

Kommissorium

Miljøkonsekvensvurdering (VVM) af Udvidelse af Hillerød motorvejen fra Ring 4 til Farum

Med aftale om Infrastrukturplan 2035 den 28. juni 2021 mellem regeringen (Socialdemokratiet), Venstre, Dansk Folkeparti, Socialistisk Folkeparti, Radikale Venstre, Enhedslisten, Det Konservative Folkeparti, Nye Borgerlige, Liberal Alliance, Alternativet og Kristendemokraterne er parterne enige om at gennemføre nye investeringer og initiativer i en fuldt finansieret investeringsplan på transportområdet for perioden 2022-2035. Den del af aftalen, der omfatter fremtidens veje, står Enhedslisten og Alternativet uden for.

Det fremgår af aftalen, at der skal ske en udvidelse af Hillerød motorvejen mellem Ring 4 og Farum. Der er afsat 20 mio. kr. til Miljøkonsekvensvurderingen (MKV) og 1.075 mio. kr. til anlægsudgifter.

Baggrund

Strækningen er ca. 9 km lang og forløber mellem tilslutningsanlæg nr. 6 Bagsværd og tilslutningsanlæg nr. 10 Farum på Hillerød motorvejen. Der er store trængsels- og fremkommelighedsproblemer på strækningen i både syd- og nordgående retning. I sydgående retning er der i dag mellem tilslutningsanlæg nr. 8 Værløse og nr. 6 Bagsværd etableret forstærket nødspor, der anvendes som kørespor i myldretiden. Fremkommelighedsproblemerne forventes at stige i fremtiden uden en udvidelse.



Indhold i MKV'en

Formålet med projektet er at øge kapaciteten på strækningen og dermed forbedre fremkommeligheden for de 60.000-70.000 trafikanter, som dagligt kører på strækningen.

I MKV'en undersøges mulighederne for at udvide motorvejen med et ekstra spor i hver retning inkl. anlæg af nyt nødspor, foruden at de vejtekniske, trafikale, miljømæssige, arealmæssige samt anlægs- og samfundsøkonomiske effekter afdækkes.

I MKV'en vil der være særligt fokus på en fremtidig trafikal situation under hensyntagen til, at der er kort afstand mellem tilslutningsanlæggene på strækningen. Herudover er der i Furesø Kommune overvejelser om mulighederne for overdækning af motorvejen af bl.a. støjhensyn, som vil blive vurderet nærmere i MKV'en. Som en del af undersøgelsen ses endvidere på muligheden for et såkaldt 0+alternativ, som er en mindre omfangsrig løsning end en udbygning. Det kan fx være kørsel i nødspor eller andre tiltag, som er målrettet specifikke udfordringer på strækningen.

Som en del af MKV'en forventes det, at der vil fremkomme nye forslag eller ideer til løsninger for udvidelsen, blandt andet i forbindelse med den indledende offentlige idefase.

Alle undersøgte forslag vil blive beskrevet i MKV-redegørelsen. Konsekvenser af forslag vurderes i forhold til en situation, hvor den nuværende motorvej bevares uændret. Der forventes ikke undersøgt nye vejforløb.

MKV'en vil kunne danne grundlag for en politisk stillingtagen til et konkret anlægsprojekt og anlægslov.

Vejteknik

I MKV'en vil de tekniske muligheder for en udvidelse blive undersøgt. Der udarbejdes et skitseprojekt for de mulige løsninger, som vil indeholde en beskrivelse af vejudvidelse, og herunder konsekvenser af ekstra spor på Fiskebækbroen, af krydsudformninger mv. Anlægsperioden og trafikafvikling under anlæg vil også blive vurderet.

Der gennemføres trafiksikkerhedsrevision (trin 2) af MKV'ens forslag.

Trafik

For de undersøgte forslag beskrives trafikens omfang og fordeling samt de forventede trafikale og sikkerhedsmæssige effekter sammenholdt med en situation, hvor vejen ikke udvides.

Til beregning af de trafikale effekter anvendes trafikmodellen OTM.

Støjforhold

Der vil være fokus på naboerne langs vejen og støjpåvirkning heraf. Der vurderes derfor muligheder for afværgetiltag for støj fra motorvejen.

Der gennemføres desuden en særskilt analyse af støjforholdene på Fiskebækbroen. Resultaterne af denne analyse samt evt. konkrete støjreducerende forbedringer på broen medtages i MKV'en.

Miljøforhold

Konsekvenser for plan- og miljøforhold vurderes dels ud fra oplysninger, som allerede er tilgængelige i databaser mv., dels på baggrund af feltundersøgelser. I miljøkonsekvensvurderingen af forslagene vil der blive

set på udvidelsens påvirkning af lang række miljøforhold i både anlægs- og driftsfase. Der vil være fokus på rekreative forhold og beskyttet natur.

Beskrivelse af projektets klimamæssige påvirkning i forbindelse med såvel anlæg og drift af motorvejsstrækningen. Desuden vil der være fokus på at vejanlægget udformes sådan, at det er robust i forhold til de klimaændringer, der kan forventes inden for anlæggets forventede levetid.

Areal- og ejendomsforhold

For relevante områder indhentes oplysninger om ejendomsforhold samt virksomheder, ledninger og større tekniske anlæg. Disse data benyttes ved gennemførelse af arealanvendelsesanalyse med henblik på at belyse vejprojektets konsekvenser for ejendomme og ledninger i området.

Anlægsøkonomi

For de undersøgte forslag beregnes et anlægsoverslag jf. Transportministeriets principper for Ny Anlægsbudgettering samt en risikoanalyse.

Ekstern kvalitetssikring

Efter principperne om Ny Anlægsbudgettering af statens anlægsprojekter med tilhørende aktstykke af 24. oktober 2006 fra Finansudvalget, vil der blive gennemført ekstern kvalitetssikring af projektet, da anlægsoverslaget for den samlede udbygningsløsning forventes at overstige de i aktstykket angivne 250 mio. kr. Grundlaget for en ekstern kvalitetssikring omfatter bl.a. materiale om den tekniske udformning, anlægsoverslag med tilhørende dokumentation for mængder, risikoanalysen, trafikberegninger og samfundsøkonomiske beregninger.

Samfundsøkonomi

På baggrund af anlægsoverslag og beregnede effekter gives en vurdering af de samfundsøkonomiske gevinster (intern rente) for de undersøgte forslag.

Afrapportering og høring

MKV-redegørelsen afrapporteres digitalt på Vejdirektoratets hjemmeside. Hjemmesiden suppleres evt. med en kortfattet pjece, hvor de centrale dele af undersøgelsen resumeres. Nyheder og andre relevante informationer om projektet vil løbende blive offentliggjort på en konkret hjemmeside for projektet.

Som en del af MKV-processen gennemføres to offentlighedsfaser om projektet. Først afholdes en indledende fire ugers offentlighedsfase, den såkaldte idéfase, hvor grundlaget for arbejdet præsenteres, og alle interesserede opfordres til at komme med synspunkter, forslag og ideer til den videre undersøgelse. I tilknytning til idéfasen vil Vejdirektoratet afholde et borgermøde.

Efter færdiggørelse af MKV-redegørelsen fremlægges denne i offentlig høring i en periode på mindst otte uger. I denne høringsperiode vil Vejdirektoratet ligeledes afholde borgermøde.

Tidsplan

MKV'en starter i foråret 2022 og forventes afsluttet ultimo 2024.

Organisation

MKV'en gennemføres af Vejdirektoratet bistået af rådgivere på udvalgte fagområder. Der nedsættes et teknikerudvalg med repræsentanter fra Furesø og Gladsaxe kommuner. Miljøstyrelsen inviteres ligeledes til at

deltage i arbejdet. Det forventes, at der i teknikerudvalget sker en bred gensidig orientering om forholdene i det aktuelle område, herunder verserende planlægnings- og byggesager.