

REFERAT Plan og Byudvikling d. 08-09-2026

Mødedato	Tirsdag d. 08. september 2026 kl. 08:00
Mødested	Rådhuset Bryllupssalen
Mødedeltagere	Bettina Ugelvig, Egil F. Hulgaard, Tine Hessner, Robert Mørck, Niels Bjerre Degn

Indholdsfortegnelse

Beslutning: Godkendelse af dagsorden.....	3
Overdækning af Hillerødmotorvejen i Farum - afrapportering og anbefalinger.....	4
Underskriftsark.....	10

Beslutning: Godkendelse af dagsorden

Sagsnr. i ESDH:

Beslutningskompetence: Plan og Byudvikling

Beslutningstema

Plan og Byudvikling skal godkende dagsorden for mødet.

Lovgrundlag

I henhold til Styrelsesloven skal Plan og Byudvikling inden mødets start godkende dagsordenen.

Indstilling

Forvaltningen indstiller, at Plan og Byudvikling;

- godkender dagsordenen for mødet.

Beslutning i Plan og Byudvikling den 08-09-2026

Godkendt.

Bilag:

Overdækning af Hillerødmotorvejen i Farum - afrapportering og anbefalinger

Sagsnr. i ESDH: 26/6304

Beslutningskompetence: Byrådet

Beslutningstema

Plan og Byudvikling skal anbefale overfor Økonomi og Erhverv og byrådet at tage stilling til, hvorvidt man ønsker at igangsætte arbejdet med fase 2 for en overdækning af en strækning af Hillerødmotorvejen i Farum på baggrund af resultaterne fra fase 1. Hvis der igangsættes en fase 2, skal Økonomi og Erhverv desuden beslutte at afsætte midler til projektleder og ekstern rådgivning, herunder bl.a. konsulentbistand til udarbejdelse af en miljøkonsekvensrapport.

Sagsfremstilling

Baggrund

I august 2025 sendte Furesø byråd et høringssvar til Vejdirektoratet (VD) om udvidelsen af Hillerødmotorvejen i forbindelse med høringen af miljøkonsekvensvurderingen. Byrådet ønskede en overdækning af Hillerødmotorvejen på strækningen mellem Fiskebækbroen og Slangerupvej startende med den centrale del af Farum i stedet for de støjskærme, som Vejdirektoratet havde foreslået igennem Farum. En overdækning skulle bidrage til at binde byen bedre sammen, reducere støj fra motorvejen, og dermed forbedre borgernes sundhed og livskvalitet, samt støtte udviklingen af en ny kollektiv trafikløsning. Dette ønske var baseret på et visionsoplæg fra 2025 udarbejdet af Urban Power i samarbejde med Furesø Kommune.

I april 2026 igangsatte byrådet fase 1 – en forundersøgelse, der skulle undersøge mulighederne for at realisere en overdækning, samt at kvalitetssikre projektets business case, som tidligere var udarbejdet på et overordnet niveau i visionsoplægget fra 2025. Forvaltningen vurderede, at det krævede nye støj- og trafikberegninger i forhold til at kvalificere potentielle byggeretter og dokumentere den støjreducerende effekt.

I maj 2026 besluttede Økonomi og Erhverv supplerende, at den fulde overdækning skulle indgå i forundersøgelsen, at arbejdet med den korte overdækning skulle fungere som et skridt på vejen mod, at den lange overdækningsløsning kan gennemføres på længere sigt, samt at Furesø Kommune skulle tilskynde VD til at undersøge støjdæmpningsløsninger med solceller. VD har i den forbindelse konkluderet på baggrund af deres undersøgelser, at det ikke er en attraktiv teknisk eller økonomisk løsning.

Et samlet Farum - overdækning som et byudviklingsprojekt

En overdækning har potentiale til at ændre motorvejen fra en barriere til et samlende element i byen i modsætning til den barriere, som forværres af VDs projekt med at udvide motorvejen og opsætte støjskærme gennem Farum.

Med den centrale placering ved Farum Bytorv kan en overdækning skabe et fælles bycentrum, der forbinder de østlige og vestlige dele af byen. Den giver mulighed for nye byrum, nye forbindelser, nye områder til udvikling, ophold og aktiviteter samt bedre sammenhæng i byen. COWI, som har udarbejdet ”*Et samlet Farum – bystrategisk vurdering og økonomisk business case for udvikling af nyt byområde i Farum*” vurderer, at projektet kan få stor betydning for Furesø Kommune både strategisk, økonomisk og socialt. På længere sigt vil det også kunne føre til højere ejendomsværdier og bidrage positivt til Farum attraktivitet afhængigt af, hvor godt det lykkes at skabe synergier med det eksisterende bycenter og skabe attraktive boligområder og bymiljøer.

Byudviklingen er samtidig en forudsætning for at realisere projektet gennem medfinansierende byggeretter til selve overdækningen, idet at udvikling af nye byggeretter vurderes at være den mest oplagte medfinansieringskilde som konsekvens af en overdækning.

Projektet kræver en række strategiske og politiske valg både i forhold til kommunens overordnede bosætningsstrategi og fremtidige forventninger til befolkningsudvikling og sammensætning, og i forhold til, hvilken type by man ønsker at udvikle i forhold til kvalitet og tæthed. Det indebærer blandt andet beslutninger om placering og omfang af parkering (enten i konstruktion, kælder eller på terræn), antal etager, arealer til ophold, erhverv og detailhandel, boligtyper samt offentlige og kulturelle funktioner, herunder en mulighed for at udvikle kulturlivet i Farum. Alle disse valg har direkte økonomiske konsekvenser for business casen, men skal også afvejes i forhold til bykvalitet. Derudover skal det vurderes, hvordan projektet kan bidrage til at styrke Farum Bytorv og fremme udviklingen af detailhandlen.

Tekniske analyser

Businesscasen hviler på tekniske analyser af støj og trafik, samt et foreløbigt forslag til et byudviklingsscenarie med potentielle byggeretter. Forvaltningen har indhentet konsulenthjælp fra COWI til støjeregninger, trafikanalyser og beregning af business case. COWI har derudover bidraget med sparring og strategiske perspektiver på byudviklingen. Urban Power har udarbejdet et forslag til byudviklingsscenarie, som ligger til grund for den business case, som COWI har beregnet i forhold til medfinansierende byggeretter. Ingholt Consult har regnet på anlægsøkonomien. Resultaterne fra de tekniske analyser er sammenfattet i bilag 1 - "*Fra vision til virkelighed*" med de tekniske og økonomiske analyser som bilag.

Der er lavet en trafikmodel baseret på de ændringer, der i givet fald skal gennemføres, herunder fjernelse af sløjferampen ved TSA 9 ("sneglen") og den forventede byudvikling. Derefter er der lavet nye støjeregninger, som bygger på en trafikmodel, der er udgangspunktet for støjeregningerne, og som har krævet en tæt koordinering med VD, idet beregningerne også vil danne grundlag for VDs godkendelse af eventuelle ændringer af f.eks. afkørsler og ikke mindst nedlæggelse af sneglen, der udgør en vigtig del af business casen. Konklusionen er, at der ikke sker radikale forandringer af trafikmønstrene på motorvejen, og at ændringerne på lokalvejene hovedsageligt kan forklares med det stigende antal boliger. Disse boliger vil i sig selv generere øget trafik og dermed vil medvirke til øgede støjgener for nogle af borgerne i området. De ændrede til- og afkørselsforhold, vil i mindre grad være med til at flytte på støjbelastningerne.

Der indgår tre scenarier i støjeregningen. Et med VDs løsning med støjskærme på hele strækningen, og to scenarier med overdækning; henholdsvis med almindelige 9 meter høje støjskærme og Hamborgskærme. Begge scenarier med overdækning reducerer trafikstøjpåvirkningen ved eksisterende boliger sammenlignet med VDs løsning. Forskellen på VDs støjskærme og Hamborgskærmen er dog marginal.

	Boliger > Lden 58 dB	SBT (støjbelastningstal)
Reference – VD's løsning med 9 meter høje støjskærme	1.391	210,4
Scenarie 1 (overdækning og støjskærme 9 meter)	1.180 (-211)	198,17

Scenarie 2 (overdækning og Hamborgskærme)	1.067 (-324)	186,05
---	--------------	--------

For områder på og nær overdækningen er det vanskeligt at sikre udendørs opholdsarealer uden støjpåvirkning, især mellem Paltholmvej og Stavnsholtvej.

Byudviklingsscenarie og businesscase

Det byudviklingsscenarie der for nuværende indgår i beregningerne for business casen, er baseret på principper vurderet ud fra et balanceret hensyn i forhold til bykvalitet og økonomi, og forholder sig til eksisterende planlægning og inspiration fra andre større byudviklingsområder. Det valgte byudviklingsscenarie er desuden baseret på forvaltningens foreløbige vurderinger og i forhold til den eksisterende by i Farum. De byggeretter der indgår er som udgangspunkt på kommunale arealer, og det vil kræve yderligere undersøgelser for, at VD kan acceptere en nedlæggelse af ”sneglen”. Det er undersøgt, hvordan der vil kunne bygges på arealet hvor ”sneglen” ligger.

Det byudviklingsscenarie der indgår på nuværende tidspunkt, omfatter gennemsnitlig op til 4 etager, en parkeringsnorm på 1 pr. bolig, samt opholdsareal på 30 % af etagearealet. Den gennemsnitlige boligstørrelse er fastsat til 80 m² pr. bolig. Baseret på dette scenarie, kan der opføres cirka 1.250 nye boliger, hvilket svarer til omkring 2.125 indbyggere. COWI vurderer, at dette vil medføre en samlet netto-befolkningseffekt på cirka 3.570 borgere gennem tilflytning og flyttekæder i den eksisterende boligmasse. De boliger, der indgår på nuværende grundlag, består udelukkende af etageboliger, som vil kunne understøtte flyttekæder, især hvis en del af boligerne målrettes seniorer.

COWI har på baggrund af det nuværende grundlag for byudviklingsscenariet udarbejdet en business case. I det beregnede scenarie er byggeretspriserne antaget som 5.000 kr./m² for boliger og 4000 kr./m² for erhverv. I beregningen indgår det antal boliger, som det nuværende byudviklingsscenarie indeholder.

Ingholt Consult har udregnet anlægsomkostningerne udelukkende for selve overdækningen. Ingholt vurderer, at udgiften er omkring 1,2 mia. kr., hvor der *ikke* indgår eksempelvis omkostninger til efterbearbejdning af overdækningens overflade og afkørselsramper. Der skal derfor forventes væsentlige meromkostninger, i forhold til den samlede økonomi forbundet med at anlægge en overdækning.

I forhold til visionsoplægget fra 2025 er der i de nye beregninger regnet på en konstruktion, der kan leve op til tunneldirektivet selvom overdækningen er under 500 meter, idet den så er forberedt til en forlængelse. Der er regnet efter krav angivet af VD, samt de procenttillæg som VD anvender som standard ved deres anlægsprojekter. Det betyder, at den er blevet dyrere end det overslag, der indgik i visionsoplægget 2025.

Business casen viser, at der vil være en væsentlig difference mellem udgifter til anlæg og indtægter fra byggeretterne. Der er opstillet tre scenarier, der alle viser nettoudgifter i et spænd på -1.392 mio. kr. og - 361 mio. kr. Basisscenariet, som COWI anser for det mest sandsynlige, viser en difference i størrelsesordenen -854 mio. kr., hvor byggeretterne udgør en medfinansieringsgrad på 33 %. COWI har ikke indarbejdet afkørselsramper og signalanlæg i business casen, samt omkostninger til fx bearbejdning af overfladen på overdækningen (etablering af byrummet). Denne manko skal ligeledes finansieres.

Samlet set viser fase 1, at en overdækning ikke giver ikke en markant bedre støjreducering i forhold til VD's løsning med 9 meter høje støjskærme, men der er interessante byudviklingsperspektiver i overdækningen i forhold til at binde byen sammen.

Hvis en større støjreducerende effekt ønskes, så skal flere overdækningsetaper bygges på. Det kan blive endnu dyrere at etablere, da der formentlig ikke er tilsvarende byggeretter, der kan aktiveres i forhold til medfinansiering. Et overdækningsprojekt skal i givet fald primært betragtes som et byudviklingsprojekt med mulighed for at samle byen, frem for et infrastruktur- eller støjprojekt. Med den rigtige planlægning og udviklingstakt vil der kunne skabes en attraktiv bydel.

Hovedpointer fra fase 1

På baggrund af den nuværende viden vurderer forvaltningen:

- Samlet set vil en overdækning åbne en mulighed for at udvikle en attraktiv bydel i Farum på et område, der i dag er hæmmet af den markante adskillelse, som Hillerød motorvejen forårsager. Det udarbejdede byudviklingsscenarie skal bearbejdes, så der skabes et stærkt fælles center omkring Farum Bytorv, der styrker den samlede by og udgør et attraktivt nyt boligområde. Sker det, er der også et vigtigt strategisk udviklingspotentiale for kommunen.
- COWI forudsætter at en ny station er en central værdidriver for projektet. Det er ikke afklaret om S-togets banen skal forlængelses til Hillerød, som grundlaget for at etablere en ny station.
- Markedsabsorption – der er en risiko for at det ikke er muligt at få realiseret alle byggeretterne i det tempo og til den pris, der ønskes, i forhold til den øvrige byudvikling i hovedstadsområdet. Det kræver flere analyser, og der er vil være behov for etapeopdeling.
- Et mindre antal ejendomme vil opnå en positiv effekt som følge af overdækningen og hamborgskærme, der erstatter VD's 9 m høje støjskærme. Samtidig etableres markant flere boligenheder, der genererer mere trafik og medfører, at der fortsat vil være et væsentligt antal støjplagede boliger. Den støjmæssige forbedring med hamborgskærme er relativt marginal for eksisterende bebyggelser, men vil have en anden relevans ved vurderingen af de nye byggerier, når der bygges i højden.
- Der er tale om et meget endog meget stort anlægsprojekt med en stor grad af kompleksitet, der skal koordineres med statens anlægsprojekt og på statens arealer, hvilket i sig selv indebærer store risici for økonomi og tidsplaner.
- Der er ikke på nuværende tidspunkt en attraktiv business case, hvorfor der skal tilføres ekstern finansiering. Finansiering kan komme enten fra Furesø Kommune eller fra mere risikovillige fonde uden forventning om afkast inden man kan forvente at en privat investor vil indgå i et partnerskab.
- Tidsplanen er væsentligt presset, da der skal være gennemført en miljøkonsekvensvurdering senest efteråret 2027. Dette kan øge risikoen og vanskeliggøre arbejdet med at tiltrække ekstern finansiering fra både fonde og private developere.
- Tidspresset betyder at fase 2 skal igangsættes snarest, og der forventes ikke at kunne opnå medfinansiering til denne fase med så kort varsel. Der vil fortsat være betragtelig usikkerhed om, hvorvidt der kan opnå en fornuftig medfinansiering, der kan skabe grundlaget for en attraktiv business case.
- Den gennemregnede business case indebærer ca. 1.250 boliger, der skal indtænkes i den fremtidige udbygning af kommunens velfærdsinstitutioner og kan i sig selv udgøre et pres på kommunens anlægsøkonomi. Der er ikke taget hensyn til disse udgifter i business casen, ligesom der heller ikke er regnet på de positive effekter af højere kommunale skatteindtægter mv.

- 1.250 boliger er lagt til grund i det mest realistiske scenarie. Hvis der skal fremskaffes den nødvendige finansiering til at realisere overdækningen, er det vigtigt at prioritere et målrettet og opsøgende arbejde sideløbende med udarbejdelse af den MKV, der skal danne grundlag for anlægsloven. Der vil være en overhængende risiko for, at Furesø Kommune bruger relativt store ressourcer på at nå i mål med en MKV, men at det ikke lykkes at skaffe den nødvendige finansiering, og at processen dermed må stoppes, inden anlægsarbejdet går i gang.

Anbefalinger

På baggrund af de nuværende beregninger og viden, inkl. business casen, så kan forvaltningen ikke anbefale at der arbejdes videre med projektet. Det er forvaltningens vurdering, at der er for mange risici forbundet med projektet, som udfordrer realiseringen.

Proces for evt. fase 2

Hvis fase 2 igangsættes, vurderer forvaltningen, at denne fase vil bestå af to spor – et spor for miljøkonsekvensvurdering af selve overdækningskonstruktionen, som vil indeholde analyser som skal være på et niveau, så det kan indgå i anlægsloven for motorvejsudvidelsen. Og et spor, der omhandler finansiering og byudvikling. Miljøvurderingen af overdækningskonstruktionen skal være afsluttet senest i efteråret 2027.

Der er en igangværende drøftelse med VD om hvem, der i givet fald skal gennemføre miljøkonsekvensvurderingen, da det ikke er entydigt, om det vil være kommunens eller direktoratets opgave. Som udgangspunkt har staten ikke afsat midler til, at det skal gennemføres i regi af VD, der derfor arbejder ud fra en forståelse af, at det er kommunen, der skal gennemføre analysen, herunder også de lovpligtige høringer mm., hvilket presser tidsplanen yderligere.

Der vil være behov for yderligere politiske beslutninger i forhold til byudviklingssporet i forhold til planlægning og udvikling af en attraktiv ny bydel samt inddragelse af borgerne.

Uanset om der arbejdes videre med en overdækning vil trafikstøjen blive reduceret i Farum, da VD vil opsætte 9 meter høje støjskærme, når de udvider motorvejen, og der vil være et potentiale for byudvikling, hvilket businesscasen tydeligt illustrerer. Der henvises også til særskilt sag om beslutning om proces for udvikling af Bybækarealet, som blev besluttet i byrådet den 26. august 2026. Bybækarealet rummer ca. 45% af de samlede antal byggeretskvadratmeter, som indgår i business casen. Det vil kræve en mere detaljeret planlægning at vurdere potentialet i arealet uden overdækning og hamborgskærme.

Økonomiske konsekvenser

Igangsættelse af fase 2 vurderes at indebære en omkostning på 13 mio. kr. i en toårig periode. til MKV med tilhørende tekniske analyser og til undersøgelser og forberedelser af eventuelle partnerskaber. Såfremt miljøvurderingen skal omfatte en længere overdækning, vil det øge omkostningerne.

Sammenhæng med 2030-mål og succeskriterier

Sagen understøtter succeskriterie 8.2 ”reduceret trafikstøj og bedre trafiksikkerhed”, da projektet skal bidrage med at sænke trafikstøjen. Samtidigt understøttes mål 6 og 7 om gode boliger og levende byer samt et velfungerende erhvervsliv med lokale arbejdspladser og et godt handelsliv.

Sagen understøtter ligeledes nr. 8 om mindre trængsel og trafikstøj, hvor en ny s-togslinje langs motorvejen vil kunne understøtte succeskriterie 8.1 om ”bedre kollektiv trafik”.

Borgerinddragelse

Forvaltningen vil i en eventuel næste fase fastlægge, hvordan og hvornår inddragelse af borgere kan ske.

Forvaltningen forventer, at borgene kan bidrage væsentligt i forhold til udviklingen af byrum, opholdsarealer, aktivitetsfunktioner, identitet og hverdagsliv.

Lovgrundlag

Planloven, miljøvurderingsloven og vejloven.

Det videre forløb

Sagen skal videre til Økonomi og Erhverv samt byrådet.

Indstilling

Forvaltningen indstiller, at Plan og Byudvikling overfor Økonomi og Erhverv og byrådet anbefaler, at:

1. Godkende, at projektet om overdækningen af motorvejen ikke fortsætter i en fase 2.
2. Godkende, at såfremt fase 2 besluttet igangsæt herunder arbejdet med en miljøkonsekvensvurdering af en overdækning, at der afsættes de nødvendige midler hertil, jf. sagsfremstillingen.

Beslutning i Plan og Byudvikling den 08-09-2026

1. Udsat. Udvalget ønsker tid til at drøfte sagen med ministeren og forligskredspartierne.
2. Udsat. Udvalget ønsker tid til at drøfte sagen med ministeren og forligskredspartierne.

Bilag:

1 - 3867591	Åben	Bilag 1 - Fra vision til virkelighed	(89889/26)	(H)
-------------	------	--------------------------------------	------------	-----

Plan og Byudvikling 08-09-2026

Underskriftsark

Sagsnr. i ESDH:

Beslutningskompetence: Plan og Byudvikling

Beslutningstema

Plan og Byudvikling skal godkende beslutningsprotokollen. For at godkende beslutningsprotokollen skal hvert medlem underskrive ved at trykke Godkend.

Bilag: