



RØRMOSEN

Vejdirektoratet

Niels Juels gade 13
1022 K

VVM-redegørelse vedr. Hillerød motorvejens forlængelse Høringssvar november 2018 – Grundejerforeningen Rørmosen, Allerød

Hermed ønsker grundejerforeningen Rørmosen, Allerød at afgive høringssvar til det udarbejdede VVM-forslag, der er sendt i offentlig høring.

Som grundejerforening støtter vi som udgangspunkt de støjdæpende tiltag, der er beskrevet i oplægget, ligesom vi naturligvis bakker op om den øgede trafikikkerhed, der ligger i at forhindre u-vendinger, der i dag er årsag til meget alvorlige ulykker.

Grundejerforeningens primære fokus i høringssvaret er dog primært rettet mod den meget omfattende, og stadigt stigende støjbelastning fra trafikken.

1. Hastighedsgrænse:

For de ca. 1.500 boliger i Allerød, der allerede i dag er meget generet af støjen fra Hillerød motorvejens forlængelse, er det meget svært at forstå begrundelsen for at hæve hastigheden fra 90 km/t til 110 km/t, da denne hastighedsstigning, ifølge undersøgelser, alene vil resultere i en øget støjpåvirkning på 2-3 dB(A). Dertil skal så lægges den øgede trafikmængde, og øget afstand til støjskærm/støjtold fra den fjerneste vejbane, der vil reducere de støjafskærmende foranstaltningers effekt og dermed forøge støjpåvirkningen ift. de 2-3 dB(A), der oplyses i VVM-redegørelsen.

Det henstilles derfor kraftigt, at fastholde den nuværende hastighedsbegrænsning på 90 km/t.

Som regulerende foranstaltning, vil opstilling af størekasser på strækningen ud for Allerød være et effektivt middel. Effekten må forventes at være varig, såfremt der opstilles størekasser, der kan registrere et givent køretøjs gennemsnitlige hastighed mellem flere opstillede fartmålere. Derved undgås, at hastigheden kun nedsættes kortvarigt ved passage af fartmålerne.

2. Rørlagt afvanding fra Rørmosen:

Det fremgår af redegørelsen, at højden på den allerede etablerede støjtold øges til 9m. det blev på borgermødet d. 30. oktober bekræftet, at der er tale om 9m over vejbanen, hvilket vi ser meget frem til, da den eksisterende støjtold er mangelfuld på flere parametre, herunder højden på strækningen ud for både Rørmosen og Søparken.

I redegørelsens afsnit vedr. støj, er støjskærm og -told beskrevet for strækningen ud for Søparken. Det antages i nærværende høringssvar, at de beskrevne tiltag gælder for hele strækningen fra før Lyngvej og inkluderer tilkørselsanlæggene ved Kollerødvej.

Vi skal i forbindelse med støjtolden gøre opmærksom på, at der er en rørført afvandsledning under hhv. støjtold og motorvej. Denne rørførelse udgør eneste afledning fra Rørmosen og de nyligt anlagte forsinkelsesbassiner langs støjtolden ud for Rørmosen.



RØRMOSEN

Dette klimatilpasningsprojekt blev udført af Allerød Kommune som pilotprojekt for klimatilpasning, som reaktion på de oversvømmelser, der opstod i sommeren 2007. Her steg vandstanden i Rørmosen, som sidste led i en række forsinkelsesbassiner, med ca. 1,5 meter og medførte oversvømmelse af en ejendom, mens flere andre var ganske få centimeter fra at lide samme skæbne.

Hvis opstuvet vand fra forsinkelsessystemet ikke kan ledes videre til Kollerød Å, vil det være en katastrofe for de lavt beliggende ejendomme langs bassinerne. Når vi henleder opmærksomheden på dette, skyldes det, at den rørlagte afledning under støjvolden viste sig at have et sammenbrud under den nyanlagte støjvold, hvilket førte til, at røret blev strømpeforet. Når støjvoldens højde øges til 9m over vejbanen, vil det medføre et øget jordtryk på ledningen. Der skal derfor udvises skærpet opmærksomhed omkring dette arbejde, og etablering af en ekstra ledning til sikring mod kollaps af den eksisterende ledning, bør kraftigt overvejes.

3. Støjafskærmende foranstaltninger:

Det værdsættes, at der udføres støjskærme og -volde på vejstykket langs Allerød. Allerød er kendetegnet ved at være rig på natur, så det vil være skattet, hvis de støjskærmende tiltag sikres et grønt udseende, og dermed ikke fremstår som fremmedelementer i et naturlandskab. Her tænkes især på beplantning i form af træer, buske og klatreplanter som virkemidler.

Selvom løv kan reflektere visse frekvensområder, så er bladenes hvislen i vinden med til at opbløde den trafikstøj, den menneskelige hjerne opfatter generende.

Beplantning af støjskærme er tillige med til at hindre grafitti, hvilket vi oplevede kort efter etableringen af den nuværende støjskærm på toppen af støjvolden.

Vi imødeser en æstetisk tilpasning af støjafskærmningen til omgivelserne.

4. Trafikprognoser:

Det er med bekymring, at vi ser de fremtidige trafikprognoser, der opstilles i VVM-undersøgelsen. Dels er strækningen ud for Allerød den mest trafikbelastede på hele den analyserede vejstrækning, og dels vil denne belastning stige med yderligere ca. 26% i et fremskrevet 2025-scario uden udvidelse af den nuværende kapacitet. Denne øgning stopper jo ikke i år 2025, men vil fortsætte. Det samme vil derfor gøre sig gældende ved en kapacitetsudvidelse, hvorfor de i VVM-undersøgelsen opstillede støjprognoser vil stige yderligere.

Det er lidt tankevækkende, at der tages afsæt i en år 2025-fremskrivning, da dette årstal vil være sammenfaldende med indvielsen af den udvidede vejstrækning. Det er kendt, at folks trafikmønster indretter sig efter forholdene, hvilket vil sige, at der må kunne forventes en væsentlig trafikøgning på strækningen ud over de 57%, der fremgår af Vejdirektoratets prognose.

Det er grundejerforeningens klare henstilling, at de støjmæssige prognoser fremskrives til et mere realistisk årstal (f.eks. 2035), der afspejler den forventede effekt af trafikanternes tilpassede adfærd og den øgede belastning fra bl.a. etableringen af det nye supersygehus i Hillerød.



RØRMOSEN

Når man samtidigt tænker på, at motorvejens tværsnit åbner for en fremtidig mulighed for udvidelse fra 4 til 6 vognbaner, bliver de støjmæssige konsekvenser uoverskuelige, medmindre, der afsættes den fornødne økonomi til effektive afværgeforanstaltninger.

5. Støj og sundhed:

Nærmest sammenfaldende med offentliggørelsen af nærværende VVM-redegørelse, lancerede WHO en undersøgelse af den helbredsskadelige effekt af vedvarende støjpåvirkninger. Undersøgelsen udmundede i en anbefalet øvre grænseværdi på 53 dB, hvilket ligger betragteligt under den nuværende danske anbefaling på 58dB (stigningen fra 53 til 58dB er logaritmisk, og derfor udtryk for en reelt meget stor forskel).

Som det blev anført ifm. høringen på Allerød Rådhus, så har WHO's undersøgelse ikke været kendt på tidspunktet for politikernes formulering af opgaven, hvorfor WHO's anbefalede grænseværdi heller ikke indgår i redegørelsen. Ikke desto mindre, bør offentliggørelsen af WHO's undersøgelse og deraf afledte anbefalede grænseværdi tages til efterretning i det videre arbejde, og Vejdirektoratet bør kraftigt henstille til politikerne, at dette bliver medtaget i redegørelsens objektive betragtninger og anbefalede, finansierede løsningsforslag.

Som redegørelsen er udformet for nærværende, betyder det, at man er villig til at overskride de nuværende anbefalede, grænseværdi på 58dB betragteligt og samtidigt tillade, at et øget antal boliger rammes af dB-værdier, der overskrider dagens øvre grænseværdi. Det er dybt kritisabelt som støjramt borger, at skulle leve med en forøgelse i stedet for at kunne se frem til en reduktion.

På borgermødet på Allerød Rådhus, blev der redegjort overordnet for hvilke parametre, der er indgået i de beregningsmodeller, der lægges til grund for de beregnede dB-værdier. Det er vores bekymring, at der ikke tages behørigt hensyn til de lokale forhold, hvor vi ud over at kæmpe med en uheldig, fremherskende vindretning fra vest, også har vandspejl fra søer og moser, der reflekterer støjen langt ind i beboet område.

6. Alternativer:

Der opstilles et 0+ alternativ, som jo isoleret set ser vældigt attraktivt ud, når økonomien skal vurderes. Vurderet som støjramt Allerødborger, forekommer det dog helt uforståeligt, at alternativet ikke indeholder støjafskærmende foranstaltninger, som i det samlede økonomiske billede ikke er en uoverstigelig økonomisk omkostning. 0+ alternativet vil være økonomisk attraktivt selvom de nødvendige støjafskærmende foranstaltninger indarbejdes.

Med den tendens, der er blandt danske politikere til at fokusere meget ensidigt på de økonomiske aspekter, er der stor risiko for, at dette alternativ kan vække politikernes interesse, hvilket på det skarpeste må frarådes, såfremt de nødvendige støjregulerende tiltag ikke indarbejdes.

7. Farremosen:

Parallelt med udarbejdelse af VVM-redegørelsen, har Allerød Kommune givet tilladelse til udvikling af et erhvervsområde ved Farremosen, der er beliggende tæt på motorvejen med



RØRMOSEN

tilkørsel fra Lyngevej. De virksomheder, der har slået sig ned i det nye område udgøres af transportvirksomheder og støjende, miljøtunge virksomheder, der betjenes af et betragteligt antal lastbiler dagligt. Effekten af denne trafikbelastning er ikke taget i betragtning i den foreliggende VVM-redegørelse, men bør indgå i det videre arbejde.

På vegne af grundejerforeningen Rørmosen

Jens Kirk, formand.
Rørmoseparken 11
3450 Allerød