter høj støjskærm.

Skærmen hæves nu til 6 m, men forkortes med ca. 250 m til ca. 1000 m pga. den nu anlagte støjvold ved Guldhalevej. Ændringerne medfører at en mindre del af matrikel 5b Ullerød By, Ullerød vil blive anvendt til Støjskærme, og vil direkte påvirke matriklen 2e Tulstrup By, Alsønderup, ud over matrikler der allerede ejes af Vejdirektoratet.

Rosenvej

I VVM-redegørelsen er det forudsat at der langs Isterødvej og en del af tilkørselsrampen til Hillerødmotorvejen, ud for området omkring Rosenvej, etableres en 675 meter lang og 4 meter høj støjskærm.

Skærmen hæves i det endelige projekt til 5 meter. Matriklerne 13u, 13r, 13q, 13p, 13n, 13i, 4cp, 1i, 5ax og 5a Tulstrup By, Alsønderup er naboer til skærmen.



Figur 2: Ændringer af støjafskærmning i forhold til VVM-redegørelse (nordlige del)

Støjberegninger

Da forudsætningerne for støjberegningerne er ændret i forhold til VVM-redegørelsen, er der foretaget nye støjberegninger. De ændrede forudsætninger er:

- Opdaterede trafikberegninger
- Ændret slidlag fra SRS til KVS
- Hævet længdeprofil
- Nyanlagt støjvold ved Guldhalevej i Hillerød
- Korrektion på +0,1 dB for anvendelse af SRS i stedet for -1,0 dB

I det vedlagte støjberegningsnotat er der udført en ny støjberegning af 0-alternativet for basisåret 2035 på baggrund af opdaterede trafikberegninger. Resultatet af denne beregning fremgår af tabel 2, og resulterer i et støjbelastningstal (SBT) på 77,1.

SBT er et udtryk for et områdes samlede støjgene. SBT er sammensat sådan, at et område med mange mindre støjbelastede boliger kan være udsat for samme samlede gene (støjbelastningstal) som et område med få men stærkt støjbelastede boliger.

Støjbelastningstallet for et område bestemmes ved støjberegninger, hvor det individuelle støjniveau ved hver bolig i området fastlægges. Denne opgørelse kombineres med en genefaktor, der er et tal, som svarer til den oplevede støjgene ved et bestemt støjniveau.

I praksis beregnes en boligs genefaktor med et formeludtryk, hvor boligens støjniveau indsættes. Summen af genefaktorerne for alle boligerne i et undersøgelsesområde angiver SBT, som dermed er et udtryk for den samlede støjgene i området.

Tabel 2: Antal støjbelastede boliger, 0-alternativ (2035).

Bygningsanvendelse	L _{den}				Støj-belastet ≥ 58 dB	SBT
	58-63 dB(A)	63-68 dB(A)	68-73 dB(A)	≥ 73 dB(A)		
Sum af boliger	591	51	18	3	663	77,1

Der blev i VVM-redegørelsen foretaget en vurdering af behov for støjbeskyttelse i form af støjvolde og/eller støjskærme ved samlede bebyggelser med mere end 5 boliger og boligområder langs den kommende motorvej. Der blev for de enkelte områder foretaget støjberegninger uden og med etablering af henholdsvis 4, 5 og 6 meter høje støjskærme med opgørelse af antal støjbelastede boliger og SBT de enkelte områder.

Baseret på konkrete vurderinger af støjreducerende effekt sammenholdt med økonomiske omkostninger for etablering af støjafskærmning af en given højde, blev der i VVM-redegørelsen besluttet støjafskærmning som beskrevet i forrige afsnit.

Der er foretaget nye støjberegninger som opgør antal støjbelastede boliger og SBT med de valgte støjafskærmninger og SRS-belægning med en udbygningsløsning i 2035. Resultaterne fremgår af tabel 3 og resulterer i et støjbelastningstal på 78,6.

Tabel 3: Støjbelastede boliger i VVM-projektet med støjafskærmning og SRS belægning

Bygningsanvendelse	L _{den}				Støj-belastet ≥ 58 dB	SBT
	58-63 dB(A)	63-68 dB(A)	68-73 dB(A)	≥ 73 dB(A)		
Sum af boliger	570	54	23	5	652	78,6

På baggrund af de beskrevne ændrede forudsætninger og ændringer beskrevet i dette afsnit og forrige afsnit er der udført beregninger for en ny situation i 2035 med udbygning til motorvej, med implementering af det forøgede omfang af støjafskærmning. Beregningerne er opsummeret i tabel 4 nedenfor.

Tabel 4: Antal støjbelastede boliger, udbygning 2035, KVS belægning og det forøgede omfang af støjafskærmning

Bygningsanvendelse	L _{den}				Støj-belastet ≥ 58 dB	SBT
	58-63 dB(A)	63-68 dB(A)	68-73 dB(A)	≥ 73 dB(A)		
Sum af boliger	487	54	24	9	574	76,1

Med den ændrede støjafskærmning som følge af den ændrede belægning til KVS og hævnningen af motorvejens længdeprofil ved Frederiksværksgade, vil det være muligt at fastholde støjbeskyttelsesniveau svarende til VVM-undersøgelsen fra 2018.

Det fremgår af Tabel 4, at med de valgte støjskærme og belægningstype i udbygning 2035, vil antallet af støjbelastede boliger og SBT være en lille smule lavere end ved en tilsvarende opgørelse for VVM-undersøgelsens valgte støjskærme og ændret korrektion for anvendelse af SRS-belægning. Der vil være fire beboelsesejendomme flere med et støjniveau over 73 dB, mens der vil være 83 færre beboelsesejendomme med et støjniveau mellem 58 og 63, som er Miljøstyrelsens grænseværdi.

Der vil således ikke være en forværret støjbelastning af boliger langs med motorvejen ved ændring af belægning fra SRS til KVS.

Alle nye støjberegninger er afrapporteret i det vedlagte notat 1340-RAD-STOJ-RAP-001.

Projektændringer - Kollerød Å

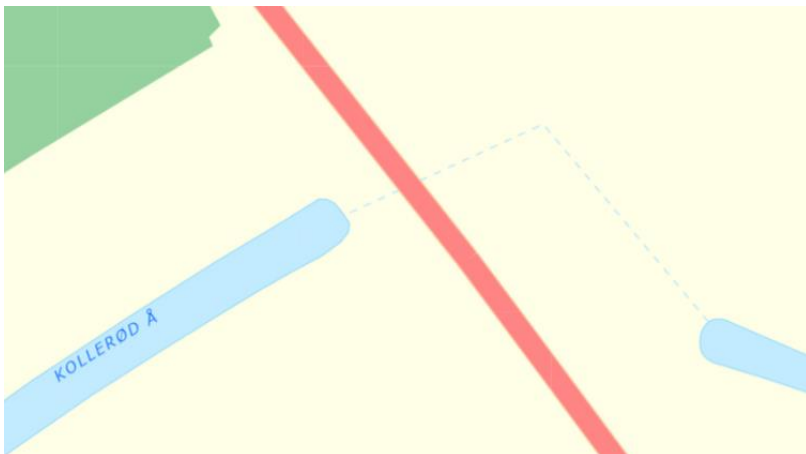
I VVM-redegørelsen er det forudsat at den eksisterende rør-underføring af Kollerød Å under motortrafikvejen åbnes og ombygges til faunapassage. Det blev forudsat at vandløbet krydser motortrafikvejen på en 114 m lang rørlagt strækning, som går skråt under vejen, og som følger det oprindelige forløb fra før vejen blev anlagt.

Forløbet som er forudsat i VVM-redegørelsen er illustreret i figur 3, hvor både det oprindelige forløb kan ses på ortofoto fra 1954 og hvor det forudsatte forløb er illustreret med rød stiplede linje på ortofoto fra 2022.



Figur 3: Det i VVM-redegørelsen forudsatte forløb af den rørlagte strækning af Kollerød Å illustreret ved det oprindelige forløb i 1954 og på ortofoto fra 2022

Det er nu konkretiseret at åen forløber rørlagt langs med motortrafikvejen på en ca. 72 m lang strækning inden røret knækker og forløber vinkelret på motorvejen på en ca. 60 m lang strækning. Forløbet fremgår af dataforsyningens kort på figur 4.



Figur 4: Forløb af den rørlagte del af Kollerød Å

Det blev derfor forudsat i VVM-redegørelsen at den nuværende rørledning \varnothing 1,2 m blev udskiftet til en faunapassage til små og mellemstore pattedyr. Faunapassagen ville blive ca. 35 meter lang, med banke på ca. 1,5 meter i begge sider og ca. 1 meter høj.

Det ville i VVM-redegørelsen forudsætte at en del af vandløbet blev fritlagt og genslynget på østsiden af motorvejen. Et projekt som det i VVM-redegørelsen blev forudsat allerede var udført i anlægsåret for motorvejen. Dette skyldtes at Hillerød og Allerød Kommuner, havde et projekt med denne åbning i gang i 2017, da VVM-redegørelsen blev skrevet.

Denne omlægning er dog ikke udført i 2022 og sammen med det faktiske forløb af rørledningen, vil Vejdirektoratet gennemføre en åbning og genslynkning af Kollerød Å som planlagt af kommunerne. Projektet er illustreret i figur 5.

Kollerød Å er målsat til god økologisk tilstand i vandområdeplan for vandområdedistrikt Sjælland, men er vurderet til at have dårlig tilstand i dag på den strækning, der krydser motortrafikvejen. Vandløbet åbnes, for at bidrage til en hurtigere målopfyldelse ved at de fysiske forhold på strækningen forbedres. Desuden vil åbningen bidrage til at skabe en bedre effekt af faunapassagen, så faunaen kan benytte Kollerød Å som ledelinje frem til faunapassagen. Omlægningen vil ske på matrikel 4fc Kollerød By, Lynge, med arbejdsarealer på 9ca og 9o Herlev By, Nr. Herlev og 4a Kollerød By, Lynge.

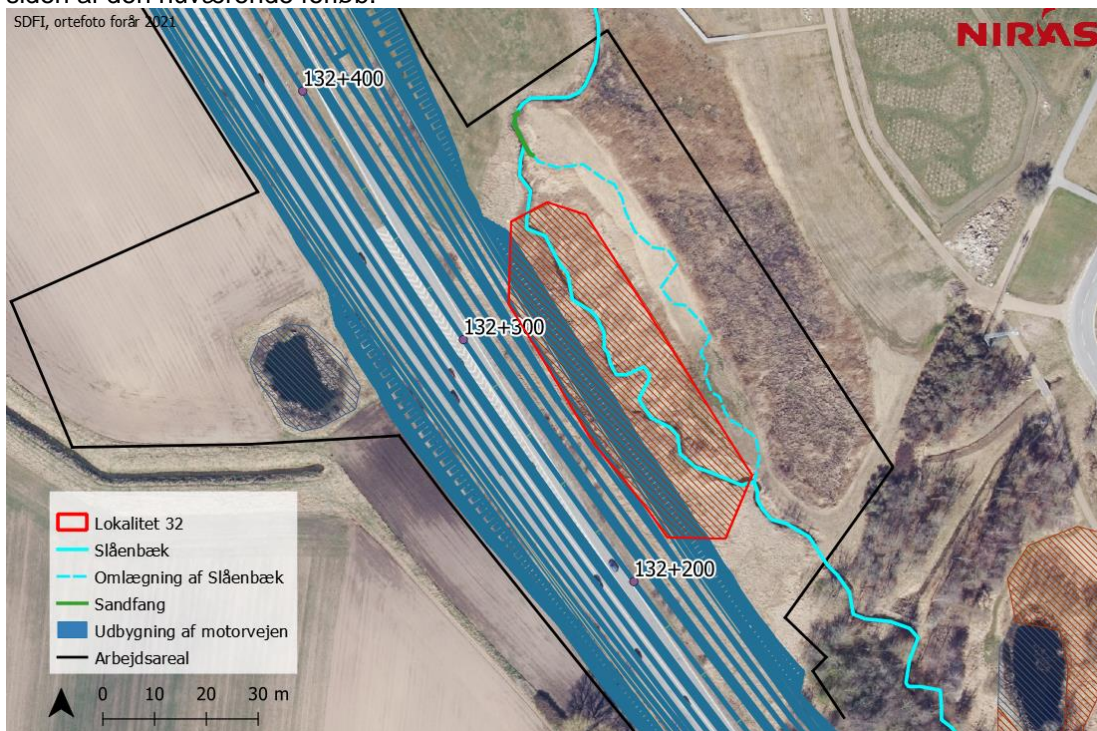


Figur 5: Skitsering af omlægningsprojekt for Kollerød Å

Projektændringer – Slånebæk

På en delstrækning, langs Slånebæk, skal foretages blødbundudskiftning i en del af mosen på arealet nærmest motorvejen. Der hvor blød bund skubbes væk ved udskiftning sker i henhold til Vejdirektoratets anvisninger for "våd udskiftning". Strækningen er restaureret tilbage i 2005-2006, og vandløbet har relativt naturligt forløb på strækningen. Slånebæk er ikke vurderet omlagt i VVM-undersøgelsen.

Lokalitet 32 ved Slånebæk er beliggende inden for arbejdsområdet ved st. 132+200 – 132+300, og skal derfor omlægges. For at undgå at omlægge vandløbet to gange, vil vandløbet inden for dette område blive omlagt permanent som vist på figur 6. Ca. 70 m af vandløbet omlægges til et forløb lige ved siden af den nuværende forløb.



Figur 6. Omlægning af Slånebæk ved lokalitet 32.

Lokalitet 32 ligger i en § 3-beskyttet mose med et areal på 4.500 m². Ved udbygningen af motortrafikvejen påvirkes der permanent hhv. ca. 2.000 m² af mosen, mens der midlertidigt påvirkes ca. 2.500 m² i forbindelse med anlægsarbejdet og omlægning af Slånebæk. Omlægningen vil foregå på matrikel 1mf Favrholm, Hillerød Jorder med arbejdsarealer på 1g Favrholm, Hillerød Jorder.

Der vil ikke være varige miljøpåvirkninger, men en mindre midlertidig påvirkning af vandløbet kan forekomme, når selve det nye forløb bliver vandførende ved at skylle sedimenter og etablere en vandløbsflora i vandløbets nye forløb.

Projektændringer - Enebakken

Det blev i VVM-redegørelsen forudsat at der etableres en ny stibro ca. 80 m syd for den nuværende stiunderføring, som skulle omlægges til faunapassage for padder. På figur 7 er den planlagte stibro tegnet med lyseblå, mens Enebakken stiunderføring er markeret med en fed blå streg.



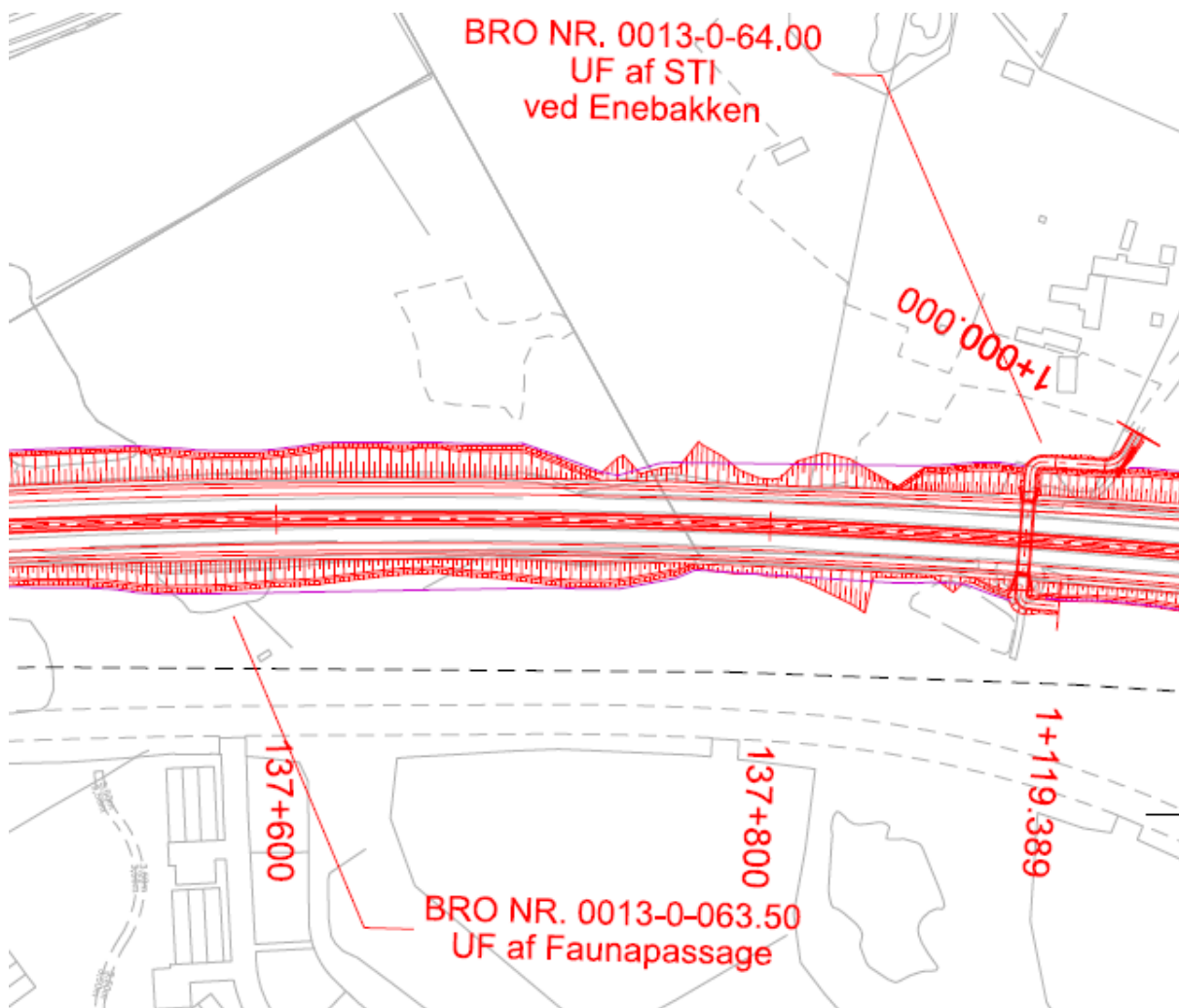
Figur 7: Enebakken stibro udgår og eksisterende underføring bibeholdes

I forbindelse med høringen har både Hillerød Kommune og flere borgere i området ønsket en udvidelse af tunnelen Frederiksværksgade med et ekstra kørespor og cykelsti, da det er denne rute, der anvendes i dag fremfor at benytte den eksisterende stitunnel ved Enebakken. På baggrund af høringen udvides Frederiksværksgade. Denne ændring er beskrevet under afsnittet om længdeprofilet

Enebakken fastholdes som en stitunnel til gående med lavere frihøjde under motorvejen, og overføringen udgår af projektet. I stedet etableres en faunapassage til padder omkring st. 137+600, ca. 250 m syd for Enebakken stitunnel. Stitunnelen kan dog stadig benyttes af padder og mindre pattedyr som faunapassage, da der etableres paddehegn hen til underføringen. Ændringen vil derfor have en positiv virkning på padders, og andre mindre dyrs, passagemuligheder under motorvejen. Det ændrede vejprojekt fremgår af figur 8.

Sammenlagt med udvidelsen af underføringen af Frederiksværksgade forbedres cyklende og gående trafikanters krydsningsmuligheder, da enebakkens stiunderføring samtidig bibeholdes, på trods af at stioverføringen udgår af projektet.

Ændringen medfører at matriklerne 5b Ullerød By, Ullerød og 5c, 5e, 14, 15, 5k og 5i Tulstrup By, Al-sønderup vil undgå større ekspropriationer.

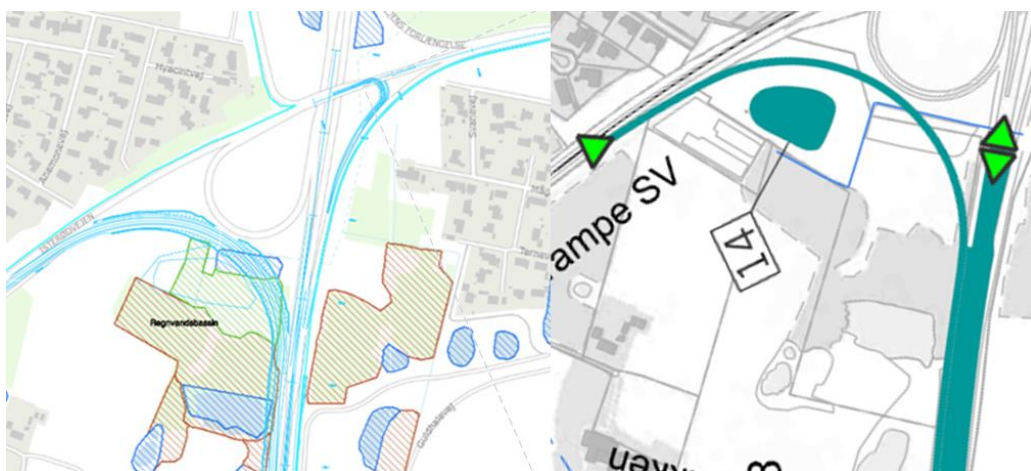


Figur 8: Ændret projekt, hvor Enebakken bibeholdes som underføring, og faunapassage etableres syd for.

Projektændringer - Regnvandsbassiner

Isterødvejen

Regnvandsbassin nr. 14 flyttes længere mod vest, og flyttes dermed fra et areal der var beskyttet eng efter naturbeskyttelseslovens § 3, til et areal hvor der ikke er beskyttede naturtyper. Flytningen og de udpegede naturtyper fremgår af figur 9. Ændringen betyder at en mindre del af beskyttet natur påvirkes af udvidelsesprojektet. Bassinet placeres på samme matrikel 4i Tulstrup By, Alsønderup.



Figur 9: Regnvandsbassin nr. 14 flyttes fra en § 3 eng vest for motorvejen til et areal uden beskyttet natur længere mod vest for motorvejen. VVM-projektet til venstre, og detailprojektet til højre.

Frederiksværksgade

Regnvandsbassin nr. 13a flyttes fra østsiden af vejen, hvor der er placeret i VVM-projektet til vest for motorvejen. Herved undgås det at fælde et mindre skovbevokset areal. Flytningen er illustreret i figur 10. Bassinet vil blive placeret på matrikel 3b Freersvang, Tjæreby, og rykkes væk fra 3c Freersvang, Tjæreby.



Figur 10: Regnvandsbassin nr. 13a flyttes fra en placering øst for motorvejen til et areal uden træer på vestsiden af motorvejen. VVM-projektet til venstre, og detailprojektet til højre.

Månepletvej - Grønbjerg Alle

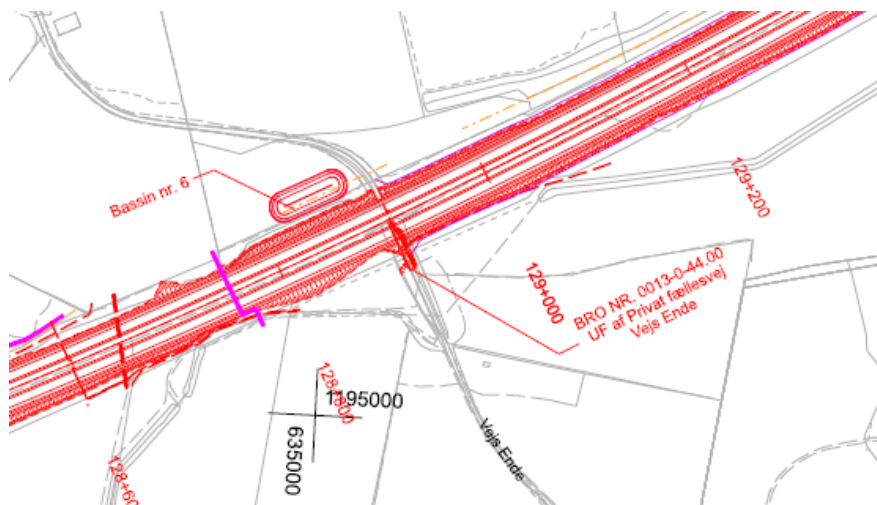
Regnvandsbassinet ved Månepletvej var i VVM-redegørelsen forudsat at skulle udvides i forbindelse med udvidelsen til motorvej. Da det eksisterende bassin nu er omgivet af en kommunal anlagt støjvold, er der ikke plads til udvidelsen længere. Derfor flyttes bassinet til en placering syd for Herredsvejen. Ændringen er illustreret i figur 11. Der er ingen udpegede beskyttelser af arealet, og placeringen forventes ikke at have nogen effekt på miljøet. Bassinet flyttes fra matrikel 12a Freersvang, Ullerød og placeres på 21f Ullerød By, Tjæreby.



Figur 1: Det eksisterende bassin ved Månepletvej, blev i VVM-redegørelsen forudsat udvidet (lyseblå firkant). I stedet flyttes bassinet til en placering syd for Herredsvej (Bassin nr. 13).

Vejs Ende

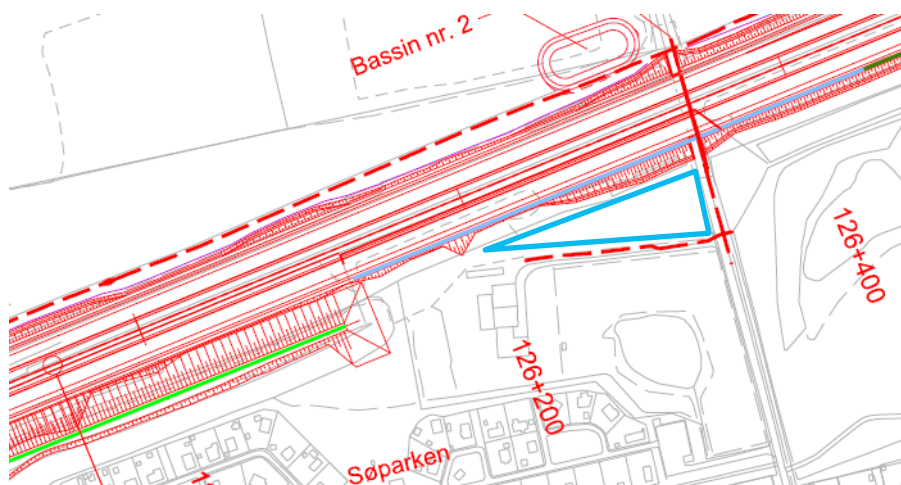
I VVM-redegørelsen var det ikke forudsat at der skulle etableres et regnvandsbassin ved Vejs Ende. Detailprojekteringen har dog vist et behov. Derfor etableres der et regnvandsbassin på vestsiden af motorvejen ved Vejs Ende. Placeringen af bassinet fremgår af figur 12. Der er ingen udpegede beskyttelser af arealet, og placeringen vil ikke at have nogen effekt på miljøet. Bassinet placeres på matrikel 41c Kollerød By, Lyng.



Figur 62: Bassin nr. 6 er nyt i forhold til VVM-redegørelsen

Røglevej

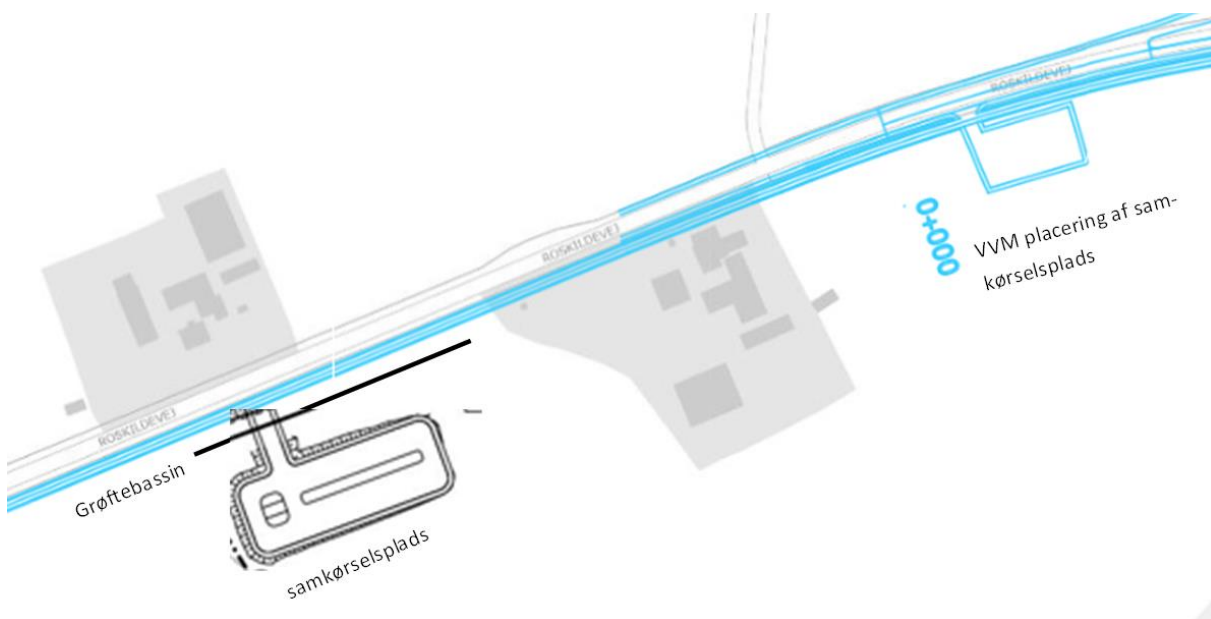
I VVM-redegørelsen blev det forudsat at bassin nr. 2 placeres på østsiden af motorvejen. I detailprojekteringen er bassinet flyttet til vestsiden af motorvejen. Ændringen er illustreret på figur 13, hvor regnvandsbassinets placering i VVM-redegørelsen er markeret med lyseblå. Der er ingen udpegede beskyttelser af arealet, og placeringen vil ikke at have nogen effekt på miljøet. Bassinet rykkes fra matrikel 18b Lyngby, Lyngby og placeres på matrikel 17d og 19x Lyngby, Lyngby.



Figur 73: Placeringen af bassin 2 flyttes fra østsiden af motorvejen til vestsiden af motorvejen.

Projektændringer – Samkørselsplads

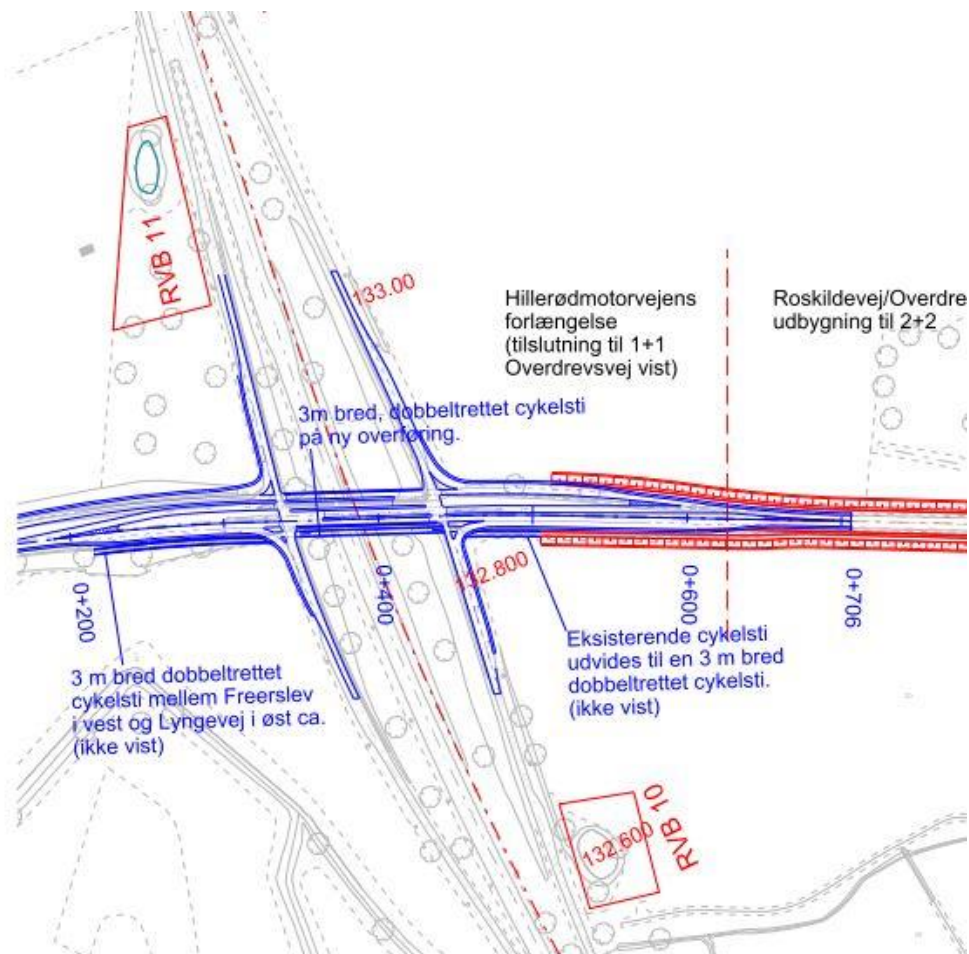
I VVM-redegørelsen er der placeres en samkørselsplads vest for Hillerødmotorvejen på sydsiden af Roskildevej. Denne flyttes ca. 250 m mod vest og placeres sammen med et grøftebassin. Der er ingen udpegede beskyttelser af arealet, og placeringen forventes ikke at have nogen effekt på miljøet. Se figur 14. Samkørselspladsen rykkes fra matrikel 1ag Favrholt, Hillerød Jorder og samkørselspladsen og grøftebassinet placeres på matrikel 1mb Favrholt, Hillerød Jorder.



Figur 14: Ny placering af samkørselspladsen på Roskildevej.

Projektændringer – Brooverførsel

I VVM-redegørelsen er der beskrevet en overførsel af Roskildevej (Rute 6). Eksisterende bygværk udvides mod nord med 14,3 meter, og der etableres en ny separat stibro til cykler ved siden af overførsel Roskildevej. Dette fremgår af figur 15.



Figur 15: Brooverførsel over Hillerødmotorvejen/Roskildevej fra VVM-redegørelsen.



Figur 16: Ændringer af brooverførslen over Hillerød motorvej/Roskildevej.

Den i VVM-redegørelsen foreslåede udvidelse af eksisterende bro og etablering af stibro til cykler, erstattes med en tvillingbro til den nordlige bro med en ny sydlig bro, hvor stitrafikken er integreret. Se figur 16. Eksisterende nordlige vejbro bibeholdes i sin nuværende udformning, rampetilslutninger justeres som anvist i VVM-redegørelsen. Den kombinerede, nye sydlige sti- og vejbro får en bredde på ca. 21 m, rampetilslutningerne udføres uændret ift. VVM-redegørelsen.

Konsekvenser er mindre arealjustering mod vest mens justeringen mod øst kun vil være en mindre arealudvidelse i forhold til VVM-redegørelsen. Der er ingen udpegede beskyttelser af arealet, og placeringen forventes ikke at have nogen effekt på miljøet. Udvidelsen vil ske på matriklerne 1mb, 1md og i mindre grad 1ag Favrholt, Hillerød Jorder.

Vurdering af miljøpåvirkninger

Støjskærme

Som det fremgår af afsnittene om de nye støjberegninger, er der ved implementering af de beskrevne støjafskærmningstiltag, ikke en forøget støjpåvirkning af boliger af det ændrede længdeprofil og slidlag. Der vil til gengæld være en markant visuel ændring af de højere skærme, ny skærm igennem Brødeskov, skærm ved Rørmosen og på toppen af støjvoldene ved Søparken og Månepletvej.

Skærmene på toppen af voldene ved Søparken og Månepletvej, vil være tydelige visuelle elementer i landskabet, som må formodes at være synlige fra både selve vejen, men også fra bebyggelserne på østsiden af vejen. Fra vestsiden af vejen vil indsigten være begrænset pga. forekomsten af afskærmende beplantning på vestsiden af vejen.

Skærmene vil blive beplantet med stedsegrøn beplantning, som i nogen grad vil afbøde den visuelle fremstilling som teknisk anlæg.

Skærmen igennem Brødeskov vil ligeledes være et visuelt element i landskabet. Som støjskærmene på toppen af støjvolde, vil denne støjskærm også blive beplantet således at bilisternes fornemmelse af at køre igennem en skov vil, med skovbevoksning på begge sider vil blive bevaret. Desuden vil arbejdsarealet på bagsiden af støjskærmen blive minimeret, så unødigt træfældning kan undgås. Derved vil trækroneerne over den 5 m høje skærm fortsat være synlige for bilisterne, og fortsat give fornemmelsen af et vejforløb gennem en skov.

Inde fra selve skoven Brødeskov vil skærmen kun være synlig tæt på selve vejen, og skærmen vil have en positiv effekt på skovens brug som rekreativt areal på grund af en væsentlig støjdemping i selve skoven.

Støjskærmene vil have en visuel fremtoning som på fotoet herunder, hvor beplantningen dækker selve skærmen på toppen af støjvolden:



Regnvandsbassiner

Overordnet set, vil de nye placering af regnvandsbassinerne betyde at en mindre del af de § 3 beskyttede arealer vil blive påvirket, hvilket vil være en positiv påvirkning. Til gengæld vil en forøgelse af antallet af bassiner betyde at der skal eksproprieres flere arealer fra lodsejere, og der vil være en forøget mængde jord som skal opgraves og bruges til opbygning af støvjolden.

Ændringerne har ikke indvirkning på målsatte vandforekomster, da recipienter og mængder vil være de samme. Kun de eksakte udledningpunkter ændres. Som for alle øvrige regnvandsbassiner, tilpasses den præcise placering ved udførelsen af regnvandsbassinerne uden for eksisterende ledningsplaceringer, som f.eks. gasledninger.

Kollerød Å og Enebakken

Det vurderes at de beskrevne ændringer ved Enebakken vil have en positiv effekt på miljøet, da fravalget af stioverføringen medfører et mindre behov for arealerhvervelser, og sikrer en bedre krydsningsmulighed for padder og andre mindre dyr.

Sammenlagt med udvidelsen af underføringen af Frederiksværksgade forbedres bløde trafikanters krydsningsmuligheder af denne ændring, da enebakkens stiunderføring samtidig bibeholdes, på trods af at stioverføringen udgår af projektet.

Kollerød Å's fysiske forhold forbedres, da åen åbnes, fremfor at være rørlagt, og passagemulighederne for mindre dyr forbedres.

Bilag IV arter og målsatte vandløb

Der vil ikke ske en forringelse af påvirkningerne af bilag IV-arter og målsatte vandløb som følge af implementeringen af projektændringerne. Da der reelt tilføjes en faunapassage ved Enebakken, og Kollerød Å omlægges til et åbent forløb fremfor en rørlægning, samtidig med at Rørmosens støvjold ikke udbygges, vil projektændringerne snarere have en positiv effekt.

Lokalitet 32 ved Slånebæk er ikke vurderet til at være potentielt erasteområde for bilag IV-padder, men der vil alligevel blive foretaget naturpleje i området for at tilgodese den økologiske funktionalitet for bilag IV-padderne, som kan have rasteområder tæt på. Der vil derfor foretages en rydning af nogle af de arealer omkring Slånebæk, der ikke er § 3-registreret, for at de kan blive bedre egnede for bilag IV-padderne, se figur 6.

Ved omlægningen af Slånebæk fastholdes den regulativmæssige bundkote og dimensionerne af vandløbet, så der ikke sker en påvirkning af afvandingstilstanden for området. Derudover fastholdes vandløbslængden og vandløbet indpasses så vidt muligt i den eksisterende vegetation, så en yderligere rydningen af området undgås. Strækningen tilføres grus og sten for at genskabe stryg og et vandløb med varierende strømforhold og god geniltning af vandet. Jord fra udgravningen af det nye profil anvendes til opfyldning af det eksisterende vandløbsprofil som sløjfes.

Omlægningen af vandløbet sker inden for beskyttet mose, og arealet omkring det omlagte forløb vil være midlertidigt påvirket af gravearbejder. Mosen genoprettes så vidt muligt, men forventes permanent påvirket på det blødbundsudskiftet areal. Det permanent påvirkede areal erstattes i forholdet 1:2.

På den baggrund vil omlægning af slånebæk ikke have en negativ påvirkning af vandløbet eller af bilag IV arter.