

FEBRUAR 2025

VEJDIREKTORATET

AFGRÆNSNINGSNOTAT – SUPPLERENDE MILJØKONSEKVENSVURDER ING AF UDVIDELSE AF OVERDREVSVEJEN

AFGRÆNSNINGSNOTAT TIL SUPPLERENDE MILJØKONSEKVENSRAPPORT AF
UDVIDELSE AF OVERDREVSVEJEN

FEBRUAR 2025
VEJDIREKTORATET

AFGRÆNSNINGSNOTAT – SUPPLERENDE MILJØKONSEKVENSVURDER ING AF UDVIDELSE AF OVERDREVSVEJEN

SUPPLERENDE MILJØKONSEKVENSRAPPORT

PROJEKTNR. DOKUMENTNR.
A286988 1340.204-RAD-MILJ-NOTA-2001

VERSION	UDGIVELSESDATO	BESKRIVELSE	UDARBEJDET	KONTROLLERET	GODKENDT
1.0	10.01.2025	Afgrænsningsnotat	HKSF	EMJT	HKSF
2.0	07.02.2025	Afgrænsningsnotat	HKSF	EMJT	DATM
3.0	10.02.2025	Afgrænsningsnotat	HKSF	DATM	HKSF
4.0	19.02.2025	Afgrænsningsnotat	HKSF	DATM	HKSF

INDHOLD

1	Indledning	7
1.1	Afgrænsningsnotat	7
2	Projektbeskrivelse	8
2.1	Vejprojektet	8
2.2	Afvanding	9
2.3	Læsevejledning	10
3	Proces for supplerende miljøkonsekvensvurdering	12
3.1	Den supplerende miljøkonsekvensrapports opbygning	12
3.2	Overordnet miljøvurderingsmetode	13
3.3	Geografisk afgrænsning	14
3.4	Alternativer	15
3.5	Referencescenarium	15
3.6	Kumulative forhold	15
4	Planforhold	16
4.1	Eksisterende viden	16
5	Potentielle miljøpåvirkninger	17
5.1	Befolkning og menneskers sundhed	17
5.2	Den biologiske mangfoldighed, natur, flora og fauna	23
5.3	Jordarealer, jordbund, vand og klima	24
5.4	Materielle goder, rekreation, kulturarv og landskabet	28
5.5	Større katastroferisici og ulykker	30

6	Oversigt over miljøpåvirkninger	31
7	Referencer	39

1 Indledning

Forud for udarbejdelse af den supplerende miljøkonsekvensrapport afgiver Trafikstyrelsen en udtalelse om afgrænsning af den supplerende miljøkonsekvensrapports indhold og omfang.

Projektet *Udvidelse af Overdrevsvejen* omfatter strækningen af Overdrevsvejen mellem Hillerød motorvejen og det nye hospital i Nordsjælland, og dette notat handler om afgrænsning af en supplerende miljøkonsekvensvurdering.

1.1 Afgrænsningsnotat

Forud for miljøvurdering har Vejdirektoratet anmodet Trafikstyrelsen om en afgrænsningsudtalelse. I afgrænsningsudtalelsen fastlægges, hvilke undersøgelser og vurderinger, der skal gennemføres for samlet at kunne vurdere projektets miljømæssige konsekvenser.

Afgrænsningen fastlægger, hvor omfattende og detaljerede oplysninger den supplerende miljøkonsekvensrapport for projektet *Udvidelse af Overdrevsvejen* skal indeholde for, at Trafikstyrelsen kan vurdere projektets miljømæssige konsekvenser og træffe afgørelse på et oplyst grundlag.

I afgrænsningsnotatet er det forventede videns- og datagrundlag beskrevet, herunder det forventede behov for yderligere data fra undersøgelser, for at kunne vurdere påvirkningerne på miljøet som følge af projektet.

Der kan i løbet af arbejdet med den supplerende miljøkonsekvensrapport opstå emner eller problemstillinger, der yderligere bør belyses som en del af det endelige beslutningsgrundlag. Hvis dette behov skulle opstå, vil Vejdirektoratet gå i dialog med myndigheden om processen.

2 Projektbeskrivelse

Formålet med udvidelsesprojektet er at forbedre fremkommeligheden og trafikikkerheden på Overdrevsvejen ved gennemførelse af udvidelsen på strækningen.

Overdrevsvejen, en statslig vej beliggende i Hillerød, skal på strækningen mellem Hillerødmotorvejens forlængelse og det nye sygehus ved Favrholt Station, udvides fra 2 til 4 spor. Strækningen er omkring 2,5 km. Projektet indeholder udover udvidelse af vejen i begge sider, etablering af et nyt signalreguleret kryds ved den nye adgangsvej ved Novo Nordisk og ombygning af eksisterende signalreguleret kryds ved Lyngvej. Projektet tilsluttes i vest det nye projekt for Hillerødmotorvejens forlængelse, i øst tilsluttes eksisterende kryds ved Hospitalsvej. Krydset ved Ladegårdsvej er allerede forberedt til 4 spor og skal derfor ikke fysisk tilpasses ifm. projektet.

Den eksisterende *Overdrevsvejen* har en skiltet maks. hastighed på 80 km/t, dog skiltes der ved krydsninger ned til 70 km/t. I den fremtidige situation bliver der tilført et til kryds (ved Novo Nordisk) yderligere på strækningen, hvorfor det foreslås at den maks. hastighed bliver 70 km/t for hele strækningen. Efter krydset ved Hospitalsvej fastholdes 80 km/t som i dag.

2.1 Vejprojektet

Vejen udføres med 2 kørespor i hver retning inkl. kantbane og yderrabat i hver side. Der etableres kantopsamling ved kantsten eller asfaltvulst. Da udvidelsen af vejen kommer til at ske i begge sider af den eksisterende Overdrevsvejen skal skråningerne og rabatter tilpasses. Desuden forlænges de to eksisterende tunneller i begge sider. Havelse Å er i dag rørlagt og forlænges i forbindelse med etablering af en ny cykelsti syd for Roskildevej. Det forventes ikke, at det vil være nødvendigt at forlænge røret yderligere som følge af vejens udvidelse.

Vejen udføres i asfalt og bærende lag af stabilt grus og bundsikring. Da der er tale om en udvidelse, fastholdes eksisterende belægninger så vidt muligt. Afmærkning på vejen udføres i termoplast, autoværn udføres i stål.

Parallelt med *Udvidelse af Overdrevsvejen* er der, som en del af Hillerødmotorvejens forlængelse, ved at blive etableret cykelsti fra vest. Vest for Lyngvej placeres denne syd for *Overdrevsvejen* og tilsluttes til eksisterende cykelrute nord for *Overdrevsvejen* via underføring/tunnel ved Lyngvej/Roskildevej. Ligeledes er der ved at blive etableret cykelsti fra Øst. Denne kobles til nord for *Overdrevsvejen* ved hospitalet. Der er ikke cykelsti i projektet *Udvidelse af Overdrevsvejen*.

Krydsninger på strækningen skal belyses, ligesom det er tilfældet i dag. Ny belysning skal etableres ved det nye Novo Nordisk-kryds og belysningen ved kryds ved Lyngvej skal tilpasses. Samme gælder for signalanlæg, hvor der skal etableres nyt signalanlæg ved Novo Nordisk-krydset og eksisterende signalanlæg skal tilpasses ved Lyngvej.

I forbindelse med belysning og signalanlæg skal der etableres nye (forsynings)ledninger, samt omlægges eksisterende ledningsanlæg på hele strækningen på grund af udvidelsen.

Under udførelsen skal trafikken fortsat kunne afvikles, og biltrafikken vil blive omlagt midlertidigt i forskellige faser. Bløde trafikanter, primært cyklister, håndteres separat.



Figur 2-1 Projektets, Udvidelse af Overdrevsvejens, fodaftryk.

2.2 Afvanding

Afvandingen af Overdrevsvej sker i dag ved afledning af vandet til trug og grøfter, hvorfra det via rør ledes til regnvandsbassiner. Fra regnvandsbassinerne afledes vandet til recipienterne Havelse Å og Pøle Å (via Hestehavegrøften). Se Figur 2-2.

I de nyligt ombyggede kryds ved Ladegårdsvej og Hospitalsvej er der etableret kantopsamling med vejbrønde placeret ved kantsten. Dette princip vil også blive fremgangsmåden for opsamling af vandet fra de befæstede arealer efter udvidelsen. Her etableres kantopsamling (kantsten eller asfaltvulst) på hele strækningen. Alt vejvand vil dermed blive opfanget via vejbrønde og ledt til lukkede rør eller toplidsede rør videre til regnvandsbassiner. Vand fra skrån timer og grønne arealer opsamles via trug eller grøfter og afledes til samme system som vejvandet. Det forudsættes, at grøfter og trug kan etableres med permeabel bund, så en del af vandet kan nedsives. Dette er muligt, da vejvandet ikke ledes til trug/grøfter.

Der etableres vejdræn i siden af vejen som tilsluttes det øvrige afvandingsystem via sandfangsbrønde.



Figur 2-2 Figur over oplande og bassiner.

For vejstrækningen er der to recipienter. I vest krydser Havelse Å Overdrevsvejen og er en naturlig recipient i lavpunktet af vejen. Mod øst afledes der på den østlige side af hospitalet til Hestehavegrøften, som har afløb til Pøle Å mod nord. Ovenfor er vist et kort med angivelse af recipienter, oplande og bassiner. For Overdrevsvejens udvidelse vil der være behov for at etablere et enkelt nyt bassin, angivet som Bassin B på Figur 2-1. Vejvandet ledes derudover til de tre eksisterende bassiner benævnt som henholdsvis bassin A, C og D. Disse tre bassiner forventes benyttet i henhold til eksisterende udledningstilladelser. For at kunne overholde målsætningen for vandløbene forventes det, at der bliver retableret yderligere rensning ved alle udløb til de to recipienter. På nuværende tidspunkt, forudsættes rensningen foretaget ved etablering af filterrensning på afløbet fra hvert regnvandsbassin alternativt indbygges renseløsninger i oplandet.

Det geotekniske undersøgelsesprogram fastlægges så tidligt, at det lader sig gøre at indarbejde vurderinger af foranstaltninger, herunder eksempelvis behov for grundvandssænkning. Afledning af grundvand og overfladevand i anlægsfasen forventes håndteret ved opsætning af sedimentationscontainer inden udløb til recipient, alternativt afledes der til eksisterende regnvandsbassiner.

I projektet indgår sideudvidelse af to eksisterende underføringer under Overdrevsvejen. Behov for eventuelle midlertidige foranstaltninger for byggegruber mv. fastlægges, konkretisering af nærmere udførelsesmetoder og midlertidigt arealbehov samt vilkår for trafikafvikling for både underført og overført passage i anlægsperioden fastlægges i projekteringen og efter nærmere aftale med myndighederne. Dette indgår i den supplerende miljøkonsekvensvurdering. Eventuel nedbrydning af eksisterende konstruktion samt anvendte materialer vurderes med henblik på udførelse af en screening for miljøfarlige stoffer og håndtering af ressourcer.

Til den supplerende miljøkonsekvensvurdering medtages påvirkning på klima og ressourceforbrug. Dette baseres på overordnet beregnede mængder.

2.3 Læsevejledning

I kapitel 3 præsenteres en nærmere beskrivelse af, hvad en supplerende miljøkonsekvensrapport er, herunder miljøemner og vurderingsmetodik. Ligeledes i kapitel

3 præsenteres projektets afgrænsning og alternativer samt referencescenarie. Kapitel 3 afsluttes med en liste over projekter, der vil indgå i den supplerende miljøkonsekvensvurdering som kumulative forhold.

I kapitel 4 og 5 gennemgås alle miljøemner med henblik på vurdering af, om en påvirkning helt eller næsten helt kan udelukkes, og emnet derfor ikke bliver vurderet yderligere, eller om det ikke kan udelukkes, og det derfor vil indgå i miljøvurderingen. Hvert emne beskrives overordnet og der angives hvilke kilder og metoder, der vil blive anvendt i forbindelse med miljøvurderingen. Hvor det er muligt, beskrives ligeledes, hvordan resultater af undersøgelserne vil blive præsenteret. I kapitel 6 præsenteres i skemaform en opsamling af konklusionerne i kapitlerne 4 og 5. I kapitel 6 kan man hurtigt danne sig et overblik over om et miljøemne kan udelukkes at blive påvirket af projektet og derfor bliver afgrænset fra den supplerende miljøkonsekvensvurdering.

Kapitel 7 er referenceliste til nærværende dokument.

3 Proces for supplerende miljøkonsekvensvurdering

Der gennemføres en supplerende miljøkonsekvensvurdering af *Udvidelse af Overdrevsvejen* efter Vejloven. If. §17 a stk. 1 i bekendtgørelse af lov om offentlige veje¹ m.v. kræver en udvidelse eller ændring af statslige vejanlæg efter Bilag 1, pkt. 7c², der kan forventes at få væsentlige indvirkninger på miljøet, en vurdering af projektets indvirkning på miljøet.

Vejdirektoratet udarbejder som bygherre en supplerende miljøkonsekvensrapport. Den efterfølgende tilladelse gives iht. Vejlovens § 17 j af Trafikstyrelsen.

Forud for udarbejdelse af den supplerende miljøkonsekvensrapport afgiver Trafikstyrelsen en udtalelse om afgrænsning af den supplerende miljøkonsekvensrapports indhold og omfang. Derudover beskrives forventede metoder til at undersøge og vurdere projektets miljømæssige konsekvenser.

En afgrænsning er en tidlig fastlæggelse af, hvad den supplerende miljøkonsekvensvurdering forventes at indeholde, og hvilket fokus den skal have. Afgrænsningen er derfor en vigtig forudsætning for at kunne igangsætte en god miljøvurderingsproces.

Det er hensigten med afgrænsningsnotatet, at det på forhånd vurderes, hvorvidt projektet formodes at medføre påvirkninger på en eller flere miljøfaktorer, for at kunne fokusere den supplerende miljøkonsekvensrapport på disse miljøfaktorer.

3.1 Den supplerende miljøkonsekvensrapports opbygning

Den supplerende miljøkonsekvensrapport opbygges med generelle beskrivelser af projektet og miljøvurderingsmetoden og herefter beskrives selve vurderingen af projektets påvirkninger på omgivelserne.

Den supplerende miljøkonsekvensrapport indledes således med en generel introduktion og baggrund for projektet. Herefter følger et ikke-teknisk resumé, som opsummerer de vigtigste pointer fra rapporten og formidler dem på en måde, der gør det let at få overblik over projektet og rapporten – også for læsere uden forhåndskendskab til de fagområder, der behandles.

Herefter følger projektbeskrivelsen, som beskriver projektet og de detaljer, som er nødvendige for vurderingen i de enkelte fagkapitler samt afgrænsning af projektområdet og de alternativer, der er vurderet. De eksisterende og fremtidige

¹ LBK nr. 435 af 24/04/2024

² Bilag 1, Pkt 7c lyder "...anlæg af nye veje med mindst fire kørebaner eller udretning og/eller udvidelse af en eksisterende vej med højst to kørebaner med henblik på anlæg af mindst fire kørebaner, hvis en sådan ny vej eller et således udrettet og/eller udvidet vejafsnit har en ubrudt længde på mindste 10 km..."

planforhold for projektområdet gennemgås og de principper og metoder, der anvendes i vurderingen, beskrives.

Den supplerende miljøkonsekvensrapport skal iflg. Vejloven § 17 g på en passende måde påvise og beskrive projektets væsentlige direkte og indirekte virkninger på:

- › Befolkningen og menneskers sundhed,
- › Den biologiske mangfoldighed med særlig vægt på arter og naturtyper, der er beskyttet i henhold til Rådets direktiv 92/43/EØF om bevaring af naturtyper samt vilde dyr og planter og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/147/EF om beskyttelse af vilde fugle,
- › Jordarealer, jordbund, vand, luft og klima,
- › Materielle goder, kulturarv og landskabet og
- › Samspillet mellem faktorerne ovenfor.

I fagkapitlerne behandles de miljøemner, som er udpeget i afgrænsningen. Myn-dighedens afgrænsningsudtalelse sætter rammerne for den efterfølgende supple-rende miljøkonsekvensvurdering af projektets konsekvenser.

De enkelte fagkapitler er bygget ens op. Således indeholder hvert kapitel:

- › Kort gennemgang af eksisterende forhold (miljøtilstand)
- › Datagrundlag for vurdering
- › Konsekvenser af projektet i anlægsfasen
- › Konsekvenser af projektet i driftsfasen
- › Konklusion.

Efter fagkapitlerne gennemgås de kumulative virkninger og indarbejdede afværge-foranstaltninger og rapporten afsluttes med en referenceliste over de anvendte kil-der.

3.2 Overordnet miljøvurderingsmetode

De miljøemner, hvor det på forhånd er vurderet, at der ikke vil være en påvirkning, eller en helt ubetydelig påvirkning fra projektet, vil ikke blive vurderet nærmere i i den supplerende miljøkonsekvensrapport.

De miljøemner, hvor det er vurderet, at der vil være en påvirkning og de miljøem-ner, hvor det ikke på forhånd er muligt at vurdere, om der vil være en påvirkning, vil blive vurderet i den supplerende miljøkonsekvensrapport.

For de emner, som vurderes i den supplerende miljøkonsekvensrapport, vil der blive anvendt følgende overordnede metode for vurderingerne:

Påvirkningsgraden af hvert enkelt miljøemne vil blive fastlagt ud fra kriterierne stor påvirkning, moderat påvirkning, lille påvirkning og ingen eller ubetydelig påvirkning. Kriterierne er vist i Figur 3-1.

Varigheden af en påvirkning, sandsynligheden for en påvirkning, størrelsen af det påvirkede område samt, om der er tale om væsentlige interesser, vurderes for hvert miljøemne. Påvirkningen vil blive beskrevet i tekst samt i muligt omfang via illustrationer, kort mv. Fokus i den supplerende miljøkonsekvensrapport vil være på de væsentligste påvirkninger.

Overordnet vurderingsmetode
<p>Stor påvirkning</p> <p>Der vurderes at være en påvirkning med konsekvenser af et stort omfang og/eller en langvarig karakter, eller der vil være sandsynlighed for irreversible skader i betydeligt omfang eller konsekvenser som berører et område med væsentlige interesser. En stor påvirkning anses for at være en "væsentlig påvirkning" jf. Vejloven.</p> <p><i>Det vil blive vurderet, om påvirkningen kan undgås ved at ændre projektet, mindskes ved at gennemføre afværgeforanstaltninger, eller om der kan kompenseres for påvirkningen.</i></p>
<p>Moderat påvirkning</p> <p>Der vurderes at være en påvirkning med nogen konsekvenser. Påvirkningen vurderes at være en påvirkning af længere varighed eller som vil være af større omfang/berøre et større område med særlige interesser.</p> <p><i>Afværgeforanstaltninger eller projektilpasninger overvejes.</i></p>
<p>Lille påvirkning</p> <p>Der vurderes en påvirkning uden væsentlige konsekvenser, som vil være af lille omfang eller kortere varighed eller som vil berøre et begrænset område (lokalt) uden særlige interesser.</p> <p><i>Projektilpasninger eller afværgeforanstaltninger er ikke nødvendige.</i></p>
<p>Ingen eller ubetydelig påvirkning</p> <p>Det vurderes, at der ikke er nogen påvirkning af miljøet eller påvirkningerne anses som så små, at der ikke skal tages højde for disse ved gennemførelse af projektet.</p> <p><i>Projektilpasninger eller afværgeforanstaltninger er ikke relevante.</i></p>

Figur 3-1 - Oversigt over vurderingskriterier, der anvendes i den supplerende miljøkonsekvensrapport

Vurderingen af påvirkninger på EU-beskyttede arter, naturtyper og vandområder gennemføres ud fra de vurderingsparametre og begreber, som følger af habitatdirektivet, fuglebeskyttelsesdirektivet, vandrammedirektivet og havstrategidirektivet.

3.3 Geografisk afgrænsning

Den geografiske afgrænsning af miljøvurderingen er som udgangspunkt en kombination af forhold fra projektets fodaftryk, den umiddelbare undersøgelseskorridor samt de afledte konsekvenser af projektet. Med fodaftrykket menes dér, hvor projektet fysisk sker. Det er eksempelvis de nye vejbaner på Overdrevsvejen, det nye

signalregulerede kryds og et nyt regnvandsbassin. Den umiddelbare undersøgelseskorridor varierer fra miljøemne til miljøemne. Med støj er det eksempelvis udbredelse ned til 55 dB, og med bilag IV arter vurderes der i forhold til, hvor langt arterne kan bevæge sig. Afledte konsekvenser kan eksempelvis være påvirkning på vandmiljøet forårsaget af projektet.

3.4 Alternativer

Opstår der, eller er der rimelige alternativer til hele eller dele af projektet vil disse indgå i den supplerende miljøkonsekvensvurdering, jf. Vejloven bilag 4, pkt. 2.

3.5 Referencescenarium

Referencescenariet benyttes som sammenligningsgrundlag i den supplerende miljøkonsekvensrapport, for at vurdere, hvilke påvirkninger projektet medfører. Referencescenariet er i dette tilfælde situationen, hvor Overdrevsvejen fortsætter som i dag inklusive implementering af de øvrige planer og projekter i området, der fortsætter uagtet om udvidelsen af Overdrevsvejen gennemføres eller ej.

De miljøpåvirkninger, som projektet medfører indtræffer i forhold til de eksisterende forhold. Derfor vil der i den supplerende miljøkonsekvensvurdering blive taget udgangspunkt i den aktuelle miljøstatus for projektområdet.

For de miljøemner, hvor det er relevant, vil den aktuelle miljøstatus blive fremskrevet i forhold til naturlige ændringer, klimaforandringer, forventet trafik- og befolkningsudvikling samt en realisering af øvrige planer og projekter i nærheden.

3.6 Kumulative forhold

Hvis flere projekter foregår i samme område på samme tid, vurderes deres samlede effekt på miljøet som den kumulative effekt. Den samlede effekt af flere projekters påvirkninger kan være væsentlig, selvom påvirkningen fra det enkelte projekt isoleret set ikke er det.

I området er udviklingsprojektet Favrholm i gang. Favrholm er en ny bydel i Hillerød, som omfatter flere projekter, som medtages i de kumulative forhold. Dette gælder blandt andet:

- › Nyt Hospital Nordsjælland
- › Favrholm Erhvervspark
- › Favrholm Byudviklingsprojekt
- › Favrholm Stadionkvarter
- › Enkeltrettede cykelstier, der forbinder Københavnsvej og Favrholm Station
- › Hillerød Kommunes dobbeltrettede cykelsti mellem Lyngesvej og Favrholm Station

4 Planforhold

Langs projektområdet er der flere kommuneplanrammer og lokalplaner, som vil blive gennemgået i den supplerende miljøkonsekvensrapport med henblik på at undersøge, om planerne udlægger arealerne til en anvendelse, som er i konflikt med projektet. Desuden vil øvrige relevante regionale og nationale planforhold blive inddraget i nødvendigt omfang.

4.1 Eksisterende viden

Der vil blive redegjort for de eksisterende planforhold i projektområdet ved Overdrevsvejen, herunder blandt andet kommune- og lokalplaner samt de planmæssige forhold, der udmøntes i vandplanerne i relation til vejafvanding og til de vandløb, der passerer på strækningen. Som datagrundlag vil blandt andet følgende kilder blive anvendt:

- › Plandata.dk
- › Kommuneplanrammer
- › Fingerplanen
- › Oplysninger om igangværende planlægning i Hillerød Kommune, kommuneplantillæg, lokalplaner mv.
- › Oplysninger om igangværende planlægning i Allerød Kommune, kommuneplantillæg, lokalplaner mv.
- › Evt. klimatilpasningsplaner, landskabsplaner, mv.
- › Trafikplanlægning
- › Vandplaner
- › Natura 2000-planer
- › Fredninger

Relevante planer gennemgås med henblik på at identificere eventuelle påvirkninger/konflikter med planforholdene ved gennemførelse af projektet.

Planer gennemgås med henblik på at se vurdere, om projektet i anlægs- eller driftsfasen kan påvirke vedtagne planer.

5 Potentielle miljøpåvirkninger

For alle miljøemner beskrives de eksisterende forhold som baggrund for at gennemføre en miljøvurdering, og de potentielle miljøpåvirkninger fra projektet, såvel dets anlægsfase som driftsfase undersøges og vurderes. Miljøpåvirkninger fra anlægsfasen vil være relateret til anlægsarbejdets umiddelbare effekter, eksempelvis mens anlægsarbejdet pågår, og afledte konsekvenser. Det vil sige en påvirkning, hvis konsekvenser også er der, når anlægsarbejdet er afsluttet. Virkningerne i driftsfasen kan opdeles i virkninger, som skyldes tilstedeværelsen af byggeriets faste konstruktioner, og virkninger, som skyldes brugen af anlægget, herunder vedrørende trafik.

I det følgende beskrives eksisterende vidensgrundlag indenfor de forskellige miljøemner, og om der er behov for yderligere undersøgelser for at have et tilstrækkeligt grundlag til at kunne gennemføre miljøvurderingen. Er der tilstrækkeligt grundlag, vurderes det om miljøemnet skal indgå i den supplerende miljøkonsekvensvurdering, eller om det kan vurderes ud fra det nuværende vidensgrundlag ikke blive væsentligt påvirket og derfor ikke skal indgå i den supplerende miljøkonsekvensvurdering. Er der enten ikke tilstrækkeligt grundlag til at foretage vurdering, eller vurderes det ud fra den viden, der er til stede, at miljøemnet vil blive væsentligt påvirket, vil det indgå i den supplerende miljøkonsekvensvurdering.

5.1 Befolkning og menneskers sundhed

Menneskers sundhed handler om miljøets påvirkning af individet, dvs. menneskers mulighed for at opretholde en tilfredsstillende sundhedstilstand. Under temaet Befolkning og menneskers sundhed bliver temaerne trafik, støj, vibrationer, luft og lys behandlet.

5.1.1 Trafik

Der vil komme mere trafik på Overdrevsvejen som følge af flere udviklings- og anlægsprojekter, heriblandt *Nyt Hospital Nordsjælland*, *byudvikling i Favrholt* samt *udbygning af eksisterende store virksomheder*. Disse projekter vil generere mere trafik, og prognoserne viser, at *Overdrevsvejen* i sin nuværende udformning med to spor ikke vil have kapacitet til at afvikle trafikken uden ventetider.

Der vil forekomme påvirkninger i anlægsfase og driftsfase af de trafikale forhold inden for og uden for projektområdet. Under anlægsfasen vil nogle af de påvirkede strækninger blive berørt, idet trafikken omlægges helt eller delvist og der vil i perioder være færre farbare spor. Det kan ikke udelukkes, at dette vil skabe sivetrafik og påvirke trafikken på de omkringliggende veje. I driftsfasen vil Overdrevsvejen have større kapacitet end nu, hvilket vil give mere plads, øget fremkommelighed og afhjælpe trafikpropper i myldretiden.

Vejdirektoratet og Hillerød Kommune har viden om den eksisterende trafik i området ud fra trafiktællinger.

Der forventes øget trafik på hele strækningen, hvilket er beskrevet i vurderinger af de enkelte udviklingsprojekter. Der er også udarbejdet trafikprognoser for den samlede, genererede trafik.

Potentielle påvirkninger

Formålet med udvidelsen af Overdrevsvejen er at forbedre de eksisterende trafikforhold og øge fremkommeligheden. Etablering af en ny vej vil medføre omfattende anlægsarbejder. Anlægsarbejder kan medføre sivetrafik i området, som kan påvirke naboer og naboarealer. Påvirkning fra trafik i anlægsfasen vil blive afdækket og vurderet. Trafik i anlægsperioden vurderes ift. påvirkning, varighed og tidspunkt for aktiviteter med kritisk påvirkning.

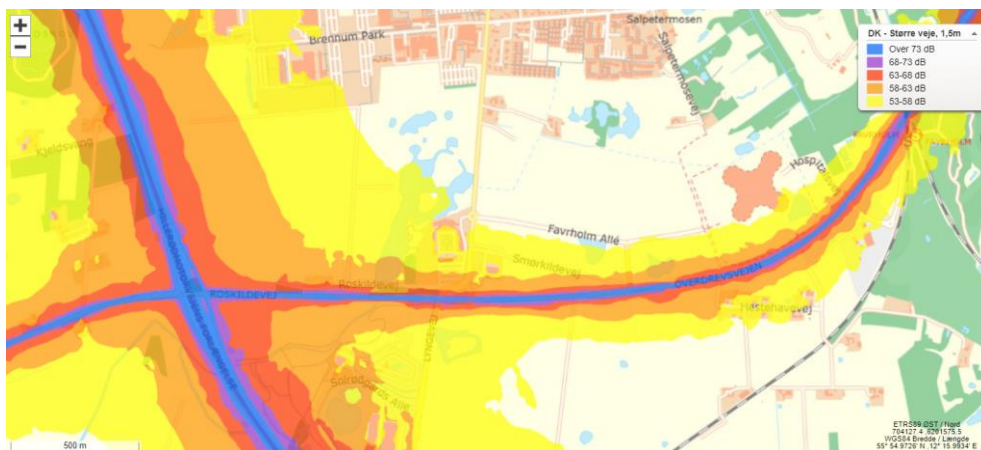
Trafikart og -mængde har potentielt indflydelse på miljøemnerne støj, luft, klima og lys, og da det danner grundlag for belysning af disse emner, vil trafik indgå i den supplerende miljøkonsekvensvurdering.

Konklusion

Det kan ikke afvises, at projektet kan påvirke miljøemnet trafik samt miljøemnerne støj, luft, klima og lys, og miljøemnet trafik vil derfor indgå i den supplerende miljøkonsekvensvurdering.

5.1.2 Støj

Vejdirektoratet har gennemført støjkortlægning for de statslige veje i perioden 2021-2023. Resultatet af støjberegningerne viser, at der er et støjniveau på over 58 dB i afstande ud til ca. 100 m fra Overdrevsvejen. Resultaterne fra Vejdirektoratets undersøgelser er vist i Figur 5-1.



Figur 5-1 - Støjniveau fra Overdrevsvejen (Miljøstyrelsen, 2022)

Etablering af en ny vej vil medføre anlægsarbejder. Anlægsarbejder kan medføre støjpåvirkning af naboarealer og boligområder. Støjpåvirkning i anlægsfasen vil blive afdækket og vurderet ift. påvirkning, varighed og tidspunkt for aktiviteter med væsentlig støjpåvirkning, som f.eks. rammearbejde, nedbrydning og jordarbejde.

Når vejen er taget i brug, vil trafikken medføre støj som kan påvirke naboarealer og boligområder. Støj fra trafikken i driftsfasen vil blive beregnet og vurderet.

Undersøgelsen af de støjmæssige konsekvenser i driftsfasen foretages på baggrund af støjberegninger udført ved brug af beregningsmetoden NORD2000.

Da der er tale om en kapacitetsudvidelse af vejen og dermed en forventning om en øget trafikmængde, kan der potentielt være moderat påvirkning i driftsfasen. Støjpåvirkningen vil blive vurderet i den supplerende miljøkonsekvensrapport.

Data og metode

I anlægsfasen vil der forekomme støjende anlægsaktiviteter samt støj fra tilkørsel af materialer. Støj i anlægsfasen vil indgå i den supplerende miljøkonsekvensvurdering, men vil alene blive beskrevet og vurderet på et overordnet niveau.

Støj i anlægsfasen vurderes ved beregning af støjen fra udvalgte arbejdsprocesser, der kan medføre en kritisk støjpåvirkning i forhold til varighed og tidspunkt på døgnet. Der gennemføres ikke støjberegninger for alle aktiviteter i hele anlægsfasen, men for de arbejdsprocesser, der vurderes at være mest støjende. Omfang, detaljering og præsentation af resultater fastlægges i samarbejde med Vejdirektoratet.

Miljøaktivitetsbekendtgørelsen fastsætter bl.a. regler om, at kommunerne kan udarbejde forskrifter for miljøregulering af midlertidige anlægsaktiviteter.

Hillerød kommune har udarbejdet en sådan forskrift med begrænsning af arbejdstider og fastsættelse af støjgrænseværdier (Hillerød Kommune, 2024).

Grundlaget for vurdering af støj og vibrationer fra anlægsarbejdet er baseret på det materiel, der forventes at blive anvendt.

Der udføres støjberegninger for at kortlægge støjpåvirkningen af boliger og boligområder langs projektstrækningen i forhold til grænseværdierne fastlagt i Hillerød Kommunes forskrift samt for at undersøge mulighederne for at reducere støjen.

Undersøgelsen af de støjmæssige konsekvenser i driftsfasen foretages på baggrund af støjberegninger udført ved brug af beregningsmetoden NORD2000 og med beregningsprogrammet SoundPLAN.

Der opbygges en digital 3D model i SoundPLAN baseret på tilgængelige digitale data. Modellen baseres, efter vurdering, blandt andet på:

- › Terræn- og bygningsdata (hentes fra Dataforsyningen)
- › Trafikalt grundlag fra eksisterende vejnet (leveres af Vejdirektoratet)
- › Linjeføring for eksisterende vejnet (leveres af projektet)
- › Eksisterende støjskærme og volde langs vejnettet
- › Trafikalt grundlag for projektforslaget (leveres af Vejdirektoratet og projektet)
- › Evt. nye- og omlagte lokalveje og broer (leveres af projektet)
- › Oplysninger om boliger, evt. forventes eksproprieret (leveres af Vejdirektoratet)

Der gennemføres støjberegninger for scenarierne "Dagens situation", "Referencealternativet" samt støjberegning for projektforslaget. Årstal for "Dagens situation" aftales nærmere ved projektopstart.

I støjberegning for driftsfasen medtages støj fra Hillerød motorvejen med forudsætninger for dennes forlængelse frem til Isterødvejen som beskrevet i den supplerende miljøkonsekvensvurdering herfor.

Støjberegningen inkluderer facadestøjberegninger (Facade Noise Map) til opgørelse af antal støjbelastede boliger og ændring af støjniveauet ved den enkelte bolig. Yderligere udføres beregning i et net af punkter (Grid Noise Map) for optegning af støjkonturer.

Støjen opgøres som følgende for hvert gennemregnet scenarie:

- › Antal støjbelastede boliger opgøres i intervallerne 53-58 dB, 58-63 dB, 63-68 dB, 68-73 dB og over 73 dB
- › Samlet støjbelastningstal (SBT)
- › Ændret støjniveau ved hver bolig i forhold til reference scenarie
- › Støjkonturer kan leveres til webkort efter nærmere aftale

For projektforslaget bliver støj dæmpende foranstaltninger undersøgt, hvor de er relevante, og der foretages omkostningseffektivitetsanalyser, der har til formål at sikre de mest økonomisk effektive støj dæmpende tiltag.

Oplysningerne om støj kildernes udsendelse af støj (deres lydeffektniveauer, driftstider og støjens frekvenssammensætning) bruges til at beregne i hvilken afstand støjen svarer til grænseværdier for støj fra anlægsarbejder, som er henholdsvis 70 dB i normal arbejdstid og 40 dB i andre tidsrum.

Overlagsberegninger af støj i anlægsfasen udføres i overensstemmelse med Miljøstyrelsens vejledning nr. 5/1993, "Beregning af ekstern støj fra virksomheder", men med en række forenklinger:

- › Beregningerne udføres for den eller de arbejdsprocesser, der vurderes at være mest støjende i de enkelte faser
- › Der tages ikke hensyn til afskærmning og refleksioner fra eksisterende bygninger og andre konstruktioner

Da der er få befæstede (akustisk hårdt) arealer langs vejen forudsættes det, at terrænet overalt er akustisk blødt

Da den aktuelle højde af maskiner og aktiviteter kan variere, antages det som en konservativ forudsætning, at støj kilderne er placeret 3 meter over terræn, og at modtageren er placeret 1,5 meter over terræn

Beregningsresultaterne vil være støjkonsekvenszoner omkring de støjende anlægs- og byggearbejder svarende til de beregnede afstande til henholdsvis 70 dB og 40 dB. Disse bruges til at opgøre antallet af boliger som i løbet af anlægsperioden vil kunne blive udsat for en støjpåvirkning som er højere end grænseværdien.

Eventuelle afværgeforanstaltninger i anlægsfasen foreslås og beskrives på grundlag af vurderinger i de tilfælde, hvor anlægsaktiviteter vurderes at medføre kritiske støjpåvirkninger dvs. overskridelse af støjgrænseværdier.

I den supplerende miljøkonsekvensvurdering foretages en overordnet vurdering af evt. kumulative virkninger af støj i såvel anlægs- som driftsfasen.

Konklusion

Det kan ikke afvises, at projektet kan påvirke miljøemnet støj og miljøemnet vil derfor indgå i den supplerende miljøkonsekvensvurdering for både anlægs- og driftsfasen.

5.1.3 Vibrationer

Vibrationspåvirkningen fra aktiviteter i anlægsfasen vurderes på baggrund af erfaringsværdier fra anlægsarbejder generelt i forhold til risikoen for bygningskader, samt komfortmæssige vibrationsgener i nabobebyggelser. Det vurderes, at der ikke vil være vibrationsgener i driftsfasen og dette behandles derfor ikke nærmere i den supplerende miljøkonsekvensrapport.

Vibrationskomfort angiver belastningsniveauer, der generer opholdskomforten for de mennesker, der opholder sig i påvirkede bygninger.

Bygningssskadelige vibrationer kan medføre strukturelle skader på en bygning såsom revner i stuk, lofter, puds m.m., ligesom vibrationer kan fremskynde skader, som ellers ville ske på et senere tidspunkt.

Vurdering af vibrationsudbredelse fra anlægsarbejder er forbundet med en betydelig usikkerhed, da undergrundens beskaffenhed har stor indflydelse på vibrationsudbredelsen, ligesom bygningers konstruktion responderer forskelligt på vibrationspåvirkningerne.

Vurderingen af vibrationspåvirkninger foretages på et overordnet niveau for anlægsaktiviteter hvor der vurderes at være risiko for påvirkning i nabobebyggelser, f.eks. ved ramning eller nedvibrering af spuns, pæle og fundamenter samt vibrering og kompaktering ifm. jordarbejder.

Vurderingen foretages ud fra en kritisk grænseværdiafstand til den pågældende aktivitet, dvs. hvor grænseværdierne for henholdsvis bygningssskadelige vibrationer og vibrationskomfort forventes overskredet.

Konklusion

Vibrationer vurderes kvalitativt i anlægsfasen og vurderes ikke i driftsfasen.

5.1.4 Luft

Ifølge Den europæiske union er luftforurening den største miljørisiko for sundheden (Den Europæiske Revisionsret, 2018), og trafik forårsager en ikke-uvæsentlig andel af udledning af en række vigtige luftforureningskomponenter (bl.a. NO_x, CO,

partikler og kulstof). Komponenterne påvirker sundheden hos bl.a. mennesker (Aarhus Universitet, 2022).

Udvidelse af Overdrevsvejen sker på eksisterende vej, hvor der i dag allerede er påvirkning af luftkvaliteten, som følge af den vejgående trafik. På grund af udfasningen af benzin- og dieslbiler forventes der et fald i emission fra biltrafik, mens udfasningen af diesellastbiler har et længere sigte.

I anlægsfasen vil emissioner af forurenende stoffer til luften være forårsaget af det anvendte materiel (lastbiler og entreprenørmaskiner). Det vurderes, at påvirkningen vil være sammenlignelig med andre, tilsvarende anlægsprojekter. Arbejderne vil foregå midlertidigt og i kortere perioder, og det vurderes derfor at der vil være begrænset påvirkning af luftkvaliteten. Desuden vil anlægsarbejdet ske i åbent landskab, hvor spredningsforholdene er gode, og der vil således være en ubetydelig påvirkning af luftkvaliteten i anlægsfasen.

Diffuse emissioner af støv vil ske gennem hele anlægsperioden, når der graves, håndteres jord og køres på områderne. Generne vil være størst i tørre perioder og ved kraftig vind, hvor der er beboelser tæt på arbejdsområdet. Typisk vil der blive vandet på kørearealer og jordoplæg for at undgå gener. Da anlægsarbejdet kun er kortvarigt på de enkelte lokaliteter og ikke forløber nær beboelser, forventes der en ubetydelig påvirkning fra støv.

Overdrevsvejen og det nære område til Overdrevsvejen har i dag en betydelig trafik, og der er en forventning om at trafikmængden, både lokalt og regionalt vil stige på Overdrevsvejen. En udvidelse af Overdrevsvejen vil derfor potentielt give en stigning i lokale og regionale emissioner af luftforurenede stoffer – afhængigt af fordelingen af biltyper, årgang, brændstof, hastighed og forøgelse af trafik.

For driftsfasen baseres vurderingen på oplysninger om kørselsstrækninger, trafiktal og emissionsfaktorer for kørselstyper. Den samlede luftkvalitet vurderes kvalitativt ud fra bidraget fra trafikken og baggrundskoncentrationen i området.

Ovenfor har fokus været påvirkning på menneskers sundhed. Påvirkningen fra Udvidelsen af Overdrevsvejen på flora og fauna medtages også i vurderingen. Opgradering af Overdrevsvejen kan potentielt påvirke luftkvaliteten og menneskers sundhed i området. Lokalt kan der ske ændringer i luftkvaliteten på grund af omlagte kørselsveje m.m. I den supplerende miljøkonsekvensvurdering vil indgå en beskrivelse og vurdering af luftforurening i nærområdet samt spredningsforhold.

Konklusion

Påvirkning af luft beskrives og vurderes for driftsfasen.

5.1.5 Lys

Overdrevsvejen er i dag alene oplyst ved de signalregulerede kryds: krydsene, Lyngvej/Roskildevej, Hestehavevej og Hospital/Favrholm Stationsvej og således vil det også være fremadrettet. Projektet indeholder i sin vestlige del etablering af signalreguleret kryds, Novo Nordisk - krydset. Dette vil også blive oplyst. Ved

krydsene vil der udover selve vejbelysningen også være lys fra svingende trafikanter. Da de nye projekter genererer mere trafik, kan der forventes en høj andel af svingende trafikanter til og fra de nye funktioner.

Belysning kan være med til at øge trafiksikkerheden og skabe tryghed. I forhold til nataktive dyr er lys forstyrrende, idet lys enten kan drage dyr, herunder insekter, mod lyset, eller påvirke, så dyr søger at undgå området med lys. I begge tilfælde forstyrrer lys dyrenes adfærd.

Konklusion

I drift vil der være større lyspåvirkning end i dag. Vurderingen er, at der vil være tale om en ubetydelig ændring i forhold til menneskers sundhed, og påvirkning fra lys vurderes derfor ikke i den supplerende miljøkonsekvensrapport i forhold til mennesker. Lyspåvirkning i forhold til arter behandles under temaet Den biologiske mangfoldighed, natur, flora og fauna. I anlægsfasen vil lyspåvirkning på såvel menneskers sundhed og den biologiske mangfoldighed, natur, flora og fauna være meget begrænset og vurderes at være ikke væsentlig.

5.2 Den biologiske mangfoldighed, natur, flora og fauna

Biologisk mangfoldighed, natur, flora og fauna omfatter

- › Beskyttet natur
- › Fredede arter, herunder padder, pattedyr og fugle
- › Levende hegn, krat, vandsamlinger og andre ubeskyttede småbiotoper
- › Biodiversitet, rødlistede og sjældne arter
- › Bilag IV-arter
- › Natura 2000-områder

I og nær projektområdet er der en række beskyttede naturområder omfattet af naturbeskyttelseslovens § 3³ i form af vandhuller, vandløb og engområder. Der er træer langs vejen og nogle af disse er vurderet egnet til dagrast for flagermus, på baggrund af tilstedeværelsen af hulheder, løs bark og lignende. Der er kendskab til at bilag IV-arterne spidssnudet frø og stor vandsalamander yngler i vandhuller nær vejen uden for projektområdet. Det kan ikke udelukkes, at spidssnudet frø og stor vandsalamander kan anvende rasteområder, som findes inden for projektområdet. Markfirben er kendt fra nærområdet nord for Nørre Herlev ca. 1 km syd for projektområdet. Projektområdet og arealet som inddrages vurderes ikke egnet for markfirben. Det skyldes, at de arealer, der inddrages langs vejen, er tilgroet med højt græs og skyggende træer. Odder er kendt fra Lillerød ca. 5 km mod syd, men er ikke set i projektområdet. Havelse Å som løber under Overdrevsvejen, vil være egnet for odder, hvis den spreder sig i vandløbssystemet. Passagen under vejen er dog uden banketter og i dag ikke egnet som passage. Der er ikke kendskab til andre bilag IV-arter i området.

³ LBK nr. 927 af 28/06/2024

Der er en søbeskyttelseslinje inden for projektområdet. Nærmeste Natura 2000-område ligger ca. 200 meter øst for projektområdet, men Havelse Å og Pøle Å har begge udløb i Arresø og Roskilde Fjord som ligeledes er Natura 2000-område.

Anlægsfasen kan medføre arealinddragelse langs den eksisterende vej (midlertidigt eller permanent) som kan påvirke flagermusegnede træer, træer med fuglereder, et beskyttet vandløb og potentielt beskyttet eng nær vejen.

Anlægsarbejdet kan ligeledes medføre risiko for drab på padde nær vejen, inddragelse af rasteområder for padde og støj og forstyrrelser fra anlægsarbejdet kan påvirke fugle, flagermus og større pattedyr negativt.

For pattedyr og padde kan udvidelse af vejen og den øgede trafik medføre en direkte påvirkning i form af øget risiko trafikdrab og øget barrierevirkning. Ligeledes kan øget støj og lys fra vejen medføre en påvirkning på de beskyttede arter.

Både i forbindelse med anlæg og drift af vejudvidelsen, kan der potentielt ske en påvirkning af nærliggende beskyttede naturtyper og vandløb samt vandområder nedstrøms projektet f.eks. i form af ændret hydrologi.

Konklusion

Påvirkning af den biologiske mangfoldighed, natur, flora og fauna beskrives og vurderes for både anlægs- og driftsfasen.

Vurderingen af påvirkning på bilag IV-arter vil ske i et selvstændigt dokument som refereres i den supplerende miljøkonsekvensrapport og vedlægges som bilag.

Natura 2000-vurderingen vil ske i et selvstændigt dokument som refereres i den supplerende miljøkonsekvensrapport og vedlægges som bilag.

Vurderingen af påvirkning på natur foretages indledningsvis på baggrund af eksisterende data. Efter udarbejdelse af vurderingerne på baggrund af de indsamlede eksisterende data tages der stilling til, om og hvilke data der eventuelt skal suppleres med ved feltarbejde. Efter det eventuelle supplerende feltarbejde opdateres den supplerende miljøkonsekvensrapport.

5.3 Jordarealer, jordbund, vand og klima

5.3.1 Jord og jordbund, ressourcer

Udvidelsen af Overdrevsvejen er en del af udvidelsen af Hillerød motorvejen, og der vil blive arbejdet med jordbalance ift. det samlede projekt.

Ved Overdrevsvejen er der ikke registreret kortlagte arealer jf. jordforureningsloven, dvs. der findes hverken arealer kortlagt som forurenede eller muligt forurenede. Så udover jord langs veje skal håndteres som lettere forurenede jord jf. jordflytningsbekendtgørelsen, er der ikke forventning om påvirkning fsva. forurenede jord.

Vejens afvandingssystem er ikke detaljeret på nuværende tidspunkt, men det forventes, at afvandingssystemet anlægges, så det ikke vil medføre forurening af den omkringliggende jord. Vejens drift generelt kan medføre en diffus, lettere forurening af jorden. Dette vil blive beskrevet i den supplerende miljøkonsekvensrapport under luft.

Transport af jord i forhold til det samlede projekt, det vil sige både udvidelse af Hillerød motorvejen-projektet og udvidelse af Overdrevsvejen-projektet kan have betydning for ressourcer, og det vil blive behandlet i den supplerende miljøkonsekvensrapport. I driftsfasen vil der ikke blive håndteret jord.

Konklusion

Eventuel diffus påvirkning af jord via luft bliver behandlet under temaet luft. Påvirkning på ressourceforbrug beskrives og vurderes for både anlægs- og driftsfasen.

5.3.2 Overfladevand

I medfør af vandplanlægningsloven, som gennemfører EU's vandrammedirektiv⁴, er bl.a. udstedt bekendtgørelse om indsatsprogrammer⁵, som fastlægger de nødvendige indsatser for at nå miljømålene.

Bekendtgørelsen indeholder i § 8 desuden en pligt for myndigheder til ikke at træffe afgørelser, hvis afgørelsen kan medføre forringelse af målsatte overfladevandområder eller hindre opfyldelse af miljømål.

Miljøvurderingen vil omfatte en vurdering af projektets påvirkninger på direkte og indirekte berørte målsatte vandforekomster.

Projektet vil i anlægsfasen indebære en række potentielle påvirkninger af overfladevand, som vil blive vurderet:

- › Ændret hydrologi i forbindelse med midlertidig afvanding fra arealer
- › Etablering af arbejdsarealer
- › Håndtering af sanitært spildevand fra arbejdsarealer
- › Håndtering af oppumpet grundvand fra tørholdelse af arbejdsarealer
- › Risiko for afstrømning til vandområder fra blotlagte jorder
- › Risiko for afstrømning til vandområder fra midlertidigt oplag af opgravet jord
- › Forstyrrelser i vandløb som følge af gravearbejde
- › Risiko for spild af kemikalier, produkter, materialer, brændstof mv.
- › Sænkning af vandstanden i vandhuller.

Projektet vil i driftsfasen indebære følgende påvirkninger, som vil blive vurderet:

- › Bortledning af opsamlet, rensset vejvand til recipient

⁴ Europa Parlamentets og Rådets direktiv 2000/60/EF af 23. oktober 2000 om fastlæggelse af en ramme for Fællesskabets vandpolitiske foranstaltninger

⁵ BEK nr. 797 af 13/06/2023.

- › Potentiel påvirkning af recipienter fra anvendelse af materialer, produkter, kemikalier mv. i fm. drift og vedligehold af vejanlægget

Projektet vil i driftsfasen indebære udledning af vejvand fra den udvidede Overdrevsvejen. Vejvandet vil kunne indeholde næringsstoffer og miljøfarlige forurenende stoffer. Det forventes, at vejvandet efter rensning vil skulle udledes til målsatte recipienter forventeligt *Pøle Å* og *Arresø* eller *Havelse Å* samt *Roskilde Fjord Indre og Ydre*. Ved udledning vil vandet kunne påvirke recipienterne, som skal modtage vandet. Graden af påvirkning vil afhænge af de afledte vandmængder og indholdet af næringsstoffer og miljøfarlige forurenende stoffer. Vurderingen skal inddrage recipienternes tilstand og følsomhed overfor påvirkningen samt, hvordan spildevandet skal renses inden udledning.

Påvirkningen fra udledning af vejvand på målsatte vandløb, søer og kystvande vurderes på baggrund af reglerne i indsatsbekendtgørelsen i forhold til, om der er risiko for, at udledningen af vand vil forringe vandområdernes tilstand og hindre målopfyldelse jf. bekendtgørelse om miljømål for overfladevandområder og grundvandsforekomster⁶.

Vurderingen vil omfatte en vurdering af de identificerede påvirkningers indvirkning på henholdsvis økologisk og kemisk tilstand for de relevante målsatte vandområder. Vurderingen tager udgangspunkt i eksisterende tilstand for henholdsvis kvalitetselementer, som klassificerer økologisk tilstand og EU-prioriterede stoffer, som klassificerer kemisk tilstand. Der tages udgangspunkt i data indsamlet fra MiljøGIS, VandplanData samt udtræk fra NOVANA-overvågningsstationer og gældende Vandområdeplaner. Såfremt disse data ikke er tilstrækkelige, tilvejebringes yderligere data eller der vil blive taget udgangspunkt i et worst case scenarie, hvor tilstanden for de kvalitetselementer, der klassificerer økologisk tilstand, er i ringeste tilstandsklasse, og fastsatte miljøkvalitetskrav for nationalt specifikke og EU-prioriterede stoffer er overskredet.

Udledningsmængder og koncentrationer af miljøfarlige forurenende stoffer i driftsfasen beregnes med udgangspunkt i Miljøstyrelsens *Typetal for miljøfarlige forurenende stoffer i regnbetingede udledninger* og Screeningsværktøjet RegnKvalitet. For hver udledning og samlet set vurderes påvirkningen af den økologiske og kemiske tilstand for henholdsvis nationalt specifikke miljøfarlige forurenende stoffer og EU-prioriterede miljøfarlige forurenende stoffer på enkeltstofniveau af de berørte vandområder samt evt. yderligere relevante stoffer omfattet af Typetalrapporten.

Vurdering af påvirkninger i driftsfasen vil yderligere blive suppleret med en vurdering af, om der anvendes materialer eller produkter, som udgør en risiko for overfladevand.

Konklusion

Påvirkning af overfladevand beskrives og vurderes for både anlægs- og driftsfasen.

⁶ BEK nr. 819 af 15/06/2023

5.3.3 Grundvand

Det kan blive nødvendigt at foretage lokale midlertidige grundvandssænkninger i anlægsfasen, f.eks. ved udvidelse af eksisterende underføringer, omlægning af ledninger og etablering af regnvandsbassiner.

Projektets potentielle påvirkning af grundvandet i anlægsfasen og driftsfasen vil indgå i vurderingen. I den forbindelse vurderes både den kvantitative og kemiske tilstand af grundvandsforekomsterne i området samt drikkevandsinteresser og vandindvindinger, og det vurderes, om der er risiko for at påvirke forekomsternes tilstand eller hindre at de opnår de fastsatte miljømål.

De potentielle påvirkninger kan f.eks. omfatte spild af forurenende stoffer, midlertidig sænkning af vandstanden samt afledte konsekvenser i form af midlertidig mobilisering af forurening, sætninger i bløde aflejringer og påvirkning af beskyttet natur.

Vurderingen baseres på informationer fra GEUS' boringsdatabase Jupiter, Miljø-GIS og Arealinformation samt den eksisterende geotekniske rapport.

Udvidelsen projekteres med kantopsamling af vejvand og udledning til recipient via forsinkelses-/regnvandsbassiner. Udvidelsen vil ikke medføre permanent grundvandssænkning ved underføringerne eller andre steder langs vejen.

Konklusion

Påvirkning af grundvandsforekomster beskrives og vurderes for anlægsfasen.

5.3.4 Klima

Udvidelsen af Overdrevsvejen skyldes forventning om øget trafik. Udvidelsen vil desuden indeholde anlægsarbejder af de to nye kørebaner samt afvandingssystem med kantopsamling og etablering af nyt bassin. Dertil også et nyt signalreguleret kryds.

Udvidelsen af Overdrevsvejen vil have et klimaaftryk opgivet som drivhusgasudledning i CO₂-ækvivalenter, CO₂e, der stammer fra udvinding og produktionen af de materialer, der indgår i udvidelsen samt selve anlægsarbejdet, herunder transport af affald og jord, samt udledninger fra de entreprenørmaskiner, der anlægger vejen. Beregning af CO₂-udledning bliver baseret på projekteringsniveau svarende til Fase 2 (skitseprojekt/MKV) fsva. mængder og beregnes med InfraLCA.

Sammensætningen af køretøjer forventes over tid at gå fra benzin- og dieseldrevne teknologier til eksempelvis el-drevne køretøjer. Den øgede trafik kan have en påvirkning på klimaet, grundet emission af CO₂ for køretøjerne på vejen.

Konklusion

Reduktion af og udfasning af påvirkning på klima er en international forpligtelse som Danmark har tiltrådt, og dette miljøemne vil derfor blive medtaget i den supplerende miljøkonsekvensvurdering.

5.4 Materielle goder, rekreation, kulturarv og landskabet

5.4.1 Materielle goder

Materielle goder omfatter ikke alene fysiske goder, men kan også omfatte andre goder i form af samfundsmæssige eller lokalsamfundsmæssige indvirkninger, dvs. grundlaget for områdets sociale struktur og erhvervsliv.

I anlægsfasen kan der forekomme udtagning af marker fra omdrift og påvirkning af lignende materielle goder. Omfanget vil blive beskrevet og vurderet.

Overdrevsvejen løber i skellet mellem by- og landzone og der vil midlertidigt og permanent inddrages landbrugsarealer i form af mark og skov. Omfanget af denne arealinddragelse vil blive beskrevet i projektbeskrivelsen.

I driftsfasen vil der ikke ske yderligere påvirkning af materielle goder, forstået som eksisterende bygninger eller arealanvendelse. Vejen i sig selv, vil potentielt udgøre et materielt gode for området, og det vil derfor blive vurderet, hvilken betydning vejen har for udviklingen i nærområdet.

Når vejen er taget i brug, vil der ikke ske yderligere påvirkning af jordarealer i forhold til den påvirkning der sker i anlægsfasen.

Konklusion

Påvirkningen af materielle goder vurderes både for anlægs- og driftsfasen.

5.4.2 Rekreative interesser

Anlægsfasen kan medføre midlertidige omlægninger/spærringer af cykel- og vandreruter, mindre stier, ændrede adgangsforhold til rekreative interesser og friluftsliv eller en direkte påvirkning af rekreative forhold, f.eks. ved støj, støv eller lyspåvirkning eller egentlig sløjfning af rekreative interesser.

Der er arealsammenfald mellem projektområdet og rekreative anlæg to steder langs projektets forløb, hhv. øst for krydset Lyngvej/Roskildevej, hvor en cykelsti føres under Overdrevsvejen, samt ved Hestehave, hvor den nationale cykelrute 31 samt en national vandrerute følger samme linjeføring under Overdrevsvejen. Derudover skal det undersøges, hvorvidt Solrødgård Klima- og Miljøpark vil påvirkes af anlægsarbejdet. Solrødgård Klima- og Miljøpark er en sammentænkning af natur, forsyningstekniske anlæg og rekreative områder. Området er åbent døgnet rundt og byder på flere hundrede arter planter og insekter på det 51 hektar store område med englignende områder, skovområder, søer og vådenge.

Konklusion

Påvirkningen på de rekreative interesser vurderes for anlægs- og driftsfasen.

5.4.3 Kulturarv og arkæologiske værdier

Museum Nordsjælland vil blive anmodet om at udarbejde arkivalsk kontrol for området. Den arkivalske kontrol vil, afhængigt af udfaldet, kunne afstedkomme egentlige arkæologiske forundersøgelser af strækninger af det af vejudbygningen påvirkede areal. Der anvendes også andre kilder, herunder databasen Fund og Fortidsminder.

Kulturarv og arkæologiske værdier omfatter bl.a.:

- › Fredede bygninger
- › Fredede fortidsminder og beskyttelseslinjer, herunder markante gravhøje, fæstninger og andre gamle anlæg
- › Deklarationsfredede områder og andre elementer i landskabet, der på forskellig måde fremviser og demonstrerer regionens eller områdets historie
- › Beskyttede sten- og jorddiger
- › Kulturarvsarealer
- › Kommunale udpegninger af værdifulde kulturmiljøer og kulturhistoriske bevaringsværdier.

Der tages udgangspunkt i de registrerede fortidsminder, udpegede kulturarvsområder samt den arkivalske kontrol og der gennemføres en samlet vurdering af anlægsfasen påvirkning af kulturarv og de arkæologiske værdier.

Konklusion

Den planlagte udvidelse af Overdrevsvejen vil kun i begrænset omfang direkte berøre disse kulturarvs værdier, jf. Miljøportalen. Det kan ikke udelukkes, at udvidelse af Overdrevsvejen vil påvirke kulturhistoriske forhold, herunder beskyttede sten- og jorddiger og andre kulturhistoriske elementer. Disse forhold og eventuelle påvirkninger vurderes. Påvirkning af kulturarv og arkæologiske værdier beskrives og vurderes for både anlægs- og driftsfasen.

5.4.4 Landskabelige interesser

Gennemførelsen af projektet vil medføre rydning af træer langs vejen og ved Novo Nordisk-krydset. Dette vil påvirke det landskabelige udtryk af Overdrevsvejen og området og dermed oplevelsen af landskabet.

Landskab og visuelle forhold vurderes i den supplerende miljøkonsekvensvurdering.

Der udarbejdes en landskabsanalyse for projektstrækningen samt en kortlægning af landskabelige udpegninger i området. Kortlægningen tager afsæt i kommunale og nationale landskabelige udpegninger.

Den landskabelige- og visuelle vurdering baseres på en identifikation af projektområdets styrke, tilstand og sårbarhed, og eventuelt behov for landskabelig indpassning beskrives.

Der udføres en kvalitativ vurdering af anlæggets påvirkning på visuelle forhold. Vurderingen gennemføres på baggrund af en landskabelig analyse af området, herunder besigtigelse og fotos af eksisterende forhold. Der udarbejdes ikke visualiseringer af de fremtidige forhold.

De landskabelige kvaliteter udpegninger omfatter bl.a.:

- › Større sammenhængende landskaber
- › Bevaringsværdige landskaber
- › Geologiske bevaringsværdier
- › Værdifulde geologiske områder

I anlægsfasen kan der forekomme midlertidige visuelle påvirkninger som følge af anlægsarbejde og terrænregulering. Påvirkningen er midlertidig og berører få naboer. Visuelle påvirkninger i anlægsfasen vurderes derfor ikke nærmere i den supplerende miljøkonsekvensrapport.

I driftsfasen vil der forekomme en landskabelig og visuel påvirkning. Omfanget vil blive beskrevet og vurderet.

Konklusion

Påvirkning af landskabelige og visuelle forhold beskrives og vurderes for driftsfasen.

5.5 Større katastroferisici og ulykker

Miljøemnet kan f.eks. omfatte:

- › Kritisk infrastruktur eller sårbare samfundsfunktioner
- › Risikovirksomheder
- › Naturskabte trusler, herunder klimaændringer
- › Menneskeskabte fysiske trusler, herunder bevidste, skadelige handlinger i form af sabotage eller terrorangreb
- › Menneskeskabte digitale trusler, herunder cybersikkerhed og hackerangreb.

Konklusion

Påvirkning i forhold til større katastroferisici og ulykker vurderes kvalitativt for såvel anlægs- og driftsfasen

6 Oversigt over miljøpåvirkninger

Det er vurderet for hvert enkelt miljøemne, om projektet ikke vil have en påvirkning, eller om det forventes, at der er en miljøpåvirkning.

Derudover kan der være miljøemner, hvor vidensniveauet om enten projektet eller omgivelserne, på nuværende stadie i processen, ikke er tilstrækkeligt til at vurdere, om der vil være en påvirkning. Disse emner markeres med, at det ikke er muligt at vurdere på forhånd, om der vil være en påvirkning.

De miljøemner, hvor det er vurderet, at der ikke vil være en påvirkning, eller en helt ubetydelig påvirkning, vil ikke blive vurderet nærmere i den supplerende miljøkonsekvensrapport. Disse emner fremgår i kolonnen "Vurderes ikke yderligere" i Tabel 6-1.

De miljøemner, hvor det er vurderet, at der vil være en påvirkning og de miljøemner, hvor det ikke på forhånd er muligt at vurdere, om der vil være en påvirkning, vil blive vurderet i den supplerende miljøkonsekvensrapport. Disse emner fremgår i kolonnen "Vurderes i supplerende miljøkonsekvensrapport" i Tabel 6-1.

Tabel 6-1 Oversigt over miljøemner og deres potentielle påvirkning af miljøet. For hvert miljøemne er det vurderet, om påvirkningen kan forekomme i anlægs- og/eller driftsfasen.

Miljøemne	Vurderes ikke yderligere	Vurderes i supplerende miljøkonsekvensrapport	Forventet påvirkning	Forventet metode
Planforhold				
Planforhold		Anlæg og drift	Relevante planer gennemgås med henblik på at identificere eventuelle påvirkninger/konflikter med planforholdene ved gennemførelse af projektet. Planer gennemgås med henblik på at se vurdere, om projektet i anlægs- eller driftsfasen kan påvirke vedtagne planer.	
Befolkning og menneskers sundhed				
Trafik		Anlæg og drift	Anlæg: Transport af jord, byggematerialer mm. samt reduceret fremkommelighed for øvrig trafik Drift: Øget trafik	Anlæg: Vurdering af omfang ud fra den skønnede mængde. Drift: Foreliggende trafikprognoser
Støj		Anlæg og drift	Anlæg: Midlertidig støj fra anlægsaktiviteter Drift: Øget støj på grund af øget trafik	Anlæg: Kvalitativ vurdering af støj ift. grænseværdier Drift: Beregning af støj og kvantitativ opgørelse af antal påvirkede boliger
Vibrationer		Anlæg	Midlertidig vibrationspåvirkning	Kvalitativ vurdering ift. grænseværdier

Miljøemne	Vurderes ikke yderligere	Vurderes i supplerende miljøkonsekvensrapport	Forventet påvirkning	Forventet metode
Luft	Anlæg	Drift	Drift: Der kan forekomme emission af sundhedsskadelige stoffer og partikler i driftsfasen. Påvirkning af luft vurderes kvalitativt i driftsfasen.	Kvalitativ vurdering ift. grænseværdier
Lys	Anlæg	Drift	Drift: Vurderes kvalitativt ift. arter.	
Den biologiske mangfoldighed, natur, flora, fauna og biodiversitet				
Padder		Anlæg og drift	Øget risiko for drab i anlægs- og driftsfasen Risiko for inddragelse af rastearealer i driftsfasen.	Indledningsvis på baggrund af eksisterende data. Rasteområder vurderes ud fra en levestedsvurdering. Såfremt der efterfølgende vurderes et behov for at gennemføre kortlægning af padder, vil det ske ved eftersøgning af padder i juni jf. DCEs tekniske anvisning TA-A17.
Fugle		Anlæg og drift	Risiko for fældning af redetræer i anlægsfasen.	Kendskab til redetræer beskrives og der foretages en kvalitativ vurdering af påvirkningen og behovet for afværge.
Pattedyr		Anlæg og drift	Øget risiko for drab i driftsfasen Øget barrierevirkning i driftsfasen.	Foretages på baggrund af eksisterende viden om pattedyr i området og trafikdrab på den nuværende strækning.

Miljøemne	Vurderes ikke yderligere	Vurderes i supplerende miljøkonsekvensrapport	Forventet påvirkning	Forventet metode
Beskyttede naturområder og vandløb		Anlæg og drift	Vurdering af eventuelle arbejdsarealer og behov for inddragelse af beskyttet natur i anlægsfasen Risiko for øget påvirkning med næringsstoffer og miljøfremmede stoffer i driftsfasen.	Indledningsvis på baggrund af eksisterende data. Såfremt der efterfølgende vurderes et er behov for at gennemføre supplerende kortlægning af naturområder, foretages en udvidet kortlægning efter DCEs tekniske anvisning.
Biodiversitet, fredede, rødlistede og sjældne arter		Anlæg og drift	Inddragelse af småbiotoper langs vejen, levesteder for beskyttede, sjældne eller rødlistede arter og mulig påvirkning beskyttede naturtyper kan medføre en negativ påvirkning på biodiversiteten i området.	Der foretages en overordnet vurdering på baggrund af eksisterende viden.
Bilag IV-arter		Anlæg og drift	Projektet kan forventeligt have en påvirkning på bilag IV-arterne spidssnudet frø, stor vandsalamander, flagermus og odder.	<p>Padder som beskrevet herover.</p> <p>Flagermusegnede træer er kortlagt, vurderingen foretages på baggrund af denne kortlægning og beskrives ud fra økologisk funktionalitet.</p> <p>Data kan, hvis det vurderes nødvendigt, senere suppleres med en generel kortlægning af flagermusaktivitet langs vejen ved udlægning af lyttebokse i de to lytteperioder samt afklaring ved lytning om flagermustræerne benyttes af flagermus.</p> <p>For odder sker vurderingen på baggrund af eksisterende data. Data suppleres efter behov med eftersøgning efter odder-ekskrementer langs vandløbet som krydser Overdrevsvejen.</p>

Miljøemne	Vurderes ikke yderligere	Vurderes i supplerende miljøkonsekvensrapport	Forventet påvirkning	Forventet metode
Natura 2000		Anlæg og drift	Projektet kan potentielt have en påvirkning på Natura 2000-områder nedstrøms projektet i fm. anlæg og drift af vejudvidelsen, f.eks. i form af ændret hydrologi.	For at afdække om projektet i anlægsfase som driftsfase vil påvirke Natura 2000-området vil der indledningsvis blive gennemført en forudgående Natura 2000-væsentlighedsvurdering (screening), hvor det vurderes om projektet vil hindre at arter og naturtyper på udpegningsgrundlaget kan opnå målsætningerne. Forsigtighedsprincippet er gældende. Hvis denne ikke kan udelukke en væsentlig påvirkning fra projektet, vil der blive gennemført en Natura 2000-konsekvensvurdering. Vurdering iht. vandrammedirektivet indgår som grundlag for Natura 2000-vurderingen.
Jordarealer, jordbund, ressourcer, vand og klima				
Jord, jordbund		Anlæg og drift	Anlæg: Der forventes at skulle håndteres lettere forurenede jord. Drift: Vejens drift kan medføre en diffus, lettere forurening af jorden.	
Ressourcer		Anlæg og drift	Anlæg: Det forventes, at projektet medfører et ressourceforbrug. Drift: Det forventes, at der i driftsfasen vil være et ressourceforbrug.	Opgørelse over ressourceforbrug ved brug af InfraLCA

Miljøemne	Vurderes ikke yderligere	Vurderes i supplerende miljøkonsekvensrapport	Forventet påvirkning	Forventet metode
Grundvand		Anlæg og drift	Anlæg: Udgravninger skal tørholdes og det er muligt, at der skal grundvandssænkes ifm. anlægsarbejdet; påvirkning af grundvandet vurderes for denne aktivitet. Der vurderes også på risiko for påvirkning af evt. grundvandsafhængig beskyttet natur. Drift: Der forventes ingen påvirkning på grundvand i driftsfasen	Der gennemføres vurdering af hvor meget der eventuelt vil skulle grundvands-sænkes og udledes. Der vurderes på effekter for evt. udledning.
Overfladevand		Anlæg og drift	Overfladevand: Det kan ikke afvises, at der vil være påvirkning på overfladevand i henholdsvis anlægs- og driftsfasen. Der gennemføres analyse fsva. hydraulik og stoffer, der ledes til recipienter.	Overfladevand Der gennemføres analyse fsva. hydraulik og stoffer, der ledes til recipienter
Klimatiske faktorer		Anlæg og drift	Anlæg: Det forventes, at der vil påvirkning på mulighederne for at nå Danmarks klimamål i anlægsfasen. Drift: Det forventes, at der vil påvirkning på mulighederne for at nå Danmarks klimamål i driftsfasen.	Opgørelse over klimapåvirkning ved brug af InfraLCA. VD leverer opgørelsen.

Miljøemne	Vurderes ikke yderligere	Vurderes i supplerende miljøkonsekvensrapport	Forventet påvirkning	Forventet metode
Materielle goder, rekreation, kulturarv og landskab				
Materielle goder		Anlæg og drift	Anlæg: Midlertidig udtagning af skov- og landbrugsarealer Drift: Vurdering af om vejen udgør et gode.	Kvalitativ vurdering baseret på omfanget og typen af arealer, der påvirkes.
Rekreative forhold		Anlæg og drift	Anlæg: Der forventes øget støj i anlægsperioden Drift Det forventes, at der vil blive øget støj på grund af øget trafik	Kvantitativ beregning bruges som grundlag for kvalitativ vurdering af muligheder for rekreativ anvendelse af området. Kvalitativ vurdering på baggrund af de kvantitative beregninger.
Kulturarv		Anlæg og drift	Beskadigelse af kendte eller skjulte fortidsminder og kulturmiljøer.	Der foretages en kvalitativ vurdering af risikoen for at beskadige fortidsminder og kulturmiljøer. Vurderingen baseres på en arkivalisk kontrol fra det relevante museum og data fra Slots- og Kulturstyrelsens database Fund og Fortidsminder.
Landskab	Anlæg	Drift	Drift: Det forventes at vejtræer og muligvis også træer vil blive ryddet. Anlæg: Der forventes ikke væsentlige påvirkninger på landskab i anlægsfasen, og landskab i anlægsfase vurderes ikke yderligere.	Landskabsanalyse og kvalitativ vurdering af den landskabelige påvirkning, baseret på fotos og besigtigelse af de eksisterende forhold.

Miljøemne	Vurderes ikke yderligere	Vurderes i supplerende miljøkonsekvensrapport	Forventet påvirkning	Forventet metode
Større katastroferisici og ulykker				
		Anlæg og drift	Anlæg: Projektet vurderes i forhold til mulig påvirkning Drift: Projektet vurderes i forhold til mulig påvirkning.	

7 Referencer

Energistyrelsen (2023), Klimastatus og -fremskrivning 2023, https://ens.dk/sites/ens.dk/files/Basisfremskrivning/kf23_sekternotat_4a_transport.pdf (hentet 30. oktober 2024).

Miljøstyrelsen (2022), Støjkortlægning, <https://miljoegis.mim.dk/spatialmap?profile=noise>

Rådet for den europæiske Union (2024), Tunge køretøjer: Rådet og Parlamentet når frem til en aftale om lavere CO₂-emissioner fra lastbiler, busser og påhængskøretøjer, <https://www.consilium.europa.eu/da/press/press-releases/2024/01/18/heavy-duty-vehicles-council-and-parliament-reach-a-deal-to-lower-co2-emissions-from-trucks-buses-and-trailers/> (hentet 30. november 2024)