HASPEGÅRDENS
GRUNDEJERFORENING stiftet 1919
FORMAND: Flemming Yssing Hansen, Hjortevænget 47, 2880 Bagsværd

Bagsværd den 11. september 2025.

Høringssvar til Udvidelse af Hillerødmotorvejen mellem Motorring 3 og Ring 4

Indkaldelse af idéer og forslag til miljøkonsekvensvurdering

Haspegårdens Grundejerforening

September 2025

Indledning

Dette er en indledende runde, hvor Vejdirektoratet indkaldte til borgermøde den 3. september 2025 kl. 17-19 og orienterede om dets planer til løsning af trængselsproblemerne i myldretiderne morgen og aften på den 3 km. lange strækning af Hillerødmotorvejen mellem Motorring 3 og Ring 4. Indkomne idéer og forslag efter mødet med frist den 15. september 2025 kan komme til at indgå i det videre arbejde med projektet, hvorefter resultaterne af arbejdet offentliggøres og efterfølges med et nyt borgermøde og mulighed for indsendelse af endnu et høringssvar, hvorefter Vejdirektoratets høringsnotat og anbefaling fremsendes til Transportministeren**.**

Vi er enige i betragtningerne i høringssvaret fra Sammenslutningen af grundejerforeninger i Gladsaxe Kommune og skal derfor bede om, at vores svar læses sammen med Sammenslutningens svar, da vi ikke her i detaljer vil gentage betragtningerne i Sammenslutningens svar.

Generelle bemærkninger

Kort sagt kan man vel sige, at Vejdirektoratets forslag til løsning af trængselsproblemerne er identisk med dets forslag til løsning af trængselsproblemerne på Motorring 3, dog sådan, at der her er plads nok til, at man kan bevare nødsporene langs vejen, hvilket er et gode i forhold til den foreslåede løsning på Motorring 3 uden nødspor.

Man kan sige, at det vel er naturligt, at der bruges samme løsningsmodel til samme problemstilling. Både ja og nej!

Ja, hvis man helt ser bort fra de idéer og forslag, der kom fra borgerne, og nej hvis man tager borgernes idéer og forslag alvorligt. Kritikken af forslag til løsning af trængselsproblemerne på Motorring 3 var imidlertid så massive og bredspektrede, at trafikministeren besluttede at udsætte en afgørelse, indtil Vejdirektoratet havde undersøgt, hvor meget støjdæmpning, man kunne få for de afsatte midler på ca. 340 mio. kr. til udvidelsen. Vi venter stadigvæk på afgørelsen men regner med, at den kommer meget snart.

Et af de argumenter vi fremførte mod udvidelsen af Motorring 3 var, at vi tvivlede på, at den ville have nogen effekt på trængslen, da vore erfaringer som bilister viser, at kødannelserne på motorvejene næsten altid skyldes fletningsproblemer ved tilkørselsvejene til motorvejene, hvis der da ikke er fysiske grunde som færdselsuheld eller afspærringer i forbindelse med vejarbejde. I Sammenslutningens høringssvar har vi udbygget

E-mail : HASPEGAARDEN@HOTMAIL.COM
WEB-site: WWW.HASPEGAARDEN.DK

denne argumentation. Det er da væsentligt at sikre sig, at man ikke spilder millioner af kroner på en foranstaltning, som ingen effekt har! Vi ser frem til, at Vejdirektoratet går ind i en diskussion af vores argumenter og af vores forslag til en alternativ løsning, og ikke bruger standard bemærkningen i materialet fra Vejdirektoratet, hvori det hedder: "Vejdirektoratet vil behandle alle høringssvar og beslutte hvilke forslag, der ligger inden rammerne af opgaven og som skal arbejdes videre med i MKV-undersøgelsen."

Denne holdning kan således komme til at udelukke en diskussion af en række vigtige forhold, som at den foreslåede løsning efter vores vurdering vil være virkningsløs over for det grundlæggende problem, da Vejdirektoratet nok vil vurdere synspunktet til at "være uden for rammerne af opgaven". På intet tidspunkt har Vejdirektoratet beskæftiget sig med fletningsproblemerne og deres betydning for trafik flowet.

Det førte os til det generelle spørgsmål, om den nuværende procedure ved udarbejdelse af vejprojekter er rationel?

Vores forståelse af den nuværende procedure er som følger: Politikerne bliver opmærksomme på et problem, her trængselsproblemerne på Hillerødmotorvejen i myldretiderne morgen og aften, og da politikerne ikke er sagkyndige på området, søger de rådgivning hos Vejdirektoratet, som udarbejder et kommissorium til den løsning, som de vil foreslå. Først da bliver der inviteret til borgermøde i kommunen, som det netop afholdte, men nu kun om Vejdirektoratets forslag til en løsning og ikke om en løsning af det grundlæggende problem, trængselsproblemerne på Hillerødmotorvejen.

Derfor har vi tænkt på en ny procedure, som synes at kunne løse problemet ved den gamle procedure.

Hvad med at bruge samme procedure som stat og kommune følger, når de skal i gang med større byggerier, udformning af bycentre m.m., nemlig udskrivelse af en arkitektkonkurrence, hvor man får en række idéer at vælge mellem til udformningen?

På samme måde kunne man udbyde et vejprojekt til løsning af et givet problem til private og statslige firmaer, som derpå kommer med tilbud til løsninger. Den afgørende forskel fra tidligere er nu, at en gruppe politikere og borgerne i borgermøder præsenteres for de indkomne idéer og sammen når frem til en konklusion om, hvilket tilbud man skal vælge og ikke som før, hvor et enkelt firma (Vejdirektoratet) på vegne af politikerne bestemmer, hvilken løsning, man skal vælge. Det vil gøre borgermøderne mere vigtige og af en større betydning end i dag.

Trafikstøjen

Med vores beliggenhed nord for Klausdalsbrovej og nær både Motorring 3 og Hillerødmotorvejen er vi stærkt generet af motorvejsstøjen fra de to motorveje og derfor meget interesseret i at få en effektiv løsning på støjproblemet. Tilføjelse af endnu en kørebane i hver retning er vi stærke modstandere af, da det øger støjniveauet i vores område, og da det tilmed efter vores vurdering vil være virkningsløst overfor det grundlæggende problem.

Vejdirektoratet lover ganske vist at forsyne strækningen med støjskærme, som efter vores vurdering vil være helt utilstrækkelige. På borgermødet under præsentationen af projektet noterede jeg bl.a., at man regner med at sætte støjskærme op på relativt korte strækninger med mellemrum uden skærme. Det undrer os, at man kan foreslå en sådan løsning, som vil være lige så virkningsløs på støjen som flere kørebaner er på trængslen. Randeffekterne ved skærme over korte afstande, vil nemlig være så store, at lyddæmpningen bliver minimal. Det er da almindelig viden, at længden af strækninger med støjskærme skal op på mindst 2 km for at få et rimeligt område omkring midten af støjskærmen, hvor dæmpningen af støjen er størst, da

randeffekterne ikke længere gør sig gældende. Jo længere skærmen er, jo længere vil strækningen omkring midten af skærmen være, hvor man opnår en maksimal dæmpning af støjen.

Da strækningen kun er på 3 km, vil den rigtige løsning være en ubrudt støjskærm på hele strækningen helst med en overdækning, eller i hvert fald med en Hamborg skærm på 7-8 meter med udhæng på 4-5 m ind over vejbanerne i siden og på midten af vejen. Til finansiering heraf kunne man passende benytte de afsatte midler til vejudvidelsen til etablering af en effektiv støjdæmpning, når idéen om en udvidelse af vejen opgives.

En kort opsummering

- Opgiv en udvidelse af Motorvejsstrækningen med en kørebane i hver retning, da det vil være virkningsløst over for fletningsproblemerne, som vi vurderer er hovedårsagen til trængselsproblemerne
- En alternativ løsning vil være en bedre spredning af trafikken på det "skæve" Storkøbenhavnske motorvejsnet ved at tilføje endnu en nordlig udgang fra motorvejsnettet, så vi får splittet trafikken mod Hillerød og Helsingør længere mod syd end i dag ved Gladsavekrydset på Motorring 3. Trafikken på motorvejene fra syd, øst og vest til Hillerødområdet ledes ad et nyt motorvejsstykke, begyndende syd for Ballerup, vest om Ballerup og Måløv området under jorden for ikke at genere byudviklingen i området, videre gennem Hareskoven med en tilslutning til Hillerødmotorvejen et sted i området hvor afkørselsvejen til Værløse området fra motorvejen findes eller lidt nord herfor.
- Etabler en effektiv støjbekæmpelse på vejstykket, eventuelt finansieret af midler, der bliver frigjort, hvis man opgiver udvidelsen af vejstykket.
  Vi har undrende set på, at der rundt omkring i hovedstadsområdet dukker nye høje skærme op langs vejene, f.eks. på Helsingørmotorvejen og langs Motorring 3 i Rødovre kommune, hvor der bag skærmene ses en tæt beplantning uden synlige boliger, mens der i vores område intet sker, selvom Motorvejene nærmest fører trafikken gennem folks baghaver, da motorvejene i sin tid blev lagt gennem et allerede dengang tætbebygget boligområde. Hvordan prioriteres etableringen af støjskærme i hovedstads området? Hvis vi ikke snart får det at vide, vil der brede sig en række konspiratoriske teorier om, hvordan det foregår, og de vil ikke være pæne for demokratiet.

Flemming Yssing Hansen, formand
Haspegårdens Grundejerforening