Beslutningsgrundlag for indsnævring af nordlig Ring 5

Sammenfattende redegørelse

Rapport 614 - 2022

Vejdirektoratet

Transportministeriet

Titel
Beslutningsgrundlag for indsnævring
af nordlig Ring 5
Sammenfattende redegørelse

Dato:
Januar 2022

Tryk:
Vejdirektoratet

ISBN (NET):
978-87-94158-84-8

ISBN:
978-87-94158-85-5

Copyright:
Vejdirektoratet, 2022

Indhold

Kapitel 1 Baggrund for arealanalysen 4

1.1 Indledning 4
1.2 Vejanalyser 5
1.3 Fingerplanen 5
1.4 Transportkorridorbestemmelsen i Fingerplan 2019 6
1.5 Andre arealinteresser 6
1.7 Andre infrastrukturejere 7

Kapitel 2 Sammenfatning 8

2.1 Forslag til indsnævring af nordlig Ring 5 8

Kapitel 3 Arealinteresser i Ring 5 korridoren 10

3.1 Mellem Frederikssundsvej og Ganløse (Nyvang) 10
3.1.1 Planforhold 10
3.1.2 Natur og miljø 10
3.1.3 Fredninger og landskab 12
3.1.4 Forslag til indsnævring af transportkorridoren mellem Frederikssundsvej og Ganløse (Nyvang) 13

3.2 Mellem Ganløse (Nyvang) og Hillerødmotorvejens forlængelse 15
3.2.1 Planforhold 15
3.2.2 Natur og miljø 15
3.2.3 Fredninger og landskab 16
3.2.4 Forslag til indsnævring af transportkorridoren mellem Ganløse (Nyvang) og Hillerødmotorvejens forlængelse 19

3.3 Mellem Hillerødmotorvejens Forlængelse og Helsingørmotorvejen (ved Nivå afkørsel) 20
3.3.1 Planforhold 20
3.3.2 Natur og miljø 20
3.3.3 Landskab og fredninger 22

3.4 Forslag til indsnævring af transport-korridoren mellem Hillerødmotorvejens Forlængelse og Helsingørmotorvejen (Nivå) 24

3.5 Fra Nivå til Helsingør 26

Kapitel 1
Baggrund for arealanalysen

1.1 Indledning

Som led i den tidligere regerings Hovedstadsudspil fra 2019 blev det besluttet at udarbejde et beslutningsgrundlag med henblik på at indsnævre arealer i Fingerplanens nord-sydgående transportkorridor vest om København på strækningen mellem Frederikssundsvej og Helsingør. I denne rapport foreligger et forslag til beslutningsgrundlag for at indsnævre arealinteresserne i fingerplanens transportkorridor på strækningen mellem Frederikssundsvej og Helsingør se Figur 1.

Figur 1: Transportkorridoren fra Køge-Helsingør og afgrænsning af denne undersøgelse mellem Frederikssundsvej og afkørelsen ved Nivå på Helsingørmotorvejen.

1.2 Vejanalyser

Fingerplanens transportkorridor syd for Frederikssundsvej og til Køge har senest været genstand for en forundersøgelse af en såkaldt sydlig Ring 5 vejforbindelse, som er afrapporteret samtidigt i en særskilt analyse med forslag om flere mulige vejforløb, herunder også vejlinjer udenfor Fingerplanens transportkorridorer.

I 2013 gennemførte Vejdirektoratet en strategisk analyse af vestlig ringvejskorridor i hovedstadsområdet, hvor både vejforbindelser i Ring 5 i transportkorridoren, som en Ring 5 ½ og en Ring 6 (udbygning af rute 6), udenfor transportkorridoren, blev analyseret nærmere. Analysen viste at mellem 30.000-50.000 køretøjer vil anvende en vestlig ring korridor og med en god samfundsmæssig forrentning. I 2016 gennemførte Vejdirektoratet en trafikal analyse af hovedstadsområdet, med vurderinger af trafikale effekter af en række vejinfrastrukturprojekter, herunder en Ring 5 vejforbindelse.

Behovet for at styrke vejinfrastrukturen i hovedstadsområdet er dermed undersøgt, herunder at der vil være god trafikal effekt af en samlet vejforbindelse i Fingerplanens Ring 5 transportkorridor mellem Køge og Helsingør. De tidligere analyser viser således et trafikalt behov for en ringvejsforbindelse vest om København og i Nordsjælland.

1.3 Fingerplanen

Byudviklingen i hovedstadsområdet har igennem en lang årrække været reguleret af Fingerplanen, der går tilbage til årene efter 2. verdenskrig. I Fingerplan 1947 gennemførte man en planlægning af byudviklingen og infrastrukturen (veje og jernbaner) i form af byfingre, der udgik fra det centrale København. Nærmest København blev der planlagt ringforbindelser, der skulle sikre trafikken på tværs af byfingrene og

med den fortsatte byudvikling, blev også Ring 3 og Ring 4 anlagt.

I Regionplan 1973 blev der fastlagt en storbystruktur med transportkorridorer, hvor der i den nord-sydgående transportkorridor vest for København bl.a. kunne placeres en Ring 5, som en overordnet vejforbindelse i den ydre del af hovedstadsområdet. Regionplanen fastlagde, at transportkorridoren blev indarbejdet i kommunernes planlægning i form af arealreservationer i kommuneplanerne. Det betyder, at arealer inden for transportkorridoren ikke kan anvendes til by- og erhvervsudvikling og lignende. Transportkorridorerne er således friholdt for byudvikling, og er i store træk opretholdt som åbne arealer.

Senest i marts 2019 foreligger Fingerplanen som " Bekendtgørelse om hovedstadsområdets planlægning (Fingerplan 2019 – landsplandirektiv for hovedstadsområdets planlægning)" og Fingerplanens bestemmelser er fastsat i medfør af § 3, stk. 1, og § 5 j, stk. 4, i lov om planlægning, jf. lovbekendtgørelse nr. 287 af 16. april 2018. Planlægning i hovedstadsområdet er omhandlet særskilt i planlovens kapitel 2 c.

Der er således i Fingerplanen fastsat regler for anvendelsen af planlovens beføjelser og for indholdet af planlægningen efter loven til varetagelse af landsplanmæssige interesser, herunder sikring af kvalitet i planlægningen, og således sikret at hovedstadens planlægning gennem kommuneplanlægningen i hovedstadsområdet udføres på grundlag af en vurdering af udviklingen i området som helhed og, at hovedprincipperne i den overordnede fingerbystruktur videreføres. Herunder blandt andet at byudvikling af regional betydning koordineres med udbygning af hovedstadsområdets overordnede infrastruktur, og at kommuneplanlægningen i hovedstadsområdet skal sikre overordnede arealreservationer til fremtidig trafikal infrastruktur, tekniske anlæg, støjkonsekvensområder og lign. af betydning for udviklingen i området som helhed.

1.4 Transportkorridorbestemmelsen i Fingerplan 2019

Transportkorridoren indgår i dag i Fingerplan 2019, og formålet med transportkorridoren er, at den skal udgøre en arealreservation til fremtidig endnu ikke kendt overordnet infrastruktur i en udbygget storbyregion, fx i form af vej- og baneanlæg og andre tekniske linjeanlæg, der kan etableres med mindst mulige samfundsmæssige omkostninger og miljøpåvirkninger. Hensigten er således at holde korridoren fri for by- og erhvervsudvikling og byanlæg for at sikre passage for infrastruktur, hvor ny bymæssig bebyggelse ellers ville blive en barriere eller umuliggøre infrastrukturanlæg.

Som grundlag for planlægning i transportkorridorerne er der lavet en vejledning om administration af transportkorridorerne i hovedstadsområdet. Formålet er at skabe grundlag for beliggenhedskommunernes administration af transportkorridorerne, og der er således opstillet en række anvisninger for, hvordan der skal administreres inden for transportkorridoren ved fx landzonetilladelser, byzoner, råstofinteresser, rekreative interesser og beskyttelsesinteresser for landskab, natur og kulturværdier.

I Fingerplan 2019 indgår transportkorridorer som §24, der siger, at den kommunale planlægning skal sikre: At den langsigtede reservation af transportkorridorer til fremtidig overordnet trafikal infrastruktur og tekniske anlæg fastholdes. At transportkorridorernes landzonearealer friholdes for yderligere permanent bebyggelse og anlæg, bortset fra bebyggelse og anlæg, som er nødvendig for driften af landbrugsejendomme. At udnyttelse af byzonearealer i transportkorridorerne ikke intensiveres eller sker i strid med konkrete infrastrukturformål i Fingerplan. At fremtidige trafikanlæg og tekniske anlæg i transportkorridoren skal placeres og udformes med hensyntagen til landskabs-, natur-og kulturværdier. Nærværende arealanalyse vedrører alene arealudstrækningen og arealbredder af Fingerplanens nord-sydgående transportkorridor vest om København på strækningen nord for Frederikssundsvej/ Måløv Byvej.

1.5 Andre arealinteresser

Inden for transportkorridoren findes en række arealinteresser som planer om infrastruktur i givet fald skal tage hensyn til, fx mindre bysamfund, der har eksisteret før transportkorridoren blev udlagt. Andre interesser er kommet til siden, fx udpegede værdifulde naturområder, som Natura 2000-områder, fredninger af særlige landskaber, kulturarv og andre naturområder. Der er således siden transportkorridoren blev fastlagt i 1973 tilkommet en række arealinteresser, særligt natur- og miljøinteresser, som der skal tages særskilt hensyn til, og som vil kunne vanskeliggøre eller måske gøre vejinfrastrukturanlæg urealistiske at gennemføre indenfor den udlagte transportkorridor i Fingerplanen. De nuværende arealinteresser i transportkorridoren betyder, at en evt. senere konkret undersøgelse af en fremtidig Ring 5 vejforbindelse, foruden en vejforbindelse i transportkorridoren, også skal omfatte alternative vejforbindelser i det omfang dette måtte anses for en realistisk mulighed i en udbygget storbyregion.

1.6 Metode

Idet transportkorridoren har været udlagt siden 1973 og der ikke er sket særskilt sikring af arealer til et konkret Ring 5 motorvejsanlæg i transportkorridoren, er der blandt beliggenhedskommunerne fremsat ønske om at kunne anvende transportkorridorens arealer til andre formål.

I nærværende analyse har der således været fokus på at udpege arealer indenfor transportkorridoren, som ikke vurderes relevante for sikring af en evt. fremtidig Ring 5 vejinteresse i den fysiske planlægning og dermed ikke behøves omfattet af Fingerplanens transportkorridorbestemmelse. Der er indledningsvist foretaget en overordnet kortlægning og vurdering af en række plan-, natur og miljøforhold samt udført landskabsanalyser indenfor og omkring transportkorridorens areal.

Det er i denne arealanalyse valgt at se på arealinteresser, der vurderes at kunne få væsentlig indflydelse i forhold til placeringen af et vejinfrastrukturanlæg. De inddragede natur-, miljø-, og landskabsforhold er bl.a. valgt på baggrund af de lovgivningsmæssige bindinger af både international og/eller national karakter inklusive disses tilhørende forbudsbestemmelser. Desuden er det valgt at medtage oplysninger om kommunernes planrammer, der viser arealanvendelsen i de nærliggende bysamfund.

For at komme med forslag til arealindsnævringer i korridoren er det på overordnet niveau vurderet, hvor et vejinfrastrukturanlæg kan tænkes placeret. Den nuværende transportkorridor er ca. 1 km bred. Ved overordnede analyser af placering af vejanlæg vil en undersøgelseskorridor variere med omkring 500-800 m på hver side af vejens midte. En 4-sporet motorvej er ca. 40 m bred inkl. arealer i siden til bl.a. støjskærme. At vurderingen er foretaget på overordnet niveau betyder, at der knytter sig en vis usikkerhed til afgrænsningen af arealerne. Fastlæggelse af et vejinfrastrukturanlægs præcise placering, dets konkrete udstrækning og tilpasninger, og indarbejdede hensyn til omgivelserne må i givet fald må bero på senere konkret vejplanlægning med videre skitseprojektering og miljøvurdering.

Vurderinger er i denne arealanalyse foretaget i en iterativ proces, hvor en række vejtekniske forudsætninger samt påvirkninger af arealinteresser har dannet grundlag for en overordnet vurdering af et vejinfrastrukturanlægs placering og udformning som et standard 4-sporet motorvejsprofil. Der er ikke foretaget miljøvurdering af en evt. påvirkning for et konkret vejprojekt, men alene vurderet mulige påvirkninger og hensyn som et evt. fremtidigt vejanlæg vil skulle planlægges efter. Der er i vurderingen ikke taget højde for de enkelte matrikler eller anden opdeling af arealer i forhold til en indsnævring og fremtidig anvendelse af arealer.

1.7 Andre infrastrukturejere

Der har i analysen været dialog med infrastrukturejere for bane og ledninger. Formålet med denne dialog har været at søge at afklare behovet for korridoren til andre formål end vejanlæg.

Energinet
Der er i Energinets langsigtede netstruktur for eltransmissionsnettet ingen indikation på fremtidige behov for netudbygninger fra Frederikssundsmotorvejen og mod Helsingør og dermed ikke ønske om fremtidige arealer i transportkorridoren mellem Frederikssundsvej og Helsingør.

Bane
Det regionale og kommunale samarbejdsprojekt IBU, om Infrastruktur og Byudvikling i Øresundsregionen, fremlagde i perioden 2008-2010, en række trafik-, plan- og miljøstudier vedr. mulighederne for at anlægge en højklasset motorvej og jernbane parallelt med hinanden i Ring 5-korridoren og mellem Helsingør og Helsingborg (via en HH-forbindelse). Den væsentligste internationale trafik på jernbanen ville bestå af godstransport, dvs. godstog i transit mellem Sverige/Norge og Tyskland/øvrige Europa.

Forudsætningerne om en sådan HH-forbindelse til godstog er imidlertid ikke til stede, idet tidligere analyser alene omfatter en tilkobling af Kystbanens persontog til HH-forbindelsen. På svensk side er der ikke foretaget analyser, hvor en tilslutning af godstog til HH-forbindelsen inkluderes. Forudsætningerne om en egentlig tværgående kollektiv trafik med betjening af oplande af en vis størrelse vurderes ikke at være til stede, ligesom passagerpotentialet synes begrænset. Dette beror på, at der på tværs i de ydre dele af regionen ikke forekommer pendlerstrømme af stort omfang svarende til de pendlerstrømme, der løber fra byfingrene ind mod København. Samtidig må det konstateres, at det vil kræve en meget betydelig byudvikling langs Ring 5-korriodoren at hæve passagergrundlaget til et niveau, der samfundsøkonomisk kan forrente den store anlægsinvestering, som en Ring 5 bane omfatter.

Med de små oplande for persontogstrafik i Ring 5 bane, og uden forbindelse til transittrafikken for banegods, synes grundlaget for en jernbane i hele Ring 5-korridoren fra Helsingør til Køge at være begrænset. Der er bl.a. på denne baggrund ikke foretaget nærmere vurderinger af etablering af en baneforbindelse til person- og godstrafik i den nordlige Ring 5 transportkorridor.

Kapitel 2 Sammenfatning

2.1 Forslag til indsnævring af nordlig Ring 5

Der er i nærværende analyse foretaget en vurdering af en mulig fremtidig smallere arealkorridor for en eventuel fremtidig Ring 5 vejforbindelse i transportkorridoren mellem Frederikssundsvej og Helsingør.

Hermed vil nogle af de eksisterende arealer i transportkorridoren kunne udtages uden transportkorridorens vejhensyn opgives.

På Figur 2 vises de arealer der kan overvejes udtaget af transportkorridoren. Ved St. Dyrehave sydøst for Hillerød er forslag til arealudtag skraveret. Dette skyldes at området indeholder en række særlig beskyttede områder, hvor en påvirkning skal undgås. Det har ikke i nærværende meget overordnede analyse været muligt at præcisere et areal til et evt. fremtidigt vejanlæg, og forudsætningen er på det foreliggende grundlag, at der formentlig skal etableres en tunnel under området. Derfor kan arealreservationen enten udtages i hele sin bredde, under forudsætning af mulighed for en tunnel, eller ikke indsnævres, da det vil kræve en nærmere vurdering, som ligger ud over denne analyse.

Der er i nærværende analyse forudsat en smallere arealkorridor i en bredde af cirka 300 meter og på nogle strækninger en større bredde af hensyn til bl.a. tilslutninger til andre veje. Det er grundlæggende vanskeligt at afgrænse arealer til et vejinfrastrukturanlæg alene med en overordnet analyse som nærværende. En nærmere arealafgrænsning vil i givet fald kræve, at der planlægges og skitseres på et vist detaljeret skitseprojektniveau, som er egnet til at belyse et konkret vejanlægs påvirkninger og nødvendige afværgeforanstaltninger.

Arealanalysen viser, at flere arealinteresser i den eksisterende transportkorridor, bl.a. Natura 2000-områder, betyder, at alternative vejlinjer udenfor korridoren vil komme på tale i en eventuel senere miljøkonsekvensvurdering af konkrete forslag til vejanlæg, ligesom der også på arealerne er overlappende hensyn til natur, støj, kulturarv, rekreative værdier og fredninger som vil skulle inddrages for at fastlægge en evt. vejplacering nærmere.

I transportkorridoren på strækningen fra en evt. vejforbindelses tilslutning til Helsingørmotorvejen ved Nivå og frem til Helsingør er der ikke fundet behov for transportkorridorarealer til statslige vejanlæg. Langs Helsingørmotorvejen er sikrede vejbyggelinjearealer efter vejlovens bestemmelser. Fingerplanens bestemmelsen om transportkorridor på denne strækning kan derfor overvejes udtaget af transportkorridoren uden hensyn til eventuelle Ring 5 vejinteresser i nuværende Helsingørmotorvej.

Trafikanalyser i 2013 og i 2016 har vurderet, at der er en positiv samfundsøkonomisk forrentning af en vestlig vejforbindelse i en Ring 5 korridor i Nordsjælland, vest om København i forlængelse af en sydlig Ring 5 vejforbindelse.

Der er gennemført en forundersøgelse af en sydlig Ring 5 mellem Køge og Frederikssundsvej, som afrapporteres samtidigt med nærværende analyse.

Det vil i givet fald være op til en politisk drøftelse at afklare, hvorvidt der ønskes igangsat en nærmere planlægning af en Ring 5 vejforbindelse i eller udenfor den eksisterende transportkorridor.

Figur 2: Forslag til udtagede arealer i transportkorridoren.

Kapitel 3 Arealinteresser i Ring 5 korridoren

Transportkorridoren for Nordlig Ring 5 er ca. 27 km fra Frederikssundsvej til Helsingørmotorvejen. Korridoren forløber primært gennem det åbne land og krydser flere større naturområder. Nær transportkorridoren ligger flere større byer, og inden for korridoren ligger også få mindre bysamfund og spredt bebyggelse i landområderne. Transportkorridoren ligger tæt på større infrastrukturanlæg ved Frederikssundsvej og ved krydsningen med Hillerødmotorvejens Forlængelse vest for Lillerød. Øst for Store Dyrehave krydser korridoren Isterødvejen, og den forbindes med Helsingørmotorvejen ved Kokkedal/Nivå og forløber videre omkring Helsingørmotorvejen til Helsingør. Transportkorridoren er i det følgende opdelt i tre delstrækninger, for hvilke de nævnte arealinteresser vedrørende plan-, natur-, miljø- og landskabsforhold er beskrevet:

- Frederikssundsvej – Ganløse (Nyvang)
- Ganløse Ore – Hillerødmotorvejen
- Hillerødmotorvejens forlængelse – Helsingørmotorvejen (ved Nivå afkørsel)

For hver delstrækning nævnes en række opmærksomhedspunkter, der i teksten er angivet med nummer, og som kan genfindes på de tilhørende figurer. De arealer der kan overvejes udtaget af transportkorridoren er vist med gul på figurerne og nummereret med romertal.

3.1 Mellem Frederikssundsvej og Ganløse (Nyvang)

3.1.1 Planforhold

På delstrækningen mellem Frederikssundsvej og Ganløse findes få kommuneplanrammer inden for transportkorridoren, se Figur 3. Ved Frederikssundsvej, vest for Sørup, ligger et større område udpeget til offentlige formål 1, med bl.a. dyrkningsinteresser, friluftsliv og landskabspleje. I udkanten af transportkorridoren er der op til dette udpeget rekreative områder, hvoraf det største er Kildedal fritidsområde, der omfatter interesser til turistformål, fx i form af feriebebyggelse, center, hotel eller wellness 2. Lige syd for fritidsområdet ligger et erhvervsområde. Ballerup Kommune har udarbejdet en helhedsplan for området omkring Sørup.

Syd for Ganløse ligger en mindre del af erhvervsområdet Toppevad og en genbrugsstation inden for transportkorridoren. I både landsbyen Knardrup og Ganløse ligger flere boligområder helt op til transportkorridoren og disse vil kunne få væsentlige støjgener ved anlæg af en motorvej 3. Vest for skovområdet Ganløse Ore 9 ligger to mindre rekreative områder, en Skydebane og Campingpladsen Hyldegården.

3.1.2 Natur og miljø

Øst for Ganløse ligger fem større gravhøje (rundhøje) langs Måløvvej og Bundsvej, hvilket medfører, at et eventuelt motorvejsanlæg vil skulle indpasses mellem gravhøjene, der er beskyttede fortidsminder omgivet af beskyttelseslinjer 4, se Figur 3. Transportkorridoren krydser flere steder større sammenhængende naturområder som moser og enge, der ofte findes i forbindelse med vandløb. Transportkorridoren krydser mellem Frederikssundsvej og Ganløse et netværk af vandløb bestående af Værebro Å, Veksømose Vandløb, Engagerrenden og Damvad Å, der alle ligger i forbindelse med større sammenhængende arealer med beskyttede moser, enge og vandhuller 5.

Dette netværk af vandløb støder mod sydvest op til fredningen af Fuglesødalen 6, der grænser op til transportkorridoren. Fuglesødalen er en sidedal til den større fredede Værebro Ådal, ca. 1,5 km syd for Frederikssundsvej. Fuglesødalen har et kuperet ådalslandskab med stejle skrænter, småsøer og moser samt Veksømose Vandløb, der er er tilløb til Værebro Å, der ligger i korridoren og løber mod syd til Værebro Ådal.

De mange mindre småsøer i Fuglesødalen er i dag tilvokset med krat, der giver et varierende fugleliv i sammenhæng med Værebro Å. Fredningssagen blev rejst i 1973, og omfattede mindre områder inden for transportkorridoren. I fredningskendelsen fra 1977 følger fredningen afgrænsningen af transportkorridoren.

Nordøst for Ganløse krydser transportkorridoren Bundså 7, der ligger i en større øst-vestgående tunneldal, og langs åen findes flere beskyttede moser, enge og søer. Ved Ganløse Mørke ligger Bøllemose 8 i den vestlige del af transportkorridoren, se Figur 3. Nordøst for Ganløse ligger en mindre del af skovområdet Ganløse Ore 9, der er en del af Natura 2000-område nr. 139 Øvre Mølleådal, Furesø og Frederiksdal Skov inden for transportkorridoren.

Denne del af Ganløse Ore er udlagt til urørt skov og har ligget upåvirket hen siden 1917. En linjeføring vil

Figur 3: Arealinteresser på delstrækningen mellem Frederikssundsvej og Ganløse (Nyvang). Numre i cirkler henviser til de nævnte arealinteresser i teksten. Principsnit A, B henviser til Figur 5 og Figur 7.

i kraft af korridorens bredde, kunne ligge inden for transportkorridoren uden at påvirke Natura 2000-området direkte, men i en eventuel senere fase skal en væsentlighedsvurdering og evt. konsekvensvurdering vise, om en eventuel motorvej vil kunne påvirke Natura 2000-området.

3.1.3 Fredninger og landskab

En fremtidig vejinteressezone inden for korridoren kan ikke undgå at krydse fredningen Ganløse og Slagslunde Tunneldale 10 i området mellem Ganløse og skovområdet Ganløse Ore, se Figur 3. De fredede arealer rummer dele af landets største tunneldalsystemer, som er dannet i istiden af smeltevandsfloder, der har skabt et landskab med markante kuperede terrænformer.

Landskaberne er af stor geologisk værdi og udgør et af landets allerstørste og mest karakteristiske tunneldalsystemer. Området indeholder desuden store natur- og kulturværdier, og formålet med fredningen er at bevare de landskabelige værdier og sikre offentlig adgang til områderne. I fredningskendelsen er det anført, at fredningen af Ganløse og Slagslunde Tunneldale ikke skal være til hinder for, at der efter fredningsnævnets nærmere godkendelse kan gennemføres de samfundsmæssige nødvendige overordnede strækningsanlæg indenfor den fastlagte transportkorridor.

Dalforløbene langs med Værebro Å og Bundså 5 7, med tilstødende mindre dale og åer, har en meget høj landskabelig værdi i kraft af deres sammenhængende karakter og områdernes store skala. Der er lavet to principsnit af landskabet, som er angivet med A og B på Figur 3. Nedenstående billeder og snit viser landskabet ved principsnittene ved Værebro Å og Bundså. Der er en stærk visuel og rummelig kontakt på tværs af dalforløbene, set fra de omkringliggende åbne dyrkningslandskaber.

Ganløse ligger på en stor bakke, markant afgrænset af dalstrøgene langs med Bundså og Damvad Å. Landskabet omkring Ganløse er et åbent storskala dyrkningslandskab, med kontakt til omkringliggende natur- og rekreative områder fx ved Ganløse Ore og Oremose, se Figur 6 og Figur 7.

Figur 4: Værebro Å tegner sig markant i landskabet, med åbne dyrkningsarealer på hver side af ådalen. Foto fra Nyholmvej.

Figur 5: Principsnit A: Snit gennem Værebro Ådal og tilstødende dalsystem ved Rolandsgrøften (stiplede linjer markerer afgrænsning af transportkorridoren). Placering af principsnit fremgår af Figur 3.

Figur 6: Udsigt fra det højreliggende bakkelandskab ved Ganløse mod Bundså og Ganløse Ore. Foto fra Mosevej.

Figur 7: Principsnit B: Snit gennem bakke ved Ganløse og lavereliggende områder ved Oremose (stiplede linjer markerer afgrænsning af transportkorridoren). Placering af principsnit fremgår af Figur 3.

3.1.4 Forslag til indsnævring af transportkorridoren mellem Frederikssundsvej og Ganløse (Nyvang)

Figur 8 viser forslag til områder, der kan overvejes udtaget af transportkorridoren. Den vestlige del af korridoren kan overvejes udtaget efter en samlet afvejning af områdets naturinteresser med mange vandløb og moser, der er sammenhængende med fredningen af Fuglesødalen og Værebro Å-systemet, se Figur 8 **(I)**.

Den vestlige del af korridoren **(I)** der kan overvejes udtaget af transportkorridoren, indeholder landskabelige værdifulde områder i forbindelse med de store sammenhængende dalforløb langs med Værebro Å, Damvad Å og Bundså, og ved Ganløse, hvor de markante visuelle og rummelige forhold skaber en vigtig landskabelig forbindelse. Ved at udtage dette areal, er det muligt at friholde dalbunden langs med Værebro Å for et eventuelt fremtidig vejanlæg, og et vejanlæg vil rent vejteknisk kunne følge og indpasses i den østlige dalside og krydse de tilstødende dalsystemer på landskabsbroer. I den østlige del kan overvejes et mindre område udtaget, der støder op til Kildedal fritidsområde samt et muligt kommende erhvervs- og boligområde **(II)**.

Ved at udtage arealer af den vestlige del af korridoren sikres en minimumsafstand på 400 m fra et evt. kommende vejanlæg til boligområderne i Ganløse, samt at der er afstand til hovedparten af landsbyen Knardrup. Det vurderes, at en evt. vejinteresse kan etableres uden at påvirke fortidsminderne, og der opretholdes afstand til Natura 2000-område nr. 139 Øvre Mølleådal, Furesø og Frederiksdal Skov ved Ganløse Ore. Arealerne øst for Nyvang, der støder op til Ganløse Ore kan overvejes udtaget af korridoren, dels på grund af afstanden til Natura 2000-området samt de vejtekniske bindinger til et evt. vejanlæg både syd og nord for denne strækning **(III)**.

Ved vurderingerne er der desuden inddraget vejtekniske forhold, herunder et eventuelt vejanlægs tilslutning til Frederikssundsvej og en evt. tilslutning til en sydlig Ring 5. En evt. fremtidig vejinteressezone er samlet set placeret under hensyn til de omkringliggende arealer omkring Værebro Å og en evt. tilslutning til Frederikssundsvej, samt et videre forløb mod nord.

Figur 8: Forslag til udtagning af arealer af transportkorridoren mellem Frederikssundsvej og Ganløse. Numre med romertal henviser til beskrivelse i teksten.

3.2 Mellem Ganløse (Nyvang) og Hillerødmotorvejens forlængelse

3.2.1 Planforhold

På Figur 9 ses arealinteresser på delstrækningen mellem Ganløse og Hillerødmotorvejens Forlængelse. Syd for Bastrup Sø ligger et mindre erhvervsområde, der anvendes som forsøgsgård. Nord for Mølleåen ligger landsbyen Nymølle langs Bastrupvej 1 inden for den østlige del af transportkorridoren, og nord for Slangerupvej forløber korridoren mellem boligområder i Lynge 2 og erhvervsområdet Vassingerød ved Nymølle 3.

Transportkorridoren forløber igennem det rekreative område for Lynge grusgrav, der også omfatter tre store ældre søer opstået på grund af råstofindvinding 4, og en mindre aktiv grusgrav langs Nymøllevej. Et eventuelt vejanlæg inden for korridoren vil på grund af søernes dybde skulle passere hen over søerne på en landskabsbro eller i en boret tunnel. I Lynge ligger en mindre del af Lynge idrætsområde inden for korridoren ved Årtusindeskifteskoven. Et eventuelt vejanlæg vil kunne medføre væsentlige støjgener for både Nymølle landsby og boligområder i Lynge og Vassingerød 3 samt den rekreative værdi i Lynge Grusgrav, se Figur 9.

Ved Hillerødmotorvejens Forlængelse støder bolig-og erhvervsområdet Kollerød helt op til transportkorridoren, mens en mindre del af Møllemosens Idrætsanlæg ligger inden for korridoren ved Kollerødvej.

3.2.2 Natur og miljø

Transportkorridoren krydser Mølleåen 5 mellem Bastrup Sø og skovområdet Ganløse Ore. Mølleåen har sit udspring i Hettings Mose mellem Bure Sø og Bastrup Sø og løber mod øst til Øresund, se Figur 9. Langs Mølleåen findes en høj tæthed af beskyttede naturtyper som søer, moser og overdrev, og Mølleådalen rummer et rigt plante- og dyreliv. Det værdifulde område omkring Mølleådalen er omfattet af Natura 2000-området N139 Øvre Mølleådal, Furesø og Frederiksdal Skov 6. Natura 2000 området er udpeget i perioden 1998-2004.

Inden for korridoren ligger 3.844 ha af Natura 2000-området, og det er udpeget for at beskytte Mølleådalens varierende ådalslandskab med store og små søer, de lysåbne mose- og kærområder og disses tilknyttede arter og skovområder. Inden for transportkorridoren findes særlige naturområder som rigkær og kalkoverdrev og specielle skovnaturtyper som elle- og askeskov, egeskov og bøg på muld. Desuden findes langs Mølleåen en række særlige arter som stor fx kærguldsmed, sumpvindelsnegl og stor vandsalamander, der ligger til grund for udpegningen som Natura 2000-område. Mølleådalen er desuden omfattet af en fredning 7 og på områderne nord herfor, op til Slangerupvej, er der rejst et fredningsforslag 8 (se afsnit 3.2.3 om fredninger).

Nord for Mølleåen ligger Lynge Grusgrav inden for transportkorridoren med tre større søer 4, der er opstået som følge af råstofindvinding under grundvandsspejlet. Der foregår ikke længere råstofindvinding i søerne, der nu er beskyttet af naturbeskyttelsesloven, og omkring søerne har der udviklet sig værdifuldt overdrev. Der er store topografiske forskelle som følge af råstofindvinding i søerne og deponeret fyldjord langs Nymøllevej, der rejser sig til ca. 65 meters højde. Et evt. vejanlæg vil derfor skulle føres over søerne på en landskabsbro eller under Mølleådalen via en tunnel.

Et vejteknisk anlæg med en broløsning kan ikke undgå at krydse igennem Natura 2000-området i

Mølleådalen 6 og medføre en fragmentering af et område, der i dag ikke omfatter veje, men indeholder store naturværdier. Der skal i en eventuel senere fase gennemføres en række Natura 2000 væsentligheds- og konsekvensvurderinger, for de områder, som ikke kan udelukkes at blive væsentlig påvirket. Umiddelbart kan væsentlig påvirkning af Mølleådalen ikke afvises. Hvis det vurderes, at et forslag til et vejteknisk anlæg med en broløsning medfører skade på Natura 2000-området, kan et sådant projekt ikke vedtages, såfremt der findes alternative løsninger, som ikke medfører skade på Natura 2000-området.

Et eventuelt vejanlæg kan på denne strækning føres under Mølleådalen ved en tunnelløsning på ca. 4,2 km længde, så direkte påvirkning af Natura 2000-området undgås. Ved denne løsning vil området i Lynge grusgrav blive underboret. Der vil ved valg af tunnel fortsat skulle gennemføres lignende væsentligheds- og konsekvensvurderinger i forhold til Natura 2000-området. Mellem Lynge og Hillerødmotorvejens forlængelse krydser vandløbet Lynge Å 9 to steder på tværs af transportkorridoren, og nord for Lynge ligger langs Kollerødvej to beskyttede fortidsminder (mindre rundhøje), se Figur 9.

3.2.3 Fredninger og landskab

En fremtidig vejinteressezone inden for korridoren kan ikke undgå at krydse på tværs af fredningen Mølleå, Bastrup- og Bure Sø 7. Fredningen forbinder

Figur 9: Arealinteresser på delstrækningen mellem Ganløse og Hillerødmotorvejens Forlængelse. Numre henviser til de nævnte arealinteresser. Principsnit C og D henviser til Figur 11 og 13.

større naturområder mellem Buresø, Bastrup Sø og Farum Sø, der udgør et større tunneldalsystem langs Mølleåen, der støder op til større skovområder mod syd, - Ganløse Eged og Ganløse Ore. Området blev fredet tilbage i 1956 på grund af områdets særlige natur langs Mølleåen, hvor der findes et stort antal moser, væld, rørskov og ellesumpe og en række åbne enge og kær, der anvendes til græsning. Området indeholder mange specielle planter, herunder mange typer orkideer, og der er et varieret dyreliv med bl.a. sumpfugle langs Mølleåen. En række stiforløb sikrer adgangen til området. Fredningen forløber på tværs af transportkorridoren og omfatter ca. 220.000 m^2.

Mølleåen aftegner sig tydeligt i landskabet som et sammenhængende dalforløb vekslende mellem skov- og vådområder. De relativt stejle dalsider fremstår markant i landskabet, med en tydelig overgang, hvor de grænser op til det tilstødende åbne dyrkningslandskab. Det samlede landskab langs med Mølleåen har en meget høj landskabelig værdi, se Figur 10.

Inden for arealerne mellem Mølleåen og Slangerupvej er der i 2019 stillet et fredningsforslag – Bastrup Nord, der også forløber på tværs af transportkorridoren 8, se Figur 9. Fredningsforslaget omfatter et værdifuldt geologisk område, der udgør en del af Farum Naturpark. Fredningsforslaget understøtter naturparkens formål ved at medvirke til at forbedre offentlighedens muligheder for at opleve landskabet, geologien, naturen og kulturhistorien i den nordlige del af Naturpark Mølleå, som er en betydningsfuld del af det Nationale geologiske interesseområde, som er en del af tunneldalsystemet omkring Mølleåen og Bastrup og Bure Sø. Naturindholdet i fredningsforslaget er begrænset, idet området er opdyrket, men der findes et stort antal kulturspor, og de åbne arealer viser landskabets dannelse med strømmende vand. I den nordlige del er der tidligere indvundet sand og grus. Fredningsforslaget er rejst med henblik på at beskytte det åbne landskab og de geologiske formationer mod ødelæggelse ved fx råstofgravning, tilplantning eller byudvikling. Fredningsforslag omfatter ca. 440.000 m^2 inden for korridoren. Transportkorridoren er nævnt i fredningsforslaget under planlægningsmæssige forhold, men det er ikke yderligere beskrevet.

Nord for Slangerupvej ligger den større Lynge Grusgrav 4. Det rekreative areal inden for det tidligere råstofindvindingsområde er landskabeligt vigtigt med sin direkte visuelle og fysiske kontakt til Lynge. Det stærkt kuperede terræn og store søer giver varierede kig på tværs af landskabet og er med til at fortælle om områdets historie med markant råstofindvinding gennem årtier, se Figur 12.

Figur 10: Åbent eng og moseområde langs med Mølleåen, med markante skove på hver side af ådalen. Foto fra Bastrupvej.

Figur 11: Principsnit C: Snit gennem Bastrup Sø og langs med Mølleåen (stiplede linjer markerer afgrænsning af transportkorridoren). Placering af principsnit fremgår af Figur 9.

Figur 12: Rekreativt område ved Lynge Grusgrav. Landskabet er stærkt kuperet og med søer der vidner om områdets historie. Foto fra Stensøvej.

Figur 13: Principsnit D: Snit langs med transportkorridoren gennem Mølleå og de rekreative områder ved Lynge Grusgrav. Placering af principsnit fremgår af Figur 8.

Området nord for Lynge er et relativt fladt til småkuperet dyrkningslandskab med enkelte markante bakker. Figur 14 viser et billede i området mellem Lynge og Hillerødmotorvejens Forlængelse. I den nordlige del af Lynge, er Lynge Kirke og omgivelserne omkring kirken, omfattet af en såkaldt Exnerfredning fra 1950, der betyder, at der ikke må opføres bygninger øst og sydøst for kirken, dog undtaget fremtidige præstegårdsbygninger. Ca. 35.000 m² af fredningen ligger inden for transportkorridoren, se Figur 9.

Figur 14: Småkuperet storskala dyrkningslandskab med lange kig på tværs af landskabet. Foto fra Vrålyngen, nordøst for Lynge.

3.2.4 Forslag til indsnævring af transportkorridoren mellem Ganløse (Nyvang) og Hillerødmotorvejens forlængelse

På Figur 15 ses forslag til arealer der kan overvejes udtaget i transportkorridoren. I den østlige del af korridoren, øst for Nyvang, kan et areal overvejes udtaget, dels på grund af Natura 2000-område nr. 139 Øvre Mølleådal, Furesø og Frederiksdal Skov ved Ganløse Ore samt de vejtekniske bindinger, der vil være til et evt. vejanlæg på tværs af Mølleådalen, hvor Natura 2000-området omfatter hele korridoren, se område **(III)** på Figur 15. Inden for de arealer der kan overvejes udtaget langs Mølleåen findes flere habitatnaturtyper, der er på udpegningsgrundlaget for Natura 2000 området. Som følge af Mølleådalens markante topografi, de mange naturinteresser og fredninger vurderes den vestlige del af transportkorridoren ikke at kunne rumme en passage for et vejanlæg med en bro- eller tunnelløsning. På den baggrund kan både den vestlige **(IV)** og østlige del **(III)** overvejes udtaget af transportkorridoren omkring Mølleåen. Samlet set vurderes det, at det er de mest sårbare og værdifulde områder ved Mølleådalen og inden for Natura 2000-området, som kan overvejes udtaget af transportkorridoren.

Den vestlige **(IV)** og østlige del af korridoren **(III)** der kan overvejes udtaget indeholder begge landskabelige værdifulde områder i forbindelse med det sammenhængende dalforløb langs med Mølleåen. Ved at udtage disse arealer, muliggøres det delvist at bibeholde den vigtige visuelle og fysiske landskabelige sammenhæng i området ved Mølleåen.

Figur 15: Forslag til indsvævring af transportkorridoren mellem Ganløse og Hillerødmotorvejens Forlængelse

Som følge af disse bindinger ved forløb omkring Møll-leåen vil en evt. fremtidig vejinteressezone ikke være nødvendigt at opretholde både nord for Lynge og frem til Kollerød samt nord for Vassingerød, hvorfor disse arealer kan overvejes udtaget **(V og VI)**. Ved Vassingerød og vest for Lillerød ved Hillerødmotorvejens forlængelse foreslås et større areal opretholdt i transportkorridoren for at kunne sikre et eventuelt vejanlægs tilslutning til både Nymøllevej og Hillerødmotorvejens Forlængelse.

3.3 Mellem Hillerødmotorvejens Forlængelse og Helsingørmotorvejen (ved Nivå afkørsel)

3.3.1 Planforhold

På Figur 16 fremgår arealinteresser mellem Hillerødmotorvejens Forlængelse og Helsingørmotorvejen. I den nordlige del af Lillerød ligger flere større boligområder 1 helt op til transportkorridoren og delvist inden for korridoren ved Buskehuse 1. Disse vil kunne påvirkes væsentligt af støj fra et eventuelt vejanlæg afhængig af placeringen af en vejinteresse i korridoren, se Figur 16.

Lillerød Renseanlæg 2 og det rekreative fredede naturområde Børstingerød Mose 3 ligger nord for Lillerød centralt i transportkorridoren, og det vurderes ikke muligt at etablere et eventuelt vejanlæg på denne strækning uden at påvirke mosen eller rensningsanlægget. I det nordlige Lillerød ligger også mindre dele af det rekreative område Møllemose Idrætsanlæg og kolonihaverne ved Enghaven i udkanten af korridoren.

Syd for Store Dyrehave ligger landsbyen Kirkelte 4 midt i transportkorridoren, og lige syd for Kirkelte ligger et mindre sommerhusområde delvist inden for korridoren op til Tokkekøb Hegn. Dette område er omfattet af en fredning (se afsnit 3.3.3 om fredninger).

Mellem Isterødvejen og Helsingørmotorvejen ligger de to mindre landsbyer Gunderød og Fredtofte inden for transportkorridorens sydlige del. Vest for Kokkedal, hvor transportkorridoren forbindes med Helsingørmotorvejen ligger de to rekreative områder Nivå Golfbane og Sømosen 5 på tværs af transportkorridoren. Nær tilslutningsanlægget til Nivå ligger landsbyen Vejenbrød 6 midt i transportkorridoren, se Figur 16.

3.3.2 Natur og miljø

Transportkorridoren krydser på delstrækningen fra Hillerødmotorvejens Forlængelse til Helsingørmotorvejen flere større natur- og skovområder, se Figur 16. Ved Lillerød krydser transportkorridoren Kollerød Å, som ligger i forbindelse med Børstingerød Mose 3, der er et større sammenhængende naturområde med beskyttede søer, moser og enge. Børstingerød Mose er fredet og rummer flere sjældne plantearter, såsom gul star og blærerod (se under afsnit 3.3.3 om fredninger).

Nordøst for Lillerød er transportkorridoren tre steder sammenfaldne med Natura 2000-område nr. 260 Tokkekøb Hegn, Grønholt Hegn og Ny Hammersholt 7. Natura 2000-området er udpeget for at beskytte både våde og tørre skovnaturtyper. Inden for transportkorridoren udgør skovområdet Ny Hammersholt 51 ha, og der findes spredte forekomster af naturtypen bøg på mor. Natura 2000-området, der både omfatter Ny Hammersholt og Tokkekøb Hegn er udpeget i 2018.

Den del af Natura 2000-området, der omfatter Tokkekøb Hegn ligger to steder inden for transportkorridoren, der tilsammen udgør ca. 34 ha. Her ligger spredte forekomster af skovnaturtyperne bøg på muld, egeblandskov og bøg på mor. Der findes ingen habitatarter på udpegningsgrundlaget for Natura 2000-området.

Figur 16: Arealinteresser på delstrækningen mellem Hillerødmotorvejens Forlængelse og Helsingørmotorvejen. Numre henviser til de nævnte arealinteresser. Principsnip E, F og G henviser til Figur 18, 19 og 21.

Transportkorridoren berører desuden ca. 122 ha af skovområdet Store Dyrehave 8, der ligger inden for næsten hele transportkorridorens bredde. I Store Dyrehave vokser mange gamle træer, som har stor betydning for biodiversiteten i skovene. Store gamle træer med hulheder og begyndende nedbrydning af træet er levested for mange typer dyr og organismer, og de ældre træer rummer derfor et rigt dyreliv med fx flagermus, insekter og svampe. Den sydlige del af skovbrynet i Store Dyrehave ses på Figur 19.

Skoven bærer stort præg af et væld af kulturspor som fortidsminder, diger, tørvegravning og stenhuggere samt kongeligt jagtterræn. Inden for skovområderne Ny Hammersholt, Tokkekøb Hegn og Store Dyrehave ligger et stort antal beskyttede enge, moser, vandhuller og vandløb.

Skovområderne Ny Hammersholt og Store Dyrehave er udpeget som UNESCO Verdenskulturarv 9 på grund af de mange kulturspor, der bl.a. vidner om det tidligere parforcejagtterræn, der blev grundlagt af Christian V, der gjorde Store Dyrehave til kongelig jagtskov, se Figur 16. Kongen anlagde det stjerneformede vejsystem, der ligger til grund for parforcejagten med kongestjernen i midten. Store Dyrehave er i dag det bedste sted i Nordsjælland, hvorfra storheden af det tidligere Parforcelandskab og dets vejsystem kan opleves.

Et vejteknisk anlæg i transportkorridoren kan ikke undgå af krydse igennem Natura 2000-område nr. 260 Tokkekøb Hegn, Grønholt Hegn og Ny Hammersholt 7 samt Store Dyrehave, der er udpeget som Unesco Verdensarv 8 9, se Figur 16. Et vejanlæg igennem dette område vurderes dermed at påvirke og fragmentere et større skovområde, der omfatter mange natur- og kulturværdier væsentligt. Der skal i en eventuel senere fase gennemføres en række Natura 2000 væsentligheds- og konsekvensvurderinger, for de områder som ikke kan udelukkes at blive væsentlig påvirket. Umiddelbart kan væsentlig påvirkning af Natura 2000-området ikke afvises. Hvis det vurderes, at et forslag til et vejteknisk anlæg medfører skade på Natura 2000-området, kan et sådant projekt ikke gennemføres, såfremt der findes alternative løsninger, som ikke medfører skade på Natura 2000-området.

Et eventuelt vejanlæg kan på denne strækning føres under Natura 2000 området og frem til Isterødvejen ved en tunnelløsning på ca. 3-4 km længde, så direkte påvirkning af Natura 2000-området, Unesco området og Kirkeltefredningen undgås. Der vil ved valg af tunnel fortsat skulle gennemføres væsentligheds- og konsekvensvurderinger i forhold til det nærliggende Natura 2000-område, men påvirkning af området vurderes at blive væsentligt mindre.

I Tokkekøb Hegn ligger i den sydlige del af transportkorridoren tre beskyttede fortidsminder, en dæmning og to langdysser. Øst for Avderød findes langs Fredensborg Kongevej tre fortidsminder, der omfatter ældre broanlæg i form af stenkister under det eksisterende vejanlæg.

Transportkorridoren krydser vandløbet Nivå 10 sydvest for Niverød, der forbinder større sammenhængende naturområder med en række beskyttede naturtyper med Langstrup Mose, se Figur 16.

3.3.3 Landskab og fredninger

Nord for Lillerød ligger Børstingerød Mose der er fredet. Fredningssagen er rejst i 1972 og vedtaget i 1977, se Figur 16 3. Transportkorridoren er ikke nævnt i fredningskendelsen. Børstingerød Mose grænser op til Brødeskov og omfatter et delvist tilgroet tørvegravsområde. Den består af både ældre næringsrige græsningsenge, men rummer også større lyngområder og tæt busk- og trævegetation. Tørvegravene findes i flere tilgroningsstadier og lokaliteten er ifølge fredningskendelsen af udpræget ornitologisk interesse.

Det er pålagt at områdets karakter bevares ved pleje, at området skal bevares som mose med vandhuller, sump, eng og dyreliv, og at området ikke må drænes eller tilplantes. Der skal sikres adgang for offentligheden. Fredningen af Børstingerød mose dækker ca. halvdelen af transportkorridorens bredde og udgør ca. 370.000 m^2. Et vejanlæg inden for transportkorridoren vil på denne strækning påvirke Børstingerød Mose direkte eller indirekte, idet støj kan påvirke det etablerede dyreliv, herunder særligt fugle i mosen.

Figur 17: Udsigt fra boligoråde ved Lillerød ud over Kollerød Å og Børstinge Mose. Foto fra Møllemosevej.

Figur 18: Principsnit E: Snit gennem Lillerød og naturområderne ved Kollerød Å og Brødeskov (stiplede linjer markerer afgrænsning af transportkorridoren). Placering af principsnit fremgår af Figur 16.

Figur 19: Den sydøstlige afgrænsning af Store Dyrehave ses som en markant sammenhængende beplantning i landskabet. Foto fra Kirkeltevej.

Figur 20: Principsnit F: Snit gennem Store Dyrehave. Terræenet falder ned mod Kirkelte (stiplede linjer markerer afgrænsning af transportkorridoren). Placering af principsnit fremgår af Figur 15.

Naturområderne langs med Kollerød Å og Børstingerød Mose har en høj landskabelig værdi, både i kraft af deres store sammenhængende karakter og den visuelle og rummelige kontakt til Lillerød. De er også, sammen med Brødeskov, vigtige rekreative områder for lokalområdet.

Syd for Store Dyrehave kan en fremtidig vejinteressezone inden for korridoren ikke undgå at krydse på tværs af fredningen Kirkelte 4, se Figur 16. Fredningen er fra 1972 og ligger omkring Kirkelte landsby mellem Tokkekøb Hegn og Store Dyrehave og omfatter opdyrkede landbrugsarealer mellem de store skovområder.

Landskabet indeholder store æstetiske værdier med mange fine udsigtsmuligheder til bl.a. skovbrynene, såvel fra den gamle landevej Kirkeltevej, som fra Isterødvejen, se Figur 19. Ligeledes er der mange kulturspor i området fx Donse Damme og langdyssen ” Kongedysse” ved Dæmpegård. Kirkeltefredningen dækker hele transportkorridorens bredde og 1,28 km^2 af fredningen ligger inden for korridoren.

Landskabet ved Store Dyrehave og Kirkelte har en meget høj landskabelig og kulturhistorisk værdi. Store Dyrehave fremstår som et markant landskabsarkitektonisk anlæg med en klart defineret afgrænsning mod de omkringliggende arealer. Kirkelte landsby opleves som en relativ spredt bebyggelse, hvor de enkelte ejendomme ligger langs Kirkeltevej. Kirkelte har en stærk visuel og rummelig kontakt til Store Dyrehave og de tilstødende rekreative skov- og naturområder ved Tokkekøb Hegn og Kirkelte Hegn.

Området nordøst for Store Dyrehave fremstår som et småkuperet dyrkningslandskab, med enkelte markante bakkedrag som Smidsbjerg og Selested bakke, se Figur 21. Landskabet er opdelt af levende hegn og sammenhængende beplantninger, hvilket er med til, at det opleves varieret. Karakteristisk for området er de mange spredte mindre bebyggelser som Lille Gunderød, Gunderød og Fredtofte.

Figur 21: Kuperet landskab med dyrkningsarealer opdelt af levende hegn og sammenhængende beplantninger. Foto fra Gunderødvej.

Figur 22: Principsnit G: Smidsbjerg fremstår som en markant bakke i det småkuperede landskab (stiplede linjer markerer afgrænsning af transportkorridoren). Placering af principsnit fremgår af Figur 16.

3.4 Forslag til indsnævring af transportkorridoren mellem Hillerødmotorvejens Forlængelse og Helsingørmotorvejen (Nivå)

På Figur 23 ses forslag til arealer der kan overvejes udtaget af transportkorridoren. I den østlige del af korridoren kan et område, der støder op til boligområder i Lillerød overvejes udtaget **(VII)**, hvorved der sikres en minimumsafstand på ca. 200 m fra et evt. kommende vejanlæg til boligområderne og dele af det område, der anvendes til renseanlæg kan overvejes udtaget. Den vestlige del af korridoren, kan overvejes udtaget af transportkorridoren efter en samlet afvejning af områdets naturinteresser samt fredningen af Børstingerød Mose **(VIII)**.

Den vestlige del af korridoren **(VIII)**, der kan overvejes udtaget af transportkorridoren indeholder landskabelige værdifulde områder. Et eventuelt fremtidigt vejanlæg vil fortsat udgøre en barriere for den fysiske og visuelle kontakt mellem Lillerød og de rekreative naturområder ved Børstingerød Mose. Dele af Børstingerød Mose vil efter indsnævring af korridoren fortsat ligge inden for transportkorridoren. Ved vurderingerne er desuden inddraget vejtekniske forhold, herunder i forhold til et eventuelt vejanlægs tilslutning til Hillerødmotorvejens Forlængelse, som betyder, at en større del af transportkorridoren omkring Hillerødmotorvejens Forlængelse foreslås fastholdt.

Nordøst for Lillerød kan et vejanlæg inden for transportkorridoren ikke undgå at krydse igennem Natura 2000-område nr. 260 Tokkekøb Hegn, Grønholt Hegn og Ny Hammersholt samt Store Dyrehave, der tillige er udpeget som Unesco Verdensarv og Kirkeltefredningen. Inden for skovområderne findes flere habitatnaturtyper, der er på udpegningsgrundlaget for Natura 2000-området.

Et vejanlæg vil dermed påvirke de mange værdier i området væsentligt, medmindre der etableres en tunnel på denne strækning.

Et vejanlæg vil desuden formodentlig medføre, at dele af udpegningen som Unesco Verdensarv må ophæves. På baggrund af en samlet afvejning af områdets arealinteresser med Natura 2000, Unesco og Kirkeltefredningen og de store landskabelige værdier, foreslås derfor:

Enten

- et større område omkring Store Dyrehave kan overvejes udtaget af transportkorridoren i hele korridorens bredde (IX), hvilket betyder, at såfremt et vejanlæg skal passere området her, skal det ske ved en længere tunnelløsning. Det skal i givet fald sikres, at der er vil være mulighed for etablering af en tunnel.

Eller

- At opretholde transportkorridoren i sin fulde bredde på hele strækningen omkring Store Dyrehave, da en udpegning af en evt. vejinteressezoner og tekniske løsninger vil kræve en nærmere undersøgelse.

Som følge af de vejtekniske bindinger, der vil være ved en fremtidig vejinteressezones forløb frem mod en tilslutning til Helsingørmotorvejen og et evt. tunnelforløb ved Store Dyrehave, kan et areal fra syd for Avderød og frem til tilslutningsanlægget ved Nivå overvejes udtaget af transportkorridoren **(X)**.

Figur 23: Forslag til indsvævring af transportkorridoren mellem Hillerødmotorvejens Forlængelse og Helsingørmotorvejen.

3.5 Fra Nivå til Helsingør

Fra tilslutningsanlægget fra Helsingørmotorvejen til Nivå fortsætter transportkorridoren langs Helsingørmotorvejen frem til sammenfletningen med Kongevejen (Rute 5) i Helsingør. Langs Helsingørmotorvejen er der vedtaget vejtekniske interesser med +byggelinjer, der betyder, at det ikke længere vurderes nødvendigt at fastholde de arealreservationer, der er fastlagt med transportkorridoren.

Dette betyder, at transportkorridoren fra tilslutningsanlægget ved Nivå og nordpå til Helsingør kan overvejes udtaget, se Figur 24.

Figur 24: Den nordlige del af transportkorridoren omkring Helsingørmotorvejen foreslås udtaget.

Vejdirektoratet har kontorer i:

Aalborg, Fløng, Middelfart,
Næstved, Skanderborg
og København

Find mere information på
vejdirektoratet.dk

Vejdirektoratet
Carsten Niebuhrs Gade 43
1577 København V

Telefon 7244 3333
vd@vd.dk
vejdirektoratet.dk

Vejdirektoratet