

Til By og Miljø
Hillerød Kommune
Att.: Lone Henriksen

Ref.:

- 1: HOFOR "Ansøgning om landzonetilladelse" 03.12.2020
- 2: Hillerød Kommune "Naboorientering" 17.2.2021
- 3: Telefonisk samtale med projektleder ved HOFOR, Jonas Iversen.

Høringsvar fra Brødeskov Lokalråd, vedr. Sag 2020-1477. HOFOR renovering af Attemose Kildeplads.

Tak fordi vi er blevet orienteret, og indbudt til at komme med bemærkninger til renovering af Attemose Kildeplads. Vi har fuld forståelse for behovet for dette, og sætter pris på at man ønsker at retablere pladsen som naturområde efter endt arbejde. Vi vil meget gerne bidrage med idéer, når projektet når til denne fase.

Vi har dog nogle ønsker og bekymringer omkring særligt den tunge trafik i opstarten, i forhold til adgangsvejene til Kildepladsen. Både ønsker og bekymringer retter sig desuden mod den daglige trafik til området, såvel som udsigten til fremtidige projekter og renoveringer i området.

Vi har modtaget en del henvendelser, tilsagn og forslag fra bekymrede borgere i Nr. Herlev, og har via Facebook og ved direkte dialog med naboer, kunnet konstatere at der er bred opbakning, både hvad angår problemstillingerne og løsningsmulighederne.

Vi håber således at forvaltning og politikere vil kvittere for at så mange har det samme ønske, ved at lytte, og indgå i en frugtbar dialog, om en løsning der kan være til glæde for alle parter.

Argumenter.

1. Kommunen bør have fokus på at vejnettet i Enghavegårds kvarteret ikke er bygget til tung trafik, så det skal sikres at evt. skader findes og udbedres. Der kan være behov for at befæste underlaget yderligere, og flere vejtræer forhindrer indsving for store køretøjer til stikvejene.
2. Bygningerne ligger forholdsvist tæt langs adgangsvejen. Desuden er flere bygninger fredede eller bevaringsværdige, og er ikke bygget til at modstå vibrationer.
Vi er orienteret af HOFOR om, at der kan være risiko for sætningsskader, hvilket vi selvfølgelig forventer der tages hånd om. Ikke bare ved skade, men også at der gøres forebyggende tiltag.
3. Vejnettet er ikke forsynet med cykelsti, og der er gennem hele byen kun fortovej i den ene side af vejen. Ydermere skal vejen krydses flere gange for at følge fortovet. En af disse krydsninger sker i Kirkesvinget, hvor Bygaden og Uvelsevej også har tilslutning.
Ruten deles således med alle former for trafikanter, ikke mindst en del bløde trafikanter, hvoraf mange er skolebørn. Kombinationen af vejens brug, vejens udstyr og de begrænsede oversigtsforhold i kryds og sving, bevirker en væsentligt øget risiko for ulykker med personskade til følge, foruden en generelt øget utryghed, der forventeligt vil drive forældre til at transportere børnene i bil til skole og børnehave.
4. Krydset i kirkesvinget, mellem Kirkepladsen, Enghavegårdsvej, Bygaden og vejen mod Uvelse er et knudepunkt i byen. Men det er ikke konstrueret til den mængde og type af trafikanter der passerer i det daglige. Vejen mod Uvelse er for smal til møde mellem store køretøjer, og udsvinget herfra til højre ad Kirkepladsen er for skarpt og for smalt til modkørende trafik. Selv personbiler kan have

udfordringer ved møde med modkørende.

Desuden leder en cykel- og gangsti gennem dette kryds. Stien er skolevej for områdets børn, og en yndet rute for hurtigkørende motionscyklister.

Den indtil videre positive ulykkesstatistik skyldes en kombination af lokalkendskab blandt trafikanterne, og almindeligt held. En forøgelse af udefrakommende, tung trafik vil være at udfordre heldet betydeligt.

5. Stikvejen fra fordelingsvejen på Enghavegårdsvej, og ned til grusvejen mod vandværket, har uhensigtsmæssige forhold for store køretøjer i almindelighed. Hække, havemure og vejtræer forhindrer udsyn, og gør det svært for store køretøjer at manøvrere. Vejen skråner meget, hvilket forværrer bremseevnen betragteligt den ene retning, mens køretøjerne vil ryste undergrunden og slide i belægningen, når skråningen forceres opadgående. Hertil kommer skarpe sving i top og bund, som kun dårligt kan passeres af lange køretøjer, køretøjer med anhænger, og køretøjer med flere end to aksler. Vi oplever hyppige skader på beplantning og underlag, fra netop disse typer køretøjer. Endeligt betragtes stikvejene i det daglige som blinde veje, og Enghavegårdsvej som et lukket område. Der gås, leges og cykles på vejene, og risikoen for påkørsel er derfor stor.
6. Nr. Herlev er i forvejen belastet af meget tung trafik, dette bliver kun værre med tiden. Så længe forskellige aktører fortsat har behov for adgang til området ved rensningsanlæg og kildeplads, må vi forvente en periodevis, yderligere forværring. Vi har længe ønsket en vej uden om bykernen mod Uvelse, og har jævnligt været i dialog med politikere og forvaltning om dette. På den baggrund vækker det undren, at man ovehovedet overvejer en rute gennem byen, som i HOFOR ansøgning.

Alternative løsninger.

Brødskov lokalråd vil derfor pege på en af følgende løsningsmuligheder, som vi har skitseret groft på vedlagte kortudsnit. En nærmere specificering af ruterne bør ske under inddragelse af Brødskov Lokalråd, såvel som lodsejere. Linjerne er således kun for at lette kommunikationen.

M1 peger på en rute over Herlevgårds marker, hvilket lodsejer Claes Falkentoft har været imødekommende overfor.

De løsninger vi peger på er mere langsigtet anvendelige, og kan bidrage væsentligt med værdi til området, også efter endt arbejde på Kildepladsen. Desuden giver de bedre vilkår for lodsejere, og for det arbejde der før eller siden skal udføres, når rensningsanlægget skal nedlægges og sammenlægges med Solrødgård.

M1 (Blå rute):

Fra sydsiden af rensningsanlægget, vest om Nr. Herlev via eksisterende grusvej til Uvelsevej. Herefter videre langs højspændingsledningerne, til Lyngvej.

- Første etape af denne rute vil friholde hele Enghavegårdsvej, og vil give mulighed for kørsel med lange køretøjer og store køretøjer med påhængsvogn. Står etappen alene, vil det dog medføre øget trafik gennem Uvelse, eller omkring kirken og børnehaven i Nr. Herlev, hvor vejen er smallest, og bygningerne er ældst. Bygningerne og kirkegårdsmuren tager allerede nu skade af vibrationer fra tunge køretøjer, og der er sket uheld pga. en del gående og cyklende hvoraf flertallet er forældre med børn på vej til børnehaven.
 - Etappen forudsætter befæstning af ca. 80 meter skråning, men kan herefter anvende allerede tilkøbt markvej. Alternativt kan der etableres en ny, direkte forbindelse til Uvelsevej, og på den måde skabes bedre adgangsforhold for gående til naturområdet, såvel som mulighed for bedre udnyttelse af markarealet for lodsejeren.
 - Etappen vurderes ikke egnet til at stå alene uden anden etape, grundet den forøgede belastning af krydset, det smalle vejstykke og de omkringliggende bygninger.

- Anden etape fjerner trafikken helt fra Nr. Herlev, til fordel for arbejdskørsel såvel som andre trafikanter i øvrigt.
 - Etapen forudsætter befæstning af 600m kørespor over marken.
 - Ved anvendelse af grus i stedet for køreplader, kan befæstningen danne fundament for en senere, og mere permanent løsning. Det bemærkes her at den nuværende gennemkørsel fra Uvelse rundt om kirken, ikke oprindeligt var tiltænkt at fungere som permanent løsning.

M2 (Rød rute):

Fra nordsiden af rensningsanlægget, over banelegemet, via nedlagt vej til Fuglebjergvej.

- Ruten forudsætter retablering af nedlagte ramper over banelegemet, samt rydning af levende hegn langs den gamle vej. Desuden etablering af en jernbaneoverskæring.
- Ruten friholder Nr. Herlev helt for trafik til pladsen, men Fuglebjergvejs beboere rammes i stedet, og denne vej er ikke velegnet til tung trafik.
- Vi har ikke forespurgt BaneDanmark, men er bekendt med at der er brugt en del tid og ressourcer på at fjerne lignende overskæringer langs landets banenet, da de ikke regnes for sikre. Vi ser således også en risiko for at børn eller dyr søger denne vej, hvis der etableres gode adgangsveje.



Vores konklusion bliver at pege på M1, inklusiv etape 2 til Lyngvej, og med flest mulige tilvalg. Denne løsning forskyder ikke problemerne til andre lokaliteter, og forudsætter ikke aftaler med eksterne parter som f.eks. BaneDanmark, men kan udarbejdes og aftales lokalt i mindelighed. Løsningen vil, særligt i sin fulde udbygning, være til glæde for alle parter, og vil bidrage væsentligt til brugsværdien af området, trafikikkerheden og ikke mindst vil den spare kommunen for en lang række trafikikkerhedsmæssige og vedligeholdelsesmæssige lappeløsninger gennem byen og langt ud i fremtiden.

Vi kommer ikke udenom, at hvis det her skal være velfungerende, så er det ikke nok at flytte problemet væk fra Enghavegårdsvej. Ganske vidst vil langt færre borgere blive påvirket, men hvorfor ikke vælge den rigtige løsning første gang?

Den tunge trafik skal ledes ud til Lyngvej, helt uden om Nr. Herlev.

Såfremt man vælger at benytte sig af forslaget, vil Brødeskov Lokalråd gerne stå til rådighed for projektet. Vi kan bidrage med kontakt til interessenter, lokalt terrænkendskab, trafikkendskab, brugsvaner med videre. Desuden bidrager vi gerne med underskriftsindsamlinger og lignende, som forhåbentligt kan lette sagsbehandlingen, og dermed forkorte ventetiden for HOFOR.

Afslutningsvist noterer vi os at HOFOR har arbejdet med dette projekt længe (de sidste 6 år, jf. samtale med HOFOR). Derfor undrer det at lokalrådet først spørges nu medio februar 2021. Ligeledes undrer det os, at der udsendes nabohøring med frist 5.3.2021 til senere behandling, når HOFOR ønsker projektet iværksat 22.2.2021. Det levner ikke hverken lokalråd eller den enkelte borger megen mulighed for indflydelse. Vi har derfor en klar forventning om at HOFOR ikke påbegynder denne del af arbejdet, uden overholdelse af gængse procedurer og tidsfrister, og at startdatoen derfor udsættes til efter denne høring og efterfølgende klageperiode er gennemført til fulde.

På vegne af Brødeskov Lokalråd

Mathias Skarby
Formand