



Dato: 30. november 2018

Til: Vejdirektoratet

Høringssvar. VVM-undersøgelsen af Hillerød motorvejens forlængelse

DN Allerød skal udtrykke vor tilfredshed med det omfattende og grundige arbejde, der ligger bag konsekvensrapporten med dens gennemtænkte afværgeforanstaltninger mod forureninger med støj, af grundvand, overfladevand m.v.

Vi har dog følgende bemærkninger:

Planforhold

Det er interessant at læse afsnit 6.2 om de gældende kommuneplaners bestemmelser for bevarelse af landskabelige værdier. Det synes indlysende, at de gældende bestemmelser IKKE giver mulighed for yderligere motorvejsbyggeri.

CO2 og Råstoffer

Det beregnede forbrug af grus er 158.000 m³ og forbruget af asfalt er 260.000 m³. Vi er uenige med rapporten i konklusionen, at det er en lille miljøpåvirkning. Det er en mangel ved rapporten, at det ikke er kalkuleret,

- hvilken skade, det vil gøre på miljøet, der hvor de skal udvindes, og
- hvilket energiforbrug og CO₂-udledning de over 20.000 lastbiltransporter vil medføre.

I tillæg til transport af grus og asfalt kommer bortskaffelse af jord til og bygning af volde af overskudsjord fra vejanlægget.

I afsnit 4.2.7 beskrives, at entreprenørarbejdet erfaringsmæssigt kun giver et begrænset CO₂-bidrag. Vi mener, det er en mangel, at der ikke er udført en overslagsberegning til sandsynliggørelse af denne påstand.

Det er ligeledes muligt, at fældning af træer langs vejen har en ubetydelig effekt på naturens oplagring af CO₂. Men uden en overslagsberegning er også denne påstand udokumenteret. Vi er dog indforståede med, at afværgeforanstaltningen i form af nye træplantninger vil kompensere for tabet af CO₂-lageret i de fældede træer.

Samlet må det fastslås, at den øgede CO₂-udledning som følge af både anlæg og drift er i strid med målsætningen om en national reduktion af CO₂-udledning.

Støj

Allerede i dag er bolig- og naturområder i Allerød Kommune plaget af støj fra Hillerød motortrafikvej til stor gene for mennesker og natur. Vi ser derfor frem til, at der nu bliver mulighed for at minimere støjproblemet væsentlig i forbindelse med vejens udvidelse. I rapporten "Environmental Noise Guidelines for the European Region" fra 2018 fastslår WHO:

"For average noise exposure, the GDG strongly recommends reducing noise levels produced by road traffic below 53 decibels (dB) Lden, as road traffic noise above this level is associated with adverse health effects".

Med denne anbefaling må konsekvensrapportens anvendelse af 58dB anses for utilstrækkelig. Ikke mindst fordi det forhåbentlig kan forventes, at Miljøstyrelsen vil acceptere denne anbefaling og justere de danske vejledende grænseværdier tilsvarende. Vi må insistere på, at konklusioner om støjgener omregnes efter WHO's anbefalinger og afværgeforanstaltninger indrettes herefter.

En væsentlig parameter for frembringelse af støj er bilernes hastighed. Det kan forventes, at bilparken med tiden ændres til el-drevne køretøjer uden motorstøj. Men friktion mellem hjul og kørebane er fortsat en dominerende støjkilde. I overensstemmelse hermed bifalder vi, at der planlægges med støjsvag vejbelægning. Vi mener dog samtidig, at hastigheden af samme årsag IKKE skal hæves fra de nuværende 90 km/t.

Støjbekæmpelse bør omfatte såvel boligområder som natur og rekreative områder. Det er ikke acceptabelt, hvis rekreative områder støjbelastes yderligere.

Indtil projektet kan realiseres, vil der gå en rum tid, hvor støjniveauet til stadighed vil eskalere. Det forslås derfor, at der også budgetteres med midlertidige støjforanstaltninger, samt at de permanente foranstaltninger prioriteres højt, når rækkefølgen af de forskellige anlægsarbejder fastlægges.

Ødelæggelse af natur- og landskabselementer

Medvirkende til inddragelse/ødelæggelse af naturområder langs motorvejen er naturligvis motorvejens bredde. I afsnit 3 beskrives, at motorvejen bliver 36 m bred med en 11 m bred midterrabat. Vi er nødt til at spørge, hvorfor det skal være nødvendigt med 11 m midterrabat? Vi savner en forklaring på dette voldsomme fråds med plads, der er med til at forøge projektets skadelige virkninger på naturen.

Det bør være en fast regel ved ethvert anlægsarbejde, at hvor der gives tilladelse til at fjerne natur – våd eller tør-, skal der skabes tilsvarende erstatningsnatur.

Diger: Vi forventer, at regler om forbud mod ødelæggelse af jord- og stendiger respekteres. Det er IKKE acceptabelt at ødelægge fortidsminder og andre kulturværdier, blot fordi det passer i planlægningen at udvide en vej. Hvis fredningsnævn eller andre myndigheder dispenserer fra beskyttelsen, forventer vi, at der etableres fyldestgørende erstatning så nær stedet som mulig. Vi er uenige med rapporten i, at de nævnte digeødelæggelser karakteriseres som en lille påvirkning. Det er en varig skade, der påføres digerne.

Træer: Vi bifalder planen om 200% erstatningsareal for skov, der fældes og beskrivelsen af fældemetode for træer, der potentielt bebos af flagermus. Erstatningsplanter skal etableres i god tid, så træerne kan opnå en størrelse, der kompenserer for det tabte.

Udvidelse af vejforløbet gennem Brødeskov vil medføre betydelige rydninger af den eksisterende skov. Det vil medføre en bredere barriere for dyrs passage og en reduktion af træernes funktion som støjskærm. Vi er IKKE enige med rapportens konklusion om, at dette kun er en middel påvirkning. Det er en væsentlig påvirkning, som i givet fald skal kompenseres ved etablering af tæt underskov i skovbrynet mod vejen og faunapassager over og under vejen.

Søer, vandhuller og lavbundsarealer: Vi forventer, at alle indgreb i beskyttede vådområder ikke realiseres, før indgrebene har været igennem den lovfæstede sagsbehandling, og at der tilvejebringes fyldestgørende erstatningsbiotoper så nær stedet som mulig og i så god tid som mulig.

Erstatningsvandhuller må ikke bruges som sparebassiner.

Fugle: Til listen over fugleforekomster kan vi føje, at Rød glente med stor sikkerhed har ynglet i Brødeskov ca. 2009. Duehøg yngler i Brødeskov, og Hvepsevåge er set territoriehævdende over Brødeskov. Musvåge yngler i Brødeskov og formentlig ved Kollerød Lergrav.

Af afsnit 8.3.4 fremgår, at kommuneplanerne fastslår, at eventuelt nødvendigt byggeri og anlæg skal udformes, så det ikke forhindrer eller fordyrer etablering af vådområder i lavbundsarealerne.

Det er åbent for diskussion, om den planlagte vejudvidelse kan karakteriseres som nødvendig. Men det er ikke lykkedes os at finde en beskrivelse af, hvorledes kommuneplanens krav om udformning er imødekommet.

Af afsnit 10.4.2 fremgår, at 22.000 m² af Brødeskov skal fældes for at give plads til midlertidigt arbejdsareal langs vejen. Det fremhæves, at arealet har en lang skovkontinuitet. Vi er helt uenige i konklusionen "mindre påvirkning", da skovkontinuiteten på arealet ødelægges/nulstilles, og det vil tage flere årtier, før en tilsvarende gammelskov er retableret. Fældede træer bør efterlades i skoven til naturlig nedbrydning.

Faunapassager: Alle veje er barrierer for dyrs vandring. For mange arter udgør de en ikke ubetydelig trussel mod spredning i landskabet. Vi bifalder rapportens forslag om faunapassager og understreger vigtigheden af, at der etableres faunapassager både under og over vejen. Det beskrevne antal og placeringerne af faunapassager forekommer dog at være alt for få til at yde tilstrækkelige passagemuligheder for dyr, der bevæger sig på

terrænoverfladen. Der er tilsyneladende ikke udført kortlægning af vejstrækninger med koncentrationer af vandrende dyr – især padder. Vi må insistere på, at de vigtigste passagesteder kortlægges, og at der ud over passagemuligheder under vejen etableres paddehegn langs vejen, så dyrene ikke kan komme ud på kørebanen men ledes til faunapassagerne under vejen.

Ligeledes bør der etableres vildthege på strækninger, hvor risikoen for passage af hjorte, grævlinger m.v. er størst.

Geologiske værdier

Allerede i dag er den eksisterende motortrafikvej for tæt på en af Allerød Kommunes mest bevaringsværdige, geologiske værdier, fladbakken Høveltsbjerg nord for motortrafikvejens skæring med Nymøllevej. Det kan ikke accepteres, at en vejudvidelse skærer yderligere af fladbakkens fod.

I afsnit 6.4 fremhæves de værdifulde vide udsyn over det åbne landbrugslandskab, hvor skalaen opleves som stor i det meste af området. Dette markante landskabselement vil blive spoleret ved etablering af støjvolde og beplantning.

Afsluttende bemærkning

Det er en generel erfaring, at flere veje giver flere biler giver flere veje giver.....

Det er mange gange fremført, at en udvidelse af vejkapaciteten i Nordsjælland blot flytter de stillestående køer længere ind mod København. Vi savner en gennemarbejdet model for at reducere trafikken bl.a. ved etablering af bedre kollektiv trafik.

Med venlig hilsen

Danmarks Naturfredningsforening Allerød
Marianne Engberg, formand
Finn Yde-Andersen, næstformand