Forslag

til

Lov om udbygning af Ring 4 Nord[**[1]**](https://euc-word-edit.officeapps.live.com/we/wordeditorframe.aspx?new=1&ui=da&rs=da-DK&wopisrc=https%3A%2F%2Fvejdirektoratet.sharepoint.com%2Fsites%2FP-AnlaegslovfortiludbygningafRute11-Korskro-Varde%2F_vti_bin%2Fwopi.ashx%2Ffiles%2F60d85c9d13e74db0a5d3bee9f0a67202&wdorigin=TEAMS-MAGLEV.teamsSdk_ns.rwc&wdexp=TEAMS-TREATMENT&wdhostclicktime=1710488651550&wdenableroaming=1&mscc=1&hid=E63315A1-6019-8000-5D48-DE472E680063.0&uih=sharepointcom&wdlcid=da&jsapi=1&jsapiver=v2&corrid=d5d44afc-06b6-d4ef-86a4-c0e6132d249e&usid=d5d44afc-06b6-d4ef-86a4-c0e6132d249e&newsession=1&sftc=1&uihit=docaspx&muv=1&cac=1&sams=1&mtf=1&sfp=1&sdp=1&hch=1&hwfh=1&dchat=1&sc=%7B%22pmo%22%3A%22https%3A%2F%2Fvejdirektoratet.sharepoint.com%22%2C%22pmshare%22%3Atrue%7D&ctp=LeastProtected&rct=Normal&wdredirectionreason=Unified_SingleFlush#_ftn1)

Kapitel 1

*Anlægsprojektet*

**§ 1.** Transportministeren bemyndiges til at udbygge Ring 4 Nord på en ca. 6 km strækning, herunder at

1. udvide Ring 4 Nord på en ca. 5 km strækning mellem krydsene Ballerup Byvej og Hillerødmotorvejen med en ekstra vognbane i begge retninger,
2. udvide Ring 4 Nord på en ca. 3,5 km strækning mellem krydsene Klausdalsbrovej og Hillerødmotorvejen med en busbane i begge retninger
3. etablere en ekstra venstresvingsbane på Ballerup Byvej mod syd ad Ring 4,
4. etablere en ny vejadgang fra Ring 4 til Borupvang i Lautrupparken,
5. etablere støjafskærmning på dele af strækningen mellem Ballerup C og Hillerødmotorvejen og
6. anlægge og omlægge lokale veje og stier samt private veje og fællesveje.

*Stk. 2.* Kort over anlægsprojektet nævnt i stk. 1, nr. 1-5, fremgår af bilag 1.

*Stk. 3.* Transportministeren overdrager anlægget, jf. stk. 1, nr. 4, til Ballerup Kommune ved færdiggørelsen.

**§ 2.** Transportministeren kan foretage de dispositioner, som er nødvendige med henblik på gennemførelsen af anlægsprojektet nævnt i § 1.

Kapitel 2

*Rammerne for projektets miljømæssige påvirkninger*

**§ 3.** Anlægsprojektet nævnt i § 1 skal gennemføres inden for rammerne af de udførte vurderinger af projektets indvirkninger på miljøet, jf. kapitel 2 a i lov om offentlige veje m.v.

**§ 4.** Anlægsmyndigheden udfører afværgeforanstaltninger ved gennemførelsen af anlægsprojektet nævnt i § 1, i henhold til den gennemførte miljøkonsekvensvurdering, jf. kapitel 2 a i lov om offentlige veje m.v.

Kapitel 3

*Fravigelse af anden lovgivning og klageadgange*

**§ 5.** Anlægsprojektet nævnt i § 1 kræver ikke tilladelse efter § 35, stk. 1 i lov om planlægning, § 8 i lov om forurenet jord, og § 65, stk. 1 og 2, i lov om naturbeskyttelse, §§ 6 og 38 i lov om skove, §§ 9, 12 og 19 i bekendtgørelse om fredning af visse dyre- og plantearter og pleje af tilskadekommet vildt samt regler fastsat i medfør af § 20, stk. 2, i lov om naturbeskyttelse.

*Stk. 2.* Reglerne om kommune- og lokalplaner i lov om planlægning, §§ 23 og 24 i lov om naturbeskyttelse, reglerne i museumslovens kapitel 8 og kapitel 8 a og lov om landbrugsejendomme finder ikke anvendelse på anlægsprojektet nævnt i § 1.

*Stk. 3.* Hensynene bag bestemmelserne i stk. 1 og 2, varetages af transportministeren.

**§ 6.** Kommunalbestyrelsens afgørelser vedrørende anlægsprojektet nævnt i § 1, som træffes efter lov om miljøbeskyttelse, lov om naturbeskyttelse, byggeloven, lov om vandforsyning m.v. og lov om vandløb med undtagelse af kapitel 13 og regler udstedt i medfør af disse love, kan ikke påklages til anden administrativ myndighed, jf. dog stk. 2.

*Stk. 2*. Kommunalbestyrelsens afgørelser vedrørende anlægsprojektet i henhold til de love og regler, der er nævnt i stk. 1, kan påklages til transportministeren.

*Stk. 3*. Transportministeren kan beslutte at overtage kommunalbestyrelsens beføjelser efter de love og regler, der er nævnt i stk. 1, i en nærmere bestemt sag, der vedrører anlægsprojektet.

*Stk. 4.* De kommunale tilsynsmyndigheder fører ikke tilsyn med kommunalbestyrelsens dispositioner og undladelser i sager omfattet af denne lov.

*Stk. 5*. Transportministeren kan til brug for behandlingen af sager efter stk. 2 og 3 fastsætte regler om kommunalbestyrelsens pligt til at tilvejebringe oplysninger, herunder om, at oplysningerne skal afgives i en bestemt form, til brug for en vurdering af forhold, der reguleres efter de love og regler, der er nævnt i stk. 1, inden for den pågældende kommune.

Kapitel 4

*Ledningsarbejder*

**§ 7.** Arbejder på ledninger i eller over arealer i området, hvor anlægsprojektet nævnt i § 1 skal gennemføres, herunder om nødvendigt flytning af ledninger, i forbindelse med arbejder, der iværksættes af anlægsmyndigheden under gennemførelsen af anlægsprojektet, betales af ledningsejeren, jf. dog stk. 2.

*Stk. 2*. Stk. 1 finder ikke anvendelse, hvis andet er særligt bestemt ved aftale, ved kendelse afsagt af en ekspropriationskommission nedsat i henhold til lov om fremg**a**ngsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom eller ved afgørelse truffet af en kommunalbestyrelse efter §§ 37 og 38, jf. § 40 i lov om vandforsyning m.v.

*Stk. 3.* Arbejder på ledninger, jf. stk. 1, udføres af vedkommende ledningsejer, medmindre andet er særlig aftalt eller fremgår af stk. 2.

**§ 8.** Anlægsmyndigheden skal ved gennemførelsen af anlægsprojektet nævnt i § 1 tage hensyn til ledninger omfattet af § 7 og drøfte et planlagt arbejde med ledningsejeren med henblik på at undersøge, hvordan anlægsarbejdet kan tilrettelægges på den mest hensigtsmæssige måde for begge parter.

*Stk. 2*. Kan der ikke opnås enighed efter stk. 1, mellem anlægsmyndigheden og ledningsejeren omfattet af § 7 om, hvordan planlagte anlægsarbejder på de arealer, hvori eller hvorover ledningerne er anbragt, skal tilrettelægges, kan transportministeren efter at have meddelt ledningsejeren, at det planlagte anlægsarbejde påbegyndes, gennemføre anlægsarbejdet og kræve bestemte ledningsarbejder udført af ledningsejeren.

*Stk. 3*. Transportministeren kan i særlige tilfælde lade de ledningsarbejder, der er nævnt i stk. 2, udføre for ledningsejerens regning.

**§ 9.** Tvister om erstatning for ledningsarbejder omfattet af § 7 og tvister om erstatning som følge af en afgørelse truffet i medfør af § 8 afgøres af ekspropriations- og taksationsmyndighederne i henhold til lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom.

*Stk. 2.* Reglerne i § 103 i lov om offentlige veje m.v. finder anvendelse ved erstatningsfastsættelsen.

Kapitel 5

*Støjisoleringsordning*

**§ 10.** Vejdirektoratet etablerer en ordning, hvorefter der kan ydes tilskud til facadeisolering af helårsboliger, der er særligt støjramte efter etablering af anlægsprojektet nævnt i § 1.

*Stk. 2*. Ansøgning om tilskud til facadeisolering efter stk. 1 skal været modtaget senest 36 måneder efter vejanlægget er taget i brug.

*Stk. 3.* Vejdirektoratets afgørelse om tilskud til facadeisolering efter stk. 1 kan påklages til transportministeren. Klagefristen er 4 uger fra den dag, afgørelsen er meddelt den pågældende.

*Stk. 4.* Ordningen om tilskud til facadeisolering ophører 60 måneder efter det pågældende vejanlæg, jf. § 1, er taget i brug.

Kapitel 6

*Domstolsprøvelse*

**§ 11.** Søgsmål til prøvelse af afgørelser efter denne lov skal være anlagt inden 6 måneder efter, at afgørelsen er meddelt adressaten eller offentliggjort.

*Stk. 2*. Ved søgsmål om miljøforhold, der er omfattet af denne lov, skal retten påse, at omkostningerne ved sagen ikke er uoverkommeligt høje for de berørte parter.

Kapitel 7

*Ikrafttræden*

**§ 12.** Loven træder i kraft den 1. juli 2026.

S*tk. 2.* Transportministeren fastsætter tidspunktet for lovens ophævelse.

**Bilag 1**

Et billede, der indeholder tekst, kort, atlas, diagram

Indhold genereret af kunstig intelligens kan være forkert.

*Bemærkninger til lovforslaget*

*Almindelige bemærkninger*

**Indholdsfortegnelse**

[1. Indledning 9](#_Toc212626200)

[2. Baggrund 9](#_Toc212626201)

[**2.1 Miljøkonsekvensvurdering og offentlig høring** 10](#_Toc212626202)

[3. Lovforslagets hovedpunkter 10](#_Toc212626203)

[**3.1 Anlægsprojektet** 10](#_Toc212626204)

[**3.2 Trafikale forbedringer** 12](#_Toc212626205)

[**3.3 Ekspropriation** 12](#_Toc212626206)

[**3.4 Miljømæssige vurderinger**  13](#_Toc212626207)

[3.4.1 Gældende ret 13](#_Toc212626208)

[3.4.2 Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning 15](#_Toc212626209)

[**3.5 Forholdet til anden lovgivning** 17](#_Toc212626210)

[3.5.1 Gældende ret 17](#_Toc212626211)

[3.5.2 Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning  20](#_Toc212626212)

[**3.6 Ledninger** 22](#_Toc212626213)

[3.6.1 Gældende ret 22](#_Toc212626214)

[3.6.2 Transportministeriets overvejelse og den foreslåede ordning   24](#_Toc212626215)

[4. Konsekvenser for opfyldelsen af FN’s verdensmål  24](#_Toc212626216)

[5. Økonomiske konsekvenser og implementeringskonsekvenser for det offentlige 25](#_Toc212626217)

[**5.1 Anlægsøkonomi og tidsplan** 26](#_Toc212626218)

[5.1.1 Anlægsøkonomi for projektet 27](#_Toc212626219)

[6. Regionale konsekvenser, herunder for landdistrikter 28](#_Toc212626220)

[7. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet mv. 28](#_Toc212626221)

[8. Administrative konsekvenser for borgerne 29](#_Toc212626222)

[9. Klimamæssige konsekvenser  29](#_Toc212626223)

[10. Miljø- og naturmæssige konsekvenser  30](#_Toc212626224)

[**10.1 Planforhold** 30](#_Toc212626225)

[**10.2 Landskab og visuelle forhold** 31](#_Toc212626226)

[10.2.1 Eksisterende forhold 31](#_Toc212626227)

[10.2.2 Påvirkning i anlægsfasen 31](#_Toc212626228)

[10.2.3 Påvirkning i driftsfasen. 31](#_Toc212626229)

[10.2.4 Afværgeforanstaltninger 33](#_Toc212626230)

[**10.3 Kulturarv** 33](#_Toc212626231)

[10.3.1 Eksisterende forhold 33](#_Toc212626232)

[10.3.2 Påvirkning i anlægsfasen 33](#_Toc212626233)

[10.3.3 Påvirkning i driftsfasen 33](#_Toc212626234)

[10.3.4 Afværgeforanstaltninger 33](#_Toc212626235)

[**10.4 Befolkning, sundhed og materielle goder** 34](#_Toc212626236)

[10.4.1 Eksisterende forhold 34](#_Toc212626237)

[10.4.2 Påvirkning i anlægsfasen 35](#_Toc212626238)

[10.4.2 Påvirkning i driftsfasen 36](#_Toc212626239)

[10.4.3 Afværgeforanstaltninger 37](#_Toc212626240)

[**10.5 Rekreative interesser** 37](#_Toc212626241)

[10.5.1 Eksisterende forhold 37](#_Toc212626242)

[10.5.2 Påvirkning i anlægsfasen 38](#_Toc212626243)

[10.5.3 Påvirkning i driftsfasen 39](#_Toc212626244)

[**10.6 Støj og vibrationer** 40](#_Toc212626245)

[10.6.1 Eksisterende forhold 40](#_Toc212626246)

[10.6.2 Påvirkning i anlægsfasen 40](#_Toc212626247)

[10.6.3 Påvirkning i driftsfasen 42](#_Toc212626248)

[10.6.4 Afværgeforanstaltninger 43](#_Toc212626249)

[**10.7 Lys** 43](#_Toc212626250)

[10.7.1 Eksisterende forhold 43](#_Toc212626251)

[10.7.2 Påvirkning i anlægsfasen 43](#_Toc212626252)

[10.7.3 Påvirkning i driftsfasen 43](#_Toc212626253)

[**10.8 Natur og biodiversitet** 44](#_Toc212626254)

[10.8.1 Eksisterende forhold 44](#_Toc212626255)

[10.8.2 Påvirkning i anlægsfasen 45](#_Toc212626256)

[10.8.3 Påvirkning i driftsfasen 46](#_Toc212626257)

[10.8.4 Afværgeforanstaltninger 48](#_Toc212626258)

[10.8.5 Bilag IV-arter 49](#_Toc212626259)

[10.8.6 Natura 2000-væsentlighedsvurdering 53](#_Toc212626260)

[**10.9 Grundvand** 54](#_Toc212626261)

[10.9.1 Eksisterende forhold 54](#_Toc212626262)

[10.9.2 Påvirkning i anlægsfasen 54](#_Toc212626263)

[10.9.3 Påvirkning i driftsfasen 56](#_Toc212626264)

[10.9.4 Afværgeforanstaltninger 56](#_Toc212626265)

[**10.10 Overfladevand** 57](#_Toc212626266)

[10.10.1 Eksisterende forhold 57](#_Toc212626267)

[10.10.2 Påvirkning i anlægsfasen 57](#_Toc212626268)

[10.10.3 Påvirkninger i driftsfasen 58](#_Toc212626269)

[10.10.4 Afværgeforanstaltninger 59](#_Toc212626270)

[**10.11 Jord** 59](#_Toc212626271)

[10.11.1 Eksisterende forhold 59](#_Toc212626272)

[10.11.2 Påvirkning i anlægsfasen 61](#_Toc212626273)

[10.11.3 Påvirkning i driftsfasen 61](#_Toc212626274)

[**10.12 Ressourcer og affald** 61](#_Toc212626275)

[10.12.1 Eksisterende forhold 61](#_Toc212626276)

[10.12.2 Påvirkning i anlægsfasen 62](#_Toc212626277)

[10.12.3 Påvirkning i driftsfasen 62](#_Toc212626278)

[10.12.4 Afværgeforanstaltninger 62](#_Toc212626279)

[**10.13 Arealindgreb og ledninger** 63](#_Toc212626280)

[10.13.1 Påvirkning af arealer 63](#_Toc212626281)

[10.13.2 Påvirkning af ledninger 63](#_Toc212626282)

[**10.14 Støjisoleringsordningen** 63](#_Toc212626283)

[11. Forholdet til EU-retten  64](#_Toc212626284)

[**11.1 VVM-direktivet** 64](#_Toc212626285)

[**11.2 Habitat- og fuglebeskyttelsesdirektivet** 65](#_Toc212626286)

[**11.3 Århus-konventionen** 66](#_Toc212626287)

[**11.4 Vandrammedirektivet og grundvandsdirektivet** 67](#_Toc212626288)

[**11.5 Havstrategidirektivet** 69](#_Toc212626289)

[12. Hørte myndigheder og organisationer mv. 69](#_Toc212626290)

[13. Sammenfattende skema  70](#_Toc212626291)

**1. Indledning**

Lovforslaget har til formål at skabe hjemmelsgrundlaget for udbygning af Ring 4 på en ca. 6 km strækning mellem Ballerup C og Hillerødmotorvejen, herunder for ekspropriation af de nødvendige arealer til vejanlægget.

Anlægsprojektet vil øge kapaciteten på strækningen for både vejtrafikken og busser og dermed forbedre fremkommeligheden på Ring 4 Nord samt forbedre støjafskærmningen på strækningen.

I lovforslagets § 1 foreslås det, at transportministeren bemyndiges til at udbygge Ring 4 Nord på en ca. 6 km strækning, herunder udvide den ca. 5 km 2-sporede strækning mellem krydsene Ballerup Byvej og Hillerødmotorvejen med en ekstra vognbane i begge retninger, udvide den ca. 3,5 km strækning mellem krydsene Klausdalsbrovej og Hillerødmotorvejen med en busbane i begge retninger, etablere en ekstra venstresvingsbane på Ballerup Byvej mod syd ad Ring 4, etablere en ny vejadgang fra Ring 4 Nord til Borupvang i Lautrupparken, etablere støjafskærmning på dele af strækningen mellem Ballerup C og Hillerødmotorvejen samt anlægge og omlægge lokaleveje og stier.

Transportministeren foreslås bemyndiget til at foretage de dispositioner, der er nødvendige med henblik på at gennemføre dette anlægsprojekt.

Loven vil udgøre godkendelsen af de udførte miljøkonsekvensvurderinger.

Lovforslaget indeholder en række bestemmelser, som vil regulere anlægsarbejdet i forhold til miljø og planlægning, varetagelse af naturhensyn, ledningsarbejder mv.

Det er intentionen, at transportministeren vil delegere sin kompetence til Vejdirektoratet til gennemførelse af anlægsprojektet. Vejdirektoratet vil da være anlægsmyndighed for projektet omfattet af lovforslaget.

Den vedtagne lov vil skulle udgøre det fornødne retsgrundlag for, at transportministeren ved Vejdirektoratet kan udføre de fysiske arbejder og indgreb, som er en forudsætning for at gennemføre anlægsprojektet.

Herudover foreslås det, at transportministeren med lovforslaget bemyndiges til at fastsætte regler om ophævelse af loven, som ministeren kan udnytte, når ministeren vurderer, at dette anlægsprojekt er færdigetableret, og lovens bestemmelser ikke længere skal finde anvendelse i praksis.

**2. Baggrund**

Den 28. juni 2021 indgik den daværende regering (Socialdemokratiet) sammen med Venstre, Dansk Folkeparti, Socialistisk Folkeparti, Radikale Venstre, Enhedslisten, Det Konservative Folkeparti, Nye Borgerlige, Liberal Alliance, Alternativet og Kristendemokraterne en aftale om Infrastrukturplan 2035.

Den 11. maj 2022 trådte Nye Borgerlige ud af forliget, og partiet er dermed ikke længere en del af aftalen om Infrastrukturplan 2035. Kristendemokraterne blev ikke valgt ind i Folketinget i december 2022, og derfor er partiet ikke længere en del af forligskredsen bag aftalen. Moderaterne er indtrådt i aftalen efter folketingsvalget i 2022.

Aftalen om Infrastrukturplan 2035 omfatter bl.a. anlægsprojektet om udvidelse af Ring 4 mellem Ballerup C og Hillerødmotorvejen. Denne del af aftalen står Enhedslisten og Alternativet uden for.

Parterne bag aftalen om Infrastrukturplan 2035 har desuden tilsluttet sig den politiske ”Aftale om udmøntning af investeringsmidler i bedre og billigere kollektiv trafik for perioden 2022-2035”, hvor der blev afsat finansiering til en BRT (Bus Rapid Transit) på linje 400S i Ring 4 mellem Ishøj og Lyngby. Denne del af aftalen indgår Enhedslisten og Alternativet i.

**2.1 Miljøkonsekvensvurdering og offentlig høring**

Forud for udarbejdelsen af lovforslaget er der gennemført en miljøkonsekvensvurdering af udvidelse af Ring 4 Nord, herunder vurderinger af projektets eventuelle indvirkning på Natura 2000-områder i henhold til artikel 6, stk. 3, i Rådets direktiv 92/43/EØF om bevaring af naturtyper samt vilde dyr og planter (herefter habitatdirektivet). Miljøkonsekvensvurderingen er gennemført for vejprojektet og busbaner.

Miljøkonsekvensvurderingen med tilhørende baggrundsdokumentation er afrapporteret digitalt på Vejdirektoratets hjemmeside. Her findes endvidere et ikke-teknisk resumé af miljøkonsekvensvurderingen.

Miljøkonsekvensvurderingen, der indeholder 4 projektforslag samt to tilvalg, har været i offentlig høring i perioden fra den 10. oktober 2025 til den 5. december 2025. Vejdirektoratet har modtaget 491 høringssvar.

Alle høringssvar og det samlede høringsnotat vil blive tilgængelige på Vejdirektoratets hjemmeside.

**3. Lovforslagets hovedpunkter**

**3.1 Anlægsprojektet**

Anlægsprojektet omfatter anlæg af en ekstra vognbane i begge retninger mellem de signalregulerede kryds på den ca. 5 km tosporede strækning mellem Ballerup Byvej og Hillerødmotorvejen. På den ca. 3,5 km lange strækning mellem de signalregulerede kryds ved Klausdalsbrovej og Hillerødmotorvejen omfatter anlægsprojektet desuden en busbane i begge retninger.

For at forbedre kapaciteten i det signalregulerede kryds på Ring 4 Nord og Ballerup Byvej (populært omtalt Chokoladekrydset), foreslås det desuden, at der etableres en ekstra venstresvingsbane på Ballerup Byvej mod syd ad Ring 4. Det foreslås derudover, at der etableres en ny vejadgang fra Ring 4 til Borupvang i Lautrupparken lige nord for ”Chokoladekrydset” i et nyt signalreguleret kryds, samt at der etableres støjafskærmning af dele af strækningen mellem Ballerup C og Hillerødmotorvejen.

På de strækninger hvor Ring 4 foreslås udbygget, foreslås det at udvide den eksisterende cykelsti på begge sider af vejen. Der etableres en stiunderføring for cyklister og fodgængere mellem Axel Juuls Allé og området ved Lautruparken. Den eksisterende gang- og cykelstiunderføring ved Bagsværd Idrætsanlæg (AB) udvides med en ny rampeadgang for at forbedre passagen under Ring 4. Der anlægges en ny signalreguleret fodgængerovergang i området ved Skovsøen. I det signalregulerede kryds ved Åvej forbedres muligheden, rent signalteknisk, for lette trafikanter at passere i krydset.

3.1.1 Lokale veje og stier

I det foreslået projekt, bibeholdes de eksisterende lokale veje og stier efter udbygning af vejanlægget.

3.1.2 Bygværker

Som en del af projektet foreslås det, at der etableres en ny stiunderføring for cyklister og fodgængere mellem Axel Juuls Allé og området ved Lautruparken. Derudover foreslås det, at der etableres tre faunapassager i form af paddepassager.

3.1.3 Støjreducerende tiltag

Det foreslås, at der som en del af anlægsprojektet etableres nye støjskærme og udskiftes eksisterende støjskærme på flere lokaliteter på projektstrækningen. Der forudsættes opsat ca. 7,7 km støjafskærmning i 6 til 10 meters højde.

Det foreslås, at der anvendes og nyttiggøres projektjord i støjvolde ved Pæremosen og i området mellem Skinderskovvej og Tibberup Å. Etablering af støjvolde eller støjskærme i disse områder afklares i en senere detailprojektering, samt hvordan en støjvold landskabeligt og visuelt kan indpasses.

Det foreslås, at der etableres en ordning, hvor støjramte boliger vil kunne søge tilskud til støjisolering, svarende til støjisoleringsordningen i en række andre anlægsprojekter.

3.1.4 Vejafvanding

Det foreslås, at der etableres kantopsamling, hvorfra vejvandet bliver ledt i et lukket system til rensning i nye regnvandsbassiner.

På den nordlige strækning mellem Ballerup Byvej og frem til Hillerødmotorvejen foreslås det, at vejvand - efter rensning i regnvandsbassiner – vil blive udledt til recipient. Regnvandsbassinet med udløb til Tibberup Å suppleres med efterpolering for yderligere reduktion af koncentrationen af arsen og vanadium for at sikre overholdelse miljøkvalitetskravet for disse stoffer i sediment. Alle regnvandsbassiner foreslås etableret med dykket udløb og afspærringsmulighed, så eventuelt olie- eller kemikaliespild på vejarealet vil kunne tilbageholdes i bassinerne for at hindre udløb til recipient.

På den sydlige strækning mellem tilslutningsanlæg 1 Ballerup C og Ballerup Byvej foreslås det, at den eksisterende afvanding tilstandsvurderes og genbruges, hvorfra vejvandet ledes til Novafos’ regnvandssystem.

Den konkrete miljøvurdering af projektet gennemgås under pkt. 10 om miljø– og naturmæssige konsekvenser.

**3.2 Trafikale forbedringer**

En fremskrivning af trafikmodelberegningerne til år 2040 giver en forventet trafik på mellem 28.000 og 37.000 køretøjer i et hverdagsdøgn i forhold til mellem 22.000 og 30.000 køretøjer i basis 2022.

Den øgede kapacitet på projektstrækningen mellem krydsene ved Ballerup Byvej og Hillerødmotorvejen vil føre til ændringer i, hvad der er ”optimale” ruter med hensyn til rejsetid i de mest belastede tidspunkter på dagen. Modelberegningerne tyder på, at den større kapacitet med udbygningen til flere spor, gør det mere attraktivt at benytte projektstrækningen på Ring 4 Nord. Det er primært på Motorring 3, hvor der ses et fald i trafikken, men der vil også være mindre fald på andre lokale veje i nærhed til Ring 4.

Chokoladekrydset vil fortsat være belastet over kapacitetsgrænsen, men med en ekstra venstresvingsbane fra Ballerup Byvej mod syd forbedres afviklingen, så kapaciteten kan håndtere den øgede trafik under belastede forhold.   
   
Krydsene på strækningen, og særligt Chokoladekrydset, vil i myldretiderne fortsat udgøre en flaskehals, bl.a. fordi grøntiden og kapaciteten i krydsene ikke kan øges.

Prioritering af busserne i de signalregulerede kryds vurderes at reducere den forventede trafikvækst på Ring 4 Nord med ca. 2.000-3.000 i et hverdagsdøgn i forhold til hvis busserne ikke prioriteres. Omvendt giver busbanerne og prioriteringen i de signalregulerede kryds en kapacitetsforbedring for busser, der forventes at resultere i flere påstigere på linje 400S og 40E.

**3.3 Ekspropriation**

Af grundlovens § 73 fremgår det, at ejendomsretten er ukrænkelig, og at ingen kan tilpligtes at afstå sin ejendom, uden hvor almenvellet kræver det. Det kan kun ske ifølge lov og mod fuldstændig erstatning.

De midlertidige og permanente arealerhvervelser, som er nødvendige for projektet, kan foretages i henhold til regler om ekspropriation til statslige vejanlæg i §§ 96-98 i lov om offentlige veje m.v., jf. lovbekendtgørelse nr. 435 af 24. april 2024 (herefter vejloven).

Det følger af vejlovens § 95, stk. 1, at ekspropriation til statsveje sker efter reglerne i lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom, jf. lovbekendtgørelse nr. 386 af 13. april 2023 (herefter ekspropriationsprocesloven). Ved fastsættelse af erstatning for ekspropriation finder § 103 i vejloven anvendelse.

Der kan pålægges vejbyggelinjer, udføres forundersøgelser, ske fremrykket ekspropriation mv. i overensstemmelse med reglerne i vejlovens §§ 40-45 og § 99. Vejbyggelinjer defineres som en sikringslinje med vejmyndigheden som påtaleberettiget, som indebærer begrænsninger i ejerens eller andre rettighedshaveres råden over et nærmere defineret areal, jf. vejlovens § 3, nr. 8. Vejmyndigheden er den myndighed, der administrerer en offentlig vej, jf. vejlovens § 3, stk. 1, nr. 1.

Der skal erhverves arealer til selve vejanlægget, herunder vognbaner, busbaner og støjskærme, men også til anlæg af en ny stiunderføring samt etablering af regnvandsbassiner.

Der vil også være behov for at kunne anvende arealer midlertidigt i anlægsperioden. Desuden vil der blive brug for arealer ved etablering af en ny stiunderføring samt til udvidelse af gang- og cykelstiunderføring ved Bagsværd Idrætsanlæg (AB) med en ny rampeadgang. Endelig vil der også skulle etableres hovedarbejdspladser til anlægsarbejdet. Arbejdsarealerne vil blive brugt midlertidigt i anlægsperioden, hvorefter de leveres tilbage til ejerne.

Det forventes, at der skal erhverves ca. 8,3 hektar til selve anlægsprojektet og ca. 4 ha til midlertidige arbejdsarealer. Derudover skal der erhverves ca. 5,2 hektar til etablering af erstatningsnatur for beskyttede naturtyper. Der skal endvidere ske ekspropriation til pålæg af servitutter til brug for anlægsprojektet, herunder pålæg af servitutter ved udlæg af mundingszoner i forbindelse med etablering af faunapassager til sikring af faunapassagernes funktionalitet. Mundingszonerne udlægges i en afstand af mindst 25 meter fra passagernes munding. Omkring 167 ejendomme forventes berørt af ekspropriation i forskelligt omfang. Seks ejendomme forventes at blive totaleksproprieret.

Det er forudsat, at flytning og omlægning af ledninger til placering på ejendomme tilhørende tredjemand i udgangspunktet sker ved frivillig aftale mellem ledningsejer og lodsejer. Såfremt det konkret ikke er muligt at opnå enighed om en aftale, må flytningen eller omlægningen ske ved ekspropriation med hjemmel i den relevante særlovgivning for de pågældende ledninger.

Erstatninger for ekspropriation til brug for midlertidige eller permanente anlæg for pålæg af servitutter mv. udmåles efter gældende regler og praksis af ekspropriations- og taksationsmyndighederne i henhold til ekspropriationsprocesloven og vejloven.

**3.4 Miljømæssige vurderinger**

3.4.1 Gældende ret

Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2011/92/EU af 13. december 2011 om vurdering af visse offentlige og private projekters indvirkning på miljøet (herefter VVM-direktivet), som ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/52/EU af 16. april 2014 (ændring af VVM-direktivet), er, for så vidt angår statslige vejanlæg og dertil knyttede projekter, implementeret i vejloven ved lov nr. 658 af 8. juni 2016 om ændring af lov om offentlige veje mv., jernbaneloven og forskellige andre love (Implementering af VVM-direktivet for statslige vej- og jernbaneprojekter samt havneprojekter) og ved lov nr. 434 af 16. marts 2021 om ændring af lov om offentlige veje mv. og jernbaneloven (Implementering af VVM-direktivet for statslige vej- og jernbaneprojekter) samt i regler udstedt i medfør heraf (bekendtgørelse om overvågning, samordnet procedure og offentliggørelse ved vurdering af virkning på miljøet (VVM) samt om administration af internationale naturbeskyttelsesområder og beskyttelse af visse arter for så vidt angår statslige vej- og jernbaneprojekter, jf. bekendtgørelse nr. 469 af 8. maj 2024 (herefter benævnt one stop shop-bekendtgørelsen).

Reglerne for miljøvurderinger af Vejdirektoratets etablering, udvidelse eller ændring af statslige vejanlæg og dertil knyttede projekter findes i vejlovens kapitel 2 a.

Af vejlovens § 17 g, stk. 6, følger, at miljøkonsekvensvurderingen skal beskrive og vurdere et projekts væsentlige direkte og indirekte indvirkninger på følgende faktorer: 1) befolkning og menneskers sundhed, 2) biologisk mangfoldighed med særlig vægt på arter og naturtyper, der er beskyttet i henhold til direktiv 92/43/EØF og direktiv 2009/147 /EF, 3) jordarealer, jordbund, vand, luft og klima, 4) materielle goder, kulturarv og landskabet og 5) samspillet mellem faktorerne i nr. 1-4. Efter § 17 g, stk. 7, skal beskrivelsen også omfatte projektets forventede virkninger på miljøet som følge af projektets sårbarhed over for risici for større ulykker og katastrofer, der er relevante for det pågældende projekt.

Det følger af vejlovens § 17 a, stk. 1, at Vejdirektoratets etablering, udvidelse eller ændring af statslige vejanlæg og dertil knyttede projekter, der er omfattet af lovens bilag 1, som bl.a. på grund af deres art, dimensioner eller placering kan forventes at få væsentlige indvirkninger på miljøet, kræver en vurdering af projektets indvirkning på miljøet samt administrativ tilladelse.

I henhold til vejlovens § 17 a, stk. 3, 1. pkt., kræver Vejdirektoratets etablering, udvidelse eller ændring af statslige vejanlæg og dertil knyttede projekter, der er omfattet af vejlovens bilag 1 eller 2, ikke administrativ tilladelse, når projektet opnår tilladelse ved anlægslov.

Ved Folketingets vedtagelse af et anlægsprojekt i enkeltheder bemyndiges transportministeren til at gennemføre et anlægsprojekt i overensstemmelse med lovforslag, projektbeskrivelse og miljøkonsekvensvurdering. Det påhviler Vejdirektoratet at sikre, at projektets indvirkning på miljøet holdes inden for rammerne af de miljømæssige undersøgelser.

For statslige vejanlæg tilladt ved anlægslov vil eventuelle ændringer eller udvidelser af projektet i anlægsperioden være omfattet af den administrative procedure, jf. vejlovens § 17 c – 17 e, i hvilken forbindelse der vil blive foretaget de fornødne miljømæssige vurderinger, hvis ændringen eller udvidelsen kan forventes at få væsentlig indvirkning på miljøet, jf. vejlovens § 17 a, stk. 1 og 2.

Trafikstyrelsen er miljømyndighed i forhold til vurdering og administrativ godkendelse af ændringer eller udvidelser af anlægsprojektet i anlægsperioden, jf. vejlovens § 17 b. Det betyder, at ændringer eller udvidelser, der kan være til skade for miljøet, skal anmeldes af Vejdirektoratet til Trafikstyrelsen, som skal vurdere, om der skal gennemføres supplerende miljømæssige vurderinger, inden styrelsen tager stilling til, om ændringen eller udvidelsen kan tillades, eventuelt på vilkår.

I henhold til vejlovens § 17 o fører Trafikstyrelsen tilsyn i forhold til projekter (ændringer eller udvidelser), hvor der skal ske anmeldelse til styrelsen og eventuelt meddeles tilladelse.

One stop shop-bekendtgørelsen er udstedt i medfør af vejlovens § 17 q og fastsætter regler om fælles og samordnede procedurer for miljøkonsekvensvurdering af projekter, hvor der både gælder krav om miljøkonsekvensvurdering efter reglerne i vejlovens kapitel 2 a og krav om vurdering efter regler, der implementerer habitatdirektivet eller Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/147/EF af 30. november 2009 om beskyttelse af vilde fugle (herefter fuglebeskyttelsesdirektivet). Væsentlighedsvurdering og eventuel konsekvensvurdering indgår i miljøkonsekvensrapporten. Projekter, der vedtages ved anlægslov, er ikke omfattet af one stop shop-bekendtgørelsen, men rapporten skal leve op til de indholdsmæssige krav i VVM-direktivet, fuglebeskyttelsesdirektivet og habitatdirektivet.

Det følger af habitatdirektivets artikel 6, stk. 3, at der i forbindelse med bl.a. anlægsprojekter skal gennemføres en vurdering af projektets virkninger på Natura 2000-området. Jf. artikel 6, stk. 1, foretages en væsentlighedsvurdering med det formål at vurdere, om projektet kan påvirke et Natura 2000-områdes bevaringsmålsætninger væsentligt, og dermed om en konsekvensvurdering skal udarbejdes.

Hvis det i væsentlighedsvurderingen ikke kan udelukkes, at et projekt kan påvirke et Natura 2000-områdes bevaringsmålsætning væsentligt, skal der herefter udarbejdes en konsekvensvurdering. Konsekvensvurderingen skal forholde sig konkret til, om projektet skader det konkrete udpegningsgrundlag for det berørte Natura 2000-område. Hvis konsekvensvurderingen viser, at projektet væsentligt skader et Natura 2000-område (udpegningsgrundlaget), kan projektet ikke gennemføres, medmindre betingelserne i direktivets artikel 6, stk. 4, for at fravige beskyttelsen af Natura 2000-området er opfyldt.

Habitatdirektivet og fuglebeskyttelsesdirektivet sætter ligeledes rammer for beskyttelsen af arter og deres levesteder. Efter habitatdirektivets artikel 12, stk. 1, gælder en generel beskyttelse af bilag IV-dyrearter og deres levesteder også uden for Natura 2000-områderne. Det samme gælder efter habitatdirektivets artikel 13, stk. 1, for beskyttelse af plantearter nævnt i bilag IV. Beskyttelsen af fugle omfatter alle vilde fugle også uden for Natura 2000-områderne, jf. fuglebeskyttelsesdirektivets artikel 5 og artikel 9. Fravigelse af beskyttelsen efter habitatdirektivets artikel 12, stk. 1, og artikel 13, stk. 1, med henblik på eksempelvis at varetage væsentlige samfundsmæssige interesser forudsætter, at der ikke findes nogen anden brugbar løsning, og at fravigelsen ikke hindrer opretholdelse af den pågældende bestands bevaringsstatus i dens naturlige udbredelsesområde, jf. habitatdirektivets artikel 16.

One stop shop-bekendtgørelsen implementerer habitatdirektivet og fuglebeskyttelsesdirektivet, for så vidt områdebeskyttelsen. Da statslige vejprojekter vedtaget ved anlægslov ikke er omfattet af bekendtgørelsen, implementeres visse dele af habitatdirektivet og fuglebeskyttelsesdirektivet ved anlægsloven for det pågældende projekt, herunder habitatdirektivets artikel 6, stk. 3.

3.4.2 Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Med Folketingets vedtagelse af denne lov vil transportministeren blive bemyndiget til at gennemføre anlægsprojektet i overensstemmelse med lovforslagets § 1, jf. bilag 1, projektbeskrivelsen i dette lovforslag og miljøkonsekvensrapporten.

Projektet er miljøvurderet og forberedt til at kunne vedtages af Folketinget ved anlægslov i overensstemmelse med vejlovens kapitel 2 a. Bestemmelserne i vejloven har til formål at sikre et højt miljøbeskyttelsesniveau og bidrage til integrationen af miljøkonsekvensvurderinger i forbindelse med planlægningen og udførelsen af statslige vejprojekter, og at der under inddragelse af offentligheden tages hensyn til projekters sandsynlige væsentlige indvirkning på miljøet.

Projektets indvirkninger på miljøet er beskrevet og vurderet i de miljømæssige undersøgelser, dvs. miljøkonsekvensrapporten.

Anlægsprojektet vil skulle gennemføres inden for rammerne af miljøkonsekvensvurderingen, jf. lovforslagets § 4. Det vil påhvile Vejdirektoratet som anlægsmyndighed at sikre, at projektets indvirkninger på miljøet holdes inden for rammerne af miljøkonsekvensvurderingen.

Projektet vedtages af Folketinget på baggrund af den gennemførte miljøkonsekvensvurdering. I anlægsloven beskrives selve anlægsprojektet med en nødvendig grad af fleksibilitet, hvor bl.a. mindre detaljebeslutninger i projektet først vil være mulige at fastlægge i den efterfølgende fase. Det kan eksempelvis være endelig udformning af adgangsveje, som vil ske i dialog med de berørte lodsejere.

Efter vedtagelse af anlægsloven, og før anlægsarbejdet påbegyndes, vil der blive igangsat en projektering af alle tekniske og udførelsesmæssige forhold i vejprojektet. Vejdirektoratet vil på denne baggrund søge tilladelser fra den kompetente miljømyndighed på baggrund af et detailprojekteret anlæg. Den kompetente miljømyndighed vil i denne proces påse, at gældende regler iagttages og vil dermed sikre, at der ikke vil ske forringelse af f.eks. målsatte grundvandsforekomster og overfladevandområder samt øvrige nødvendige miljøforhold, der vil kræve tilladelser efter natur- og miljølovgivningen

Loven vil på nogle punkter fravige bestemmelser i den almindelige plan, miljø- og naturlovgivning, som indeholder umiddelbart gældende forbud mod ændring af tilstanden, etablering af varige fysiske anlæg eller stiller krav om forudgående tilladelse eller godkendelse, før sådanne anlæg kan etableres eller anvendelsen af arealet ændres, jf. lovforslagets § 6.

Der er desuden foretaget vurdering af overensstemmelse med gældende vandplanlægning og havstrategi.

På baggrund af miljøkonsekvensvurderingen af anlægsprojektet nævnt i § 1 er det vurderingen, at gennemførslen af projektet kan ske inden for rammerne af habitatdirektivets artikel 6, stk. 3. Lovforslaget vil udgøre godkendelse af projektet i forhold til habitatdirektivets artikel 6, stk. 3.  Der henvises desuden til punkt 10.

**3.5 Forholdet til anden lovgivning**

3.5.1 Gældende ret

Gennemførelsen af et anlægsprojekt vil som følge af gældende ret forudsætte godkendelser, tilladelser eller dispensationer efter plan-, natur- og miljølovgivningen mv.

Nedenfor gennemgås en række væsentlige bestemmelser, der efter gældende ret foreskriver krav om godkendelse, tilladelse eller dispensation, ny eller ændret planlægning mv., hvis der skal gennemføres fysiske indgreb i natur og landskabet, og som er nødvendige for at realisere et projekt som det omhandlede, herunder foretages ændringer af tilstanden på arealerne, etablere varige anlæg og installationer og gennemføre afværgeforanstaltninger af hensyn til natur- og dyreliv.

Gennemgangen er ikke en udtømmende opregning af, hvilken lovgivning der finder anvendelse på projektet, eller hvilke tilladelser eller dispensationer, der er nødvendige for projektets gennemførelse.

Som følge af § 35, stk. 1 i lov om planlægning, jf. lovbekendtgørelse nr. 572 af 29. maj 2024 (herefter planloven), vil etablering af visse dele af et anlægsprojekt beliggende i landzone kræve en landzonetilladelse. Herudover vil der i nogle tilfælde opstå behov for ændringer i kommune- og lokalplaner. Planlovens bestemmelser om kommune- og lokalplaner indeholder bl.a. regler om vedtagelse af nye planer, ændringer i eksisterende planlægning og dispensation fra eksisterende planlægning.

Det følger endvidere af § 8, stk. 1, i lov om forurenet jord, jf. lovbekendtgørelse nr. 282 af 27. marts 2017 (herefter jordforureningsloven), at når en ejendom er forureningskortlagt, skal kommunalbestyrelsen give tilladelse til ændret arealanvendelse.

Derudover er der i kapitel 2 i naturbeskyttelsesloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 927 af 28. juni 2024 (herefter naturbeskyttelsesloven) fastsat en række forbud mod tilstandsændringer eller bebyggelse inden for bl.a. følgende bygge- og beskyttelseslinjer:  sø- og å-beskyttelseslinjen (naturbeskyttelseslovens § 16), skovbyggelinjen (naturbeskyttelseslovens § 17), fortidsmindebyggelinjen (naturbeskyttelseslovens § 18), kirkebyggelinjen (naturbeskyttelseslovens § 19). Herudover foreskriver kapitel 2 forbud mod tilstandsændringer af bl.a. følgende naturtyper: naturlige søer, beskyttede vandløb, heder, moser, ferske enge og biologiske overdrev (naturbeskyttelseslovens § 3). Gennemførelsen af et anlægsprojekt, der berører de nævnte arealer, beskyttelseslinjer eller naturtyper vil som følge af naturbeskyttelseslovens §§ 65, stk. 1 og 2, forudsætte dispensation, eventuelt indeholdende vilkår om f.eks. afværgeforanstaltninger eller erstatningsbiotoper, fra den relevante myndighed, der enten er miljøministeren eller kommunalbestyrelsen.

Desuden foreskriver naturbeskyttelseslovens § 20 samt bekendtgørelse nr. 941 af 27. juni 2016 om godkendelse af offentlige vejanlæg og af ledningsanlæg mv. i det åbne land (vej- og el-bekendtgørelsen), der er udstedt i medfør af naturbeskyttelseslovens § 20, stk. 2, at et offentligt anlæg, der placeres i det åbne land, skal have en godkendelse.

Herudover fastsætter bl.a. naturbeskyttelseslovens §§ 23 og 24 regler om offentlighedens adgang til naturen. Naturbeskyttelseslovens §§ 23 og 24 indeholder regler om henholdsvis adgang til og ophold i skove og på udyrkede arealer.

EU’s naturbeskyttelsesdirektiver, der omfatter habitat- og fuglebeskyttelsesdirektivet, pålægger medlemslandene at bevare en række arter og naturtyper, som er sjældne, truede eller karakteristiske, ved at udpege særlige områder, hvor disse arter og naturtyper er beskyttede.

Fuglebeskyttelsesområder og habitatområder indgår i det sammenhængende europæiske, økologiske netværk, der betegnes Natura 2000.

Der må ikke iværksættes projekter, der kan skade et Natura 2000-områdes integritet, jf. habitatdirektivets artikel 6, stk. 3, og der er derfor krav til myndighederne om at vurdere konsekvenserne af et projekt i de tilfælde, hvor planen eller projektet kan påvirke et Natura 2000-område væsentligt.

Habitatdirektivet og fuglebeskyttelsesdirektivet sætter ligeledes rammer for beskyttelsen af arter og deres levesteder. Efter habitatdirektivets artikel 12, stk. 1, gælder en generel beskyttelse af bilag IV-arter og deres levesteder også uden for Natura 2000-områderne. Det samme gælder efter habitatdirektivets artikel 13, stk.1, for beskyttelse af plantearter nævnt i bilag IV. Beskyttelsen af fugle omfatter alle vilde fugle også uden for Natura 2000-områderne, jf. fuglebeskyttelsesdirektivets artikel 5 og artikel 9. Fravigelse af beskyttelsen efter habitatdirektivets artikel 12, stk. 1, og artikel 13, stk. 1, med henblik på eksempelvis at varetage væsentlige samfundsmæssige interesser forudsætter, at der ikke findes nogen anden brugbar løsning, og at fravigelsen ikke hindrer opretholdelse af den pågældende bestands bevaringsstatus i dens naturlige udbredelsesområde, jf. habitatdirektivets artikel 16. Der henvises i øvrigt til pkt. 11 om EU-retten.

Naturbeskyttelseslovens § 29 a, stk. 1, indeholder bestemmelser om, at nærmere angivne arter ikke forsætligt må forstyrres med skadelig virkning for arten eller bestanden. I tilknytning hertil fremgår det af naturbeskyttelseslovens § 29 a, stk. 2, at yngle- eller rasteområder for de arter, der er nævnt i bilag 3 til loven, ikke må beskadiges eller ødelægges. One-stop shop bekendtgørelsens § 1 g omfatter lignende formuleringer vedrørende forstyrrelse af arter og bestand og yngleområders tilstand.

Tilsvarende bestemmelser fremgår af lov om jagt- og vildtforvaltning, jf. lovbekendtgørelse nr. 639 af 26. maj 2023 (herefter jagt- og vildtforvaltningsloven), jf. § 6 a, stk. 1 og 2, og § 7, stk. 1 og 2.

Bekendtgørelse nr. 521 af 25. marts 2021 om fredning af visse dyre- og plantearter og pleje af tilskadekommet vildt (herefter artsfredningsbekendtgørelsen) fastsætter regler om fredning af nærmere bestemte dyr, herunder fugle og planter, i form af forbud mod drab, indsamling, handel mv. og varetager individbeskyttelsen for beskyttede bilag IV-arter og fugle, der indgår i bekendtgørelsens kapitel 2 og 3, jf. især § 4, stk. 1 og 2, § 6 og § 10, stk. 1 og 2.

Bekendtgørelsens kapitel 4 omfatter fredning af danske dyr og planter, som ikke er omfattet af bekendtgørelsens kapitel 2 og 3. Der kan, for så vidt angår beskyttelsesbestemmelserne, søges om dispensation fra den relevante myndighed, som er Styrelsen for Grøn Arealomlægning og Vandmiljø.

Med museumsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 358 af 8. april 2014, sikres væsentlige bevaringsværdier på land og til havs. Kapitel 8 og 8 a i museumsloven omhandler bl.a. sikring af kultur- og naturarven i forbindelse med den fysiske planlægning og forberedelse af jordarbejder mv., samt om bevaring af fortidsminder og sten- og jorddiger. Loven foreskriver i kapitel 8 og 8 a et generelt forbud mod at foretage tilstandsændringer af fortidsminder og beskyttede sten- og jorddiger. Kulturministeren (ved Slots- og Kulturstyrelsen) kan i særlige tilfælde dispensere fra forbuddet om tilstandsændringer i fortidsminder. Ved dispensation kan der stilles vilkår om, at der foretages arkæologiske undersøgelser, før anlægsarbejdet kan sættes i gang. Hvis der ved jordarbejde findes fortidsminder, skal arbejdet standses, og Kulturministeren eller det nærmeste statsanerkendte kulturhistoriske museum skal kontaktes. Kulturministeren (ved Slots- og Kulturministeriet) eller museet beslutter snarest efter henvendelsen, om arbejdet kan fortsætte, eller om der skal foretages arkæologiske undersøgelser. Hvis der skal foretages arkæologiske undersøgelser, kan anlægsarbejdet først fortsætte, når undersøgelserne er gennemført, om Kulturministeren (ved Slots- og Kulturministeriet) eller det statsanerkendte museum har frigivet området. Kommunalbestyrelsen kan desuden i særlige tilfælde dispensere fra forbuddet mod tilstandsændringer i beskyttede sten- og jorddiger. Ved dispensation kan der bl.a. stilles vilkår om, at der etableres erstatningsdiger.

Det følger af byggelovens § 16, jf. lovbekendtgørelse nr. 1178 af 23. september 2016, at nedrivning af bebyggelse kræver tilladelse fra kommunalbestyrelsen. Opførelse af bebyggelse til brug for anlægsprojektet er undtaget fra krav om indhentelse af byggetilladelse jf. § 4, stk. 1, nr. 1, i bekendtgørelse nr. 1399 af 12. december 2019 om bygningsreglement 2018.

Efter lov om vandplanlægning, jf. lovbekendtgørelse nr. 126 af 26. januar 2017, fastsætter miljøministeren bl.a. regler, der fastlægger og angiver konkrete miljømål og indsatsprogrammer for hvert vandområdedistrikt med henblik på opnåelse af miljømålene, herunder med henblik på at forebygge forringelse af og opnå god tilstand for overfladevandområder og grundvandsforekomster i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2000/60/EF af 23. oktober 2000 om fastlæggelse af en ramme for Fællesskabets vandpolitiske foranstaltninger (herefter vandrammedirektivet).

Det følger af § 8, stk. 3, i bekendtgørelse nr. 797 af 13. juni 2023 om indsatsprogrammer for vandområder (herefter indsatsbekendtgørelsen), at myndigheder kun kan træffe afgørelse, der indebærer en direkte eller indirekte påvirkning af et overfladevandområde eller en grundvandsforekomst, hvor miljømålet ikke er opfyldt, hvis afgørelsen ikke medfører en forringelse af overfladevandområdets eller grundvandsforekomstens tilstand og ikke hindrer opfyldelse af det fastlagte miljømål, herunder gennem de i indsatsprogrammet fastlagte foranstaltninger. Lov om vandplanlægning med tilhørende bekendtgørelser gennemfører væsentlige, men ikke alle, dele af vandrammedirektivet.

Kommunalbestyrelsen skal i henhold til § 28, stk. 1, i lov om miljøbeskyttelse, jf. lovbekendtgørelse nr. 1093 af 11. oktober 2024 (herefter miljøbeskyttelsesloven) give tilladelse til, at spildevand tilføres havet, søer og åer. Det fremgår af § 4, stk. 3, i bekendtgørelse nr. 532 af 27. maj 2024 om spildevandstilladelser mv. efter miljøbeskyttelseslovens kapitel 3 og 4, at ved tag- og overfladevand forstås regnvand fra tagarealer og andre helt eller delvist befæstede arealer, herunder jernbaner, såfremt det ikke indeholder andre stoffer, end hvad der sædvanligt tilføres regnvand i forbindelse med afstrømning fra sådanne arealer eller har en væsentlig anden sammensætning.

Kommunalbestyrelsen skal i henhold til miljøbeskyttelseslovens § 19 give tilladelse til, at stoffer, produkter og materialer, der kan forurene grundvand, jord og undergrund, nedgraves i jorden, udledes eller oplægges på jorden eller afledes til undergrunden.

Det følger af § 17 i lov om vandløb, jf. lovbekendtgørelse 1217 af den 25. november 2019, at vandløb kun må reguleres efter vandløbsmyndighedens bestemmelse. På tilsvarende måde kræver det i henhold til § 21 vandløbsmyndigheden godkendelse til at anlægge nye vandløb. Vandløbsmyndigheden og anlægsmyndigheden forhandler i henhold til § 64, stk. 2, hvilke foranstaltninger, der skal træffes af hensyn til afvandingsforholdene.

Lov om havstrategi, jf. lovbekendtgørelse nr. 123 af 1. februar 2024 (herefter havstrategiloven), implementerer Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/56/EF af 17. juni 2008 om fastlæggelse af en ramme for Fællesskabets havmiljøpolitiske foranstaltninger (herefter havstrategidirektivet). Det følger af § 18 i lov om havstrategi, at statslige, regionale og kommunale myndigheder ved udøvelse af beføjelser i medfør af lovgivningen er bundet af de miljømål, der er fastsat i havstrategien.

Af den relevante lovgivning vil oftest også følge en adgang til at klage over de afgørelser, der træffes i relation til projektet, medmindre klageadgangen efter den relevante lovgivning er afskåret. Der vil i den forbindelse som oftest også være fastsat regler om klagemyndighed og opsættende virkning af klage.

3.5.2 Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Anlægsloven vil udgøre det fornødne retsgrundlag for, at transportministeren ved Vejdirektoratet kan udføre de fysiske arbejder og indgreb, som er en forudsætning for at gennemføre projektet. Bemyndigelsen i lovforslagets § 1 vil indebære, at transportministeren ved Vejdirektoratet kan gennemføre de fysiske indgreb i naturen og i landskabet, som er nødvendige for at realisere projektet. Disse indgreb vil blive gennemført i overensstemmelse med anlægslovens bestemmelser og inden for rammerne af den udførte miljøkonsekvensvurdering.

Der er i henhold til habitatdirektivets artikel 6, stk. 3, foretaget en væsentlighedsvurdering af anlægsprojektets påvirkning på Natura 2000-områderne N139 Øvre Mølleådal, Furesø og Frederiksdal Skov samt N136 Roskilde Fjord og Jægerspris Nordskov.

Der er i væsentlighedsvurderingen vurderet, at det kan udelukkes, at projektet har en væsentlig påvirkning af Natura 2000-områderne N139 og N136. Der er derfor ikke foretaget en konsekvensvurdering for at afgøre, om projektet er skadeligt for områdets udpegningsgrundlag jf. habitatdirektivets artikel 6.

På baggrund af de gennemførte miljømæssige vurderinger af anlægsprojektet i § 1 er det vurderingen, at gennemførslen af projektet vil kunne ske inden for rammerne af habitatdirektivets artikel 6, stk. 3. Lovforslaget vil udgøre godkendelse af projektet i forhold til habitatdirektivets artikel 6, stk. 3.

For at skabe klarhed om, at anlægsloven vil udgøre det fornødne retlige grundlag for de fysiske arealindgreb, foreslås det i lovforslagets § 6, at visse konkrete bestemmelser og tilladelseskrav i planloven og naturbeskyttelsesloven ikke vil finde anvendelse ved gennemførelse af projektet nævnt i § 1, og dermed fraviges med anlægsloven.

Anlægsprojektet, afledte terrænreguleringer og beplantning uden for anlægsområdet, vil kunne gennemføres uden forudgående kommune- eller lokalplanplanlægning og uden tilladelse mv. efter de regler, som fraviges i § 5.

Konsekvensen af fravigelsen af anden lovgivning vil ikke medføre, at de planlægningsmæssige, natur- og miljømæssige hensyn mv., der ligger bag de pågældende bestemmelser i anden lovgivning, ikke skal varetages i anlægsprojektet. De nævnte hensyn vil i stedet blive varetaget af anlægsmyndigheden i anlægsprojektet efter reglerne i lovforslaget. De bestemmelser i anden lovgivning, som ikke vil finde anvendelse som følge af anlægsloven, jf. lovens § 6, vil omhandle forhold, som er behandlet og vurderet i miljøkonsekvensrapporten, hvilket giver det fornødne faglige grundlag for, at det pågældende hensyn vil blive varetaget og reguleres direkte med anlægsloven.

Der henvises i øvrigt til forslagets § 5 og bemærkningerne hertil.

De bestemmelser og krav om tilladelse, godkendelse eller dispensation i den øvrige lovgivning, som ikke udtrykkeligt fraviges, finder stadig anvendelse for anlægsprojektet, herunder også reglerne om tilsyn, håndhævelse og straf for overtrædelse af regler, som ikke er fraveget. Hvor bestemmelserne i de nævnte love indeholder skønsmæssige beføjelser for myndigheden, og hvor der efter disse kan tages hensyn til bygherrens interesser og samfundets interesser i et givent projekt, er det den generelle vurdering, at hensynet til projektet kan indgå med betydelig vægt.

Det forhold, at den lovgivning, som ikke er fraveget, fortsat gælder for anlægsprojektet, betyder, at der vil blive truffet en række konkrete afgørelser om tilladelser og godkendelser over for Vejdirektoratet samt deres entreprenører. De kompetente myndigheder har fortsat tilsynskompetencen for så vidt angår de bestemmelser, som ikke er udtrykkeligt fraveget i forslaget til § 6, og det kan ikke udelukkes, at der vil blive meddelt påbud, forbud mv. vedrørende overholdelsen af de afgørelser eller den direkte gældende lovgivning, som fortsat finder anvendelse på anlægsprojektet. Disse afgørelser kan have betydning for anlægsprojektets realisering og fremdrift.

Tilladelser eller dispensationer vil kunne påklages administrativt, bl.a. til Miljø- og Fødevareklagenævnet, af enhver, som har en retlig interesse og i henhold til de fastlagte procedurer i den pågældende lovgivning. I visse tilfælde vil en klage have eller kunne tillægges opsættende virkning for projektet. Hvis rekursinstansen finder grundlag for at hjemvise en afgørelse, vil myndigheden efter praksis være nødsaget til at meddele afgørelse om standsning af anlægsarbejdet, hvis det pågår. Anlægsarbejdet vil herefter skulle afvente, at myndigheden genbehandler sagen (fysisk eller retlig lovliggørelse).

Klagesager vil derfor kunne indebære betydelige og reelle risici og usikkerheder for projektet i form af forsinkelse og dermed fordyrelse af anlægsprojektet.

Det foreslås derfor i § 6, stk. 1, at myndighedernes afgørelser vedrørende anlægsprojektet nævnt i § 1, som træffes efter de love nævnt i lovforslagets § 6, samt regler udstedt i medfør af disse, ikke kan påklages til anden administrativ myndighed. Det vil dog som sædvanligt være muligt at indbringe sagen for domstolene, dog med en frist på seks måneder af hensyn til projektets fremgang. Der vil ligeledes også være den almindelige adgang til at indbringe klager for Folketingets Ombudsmand.

Myndighedernes afgørelser vedrørende projektet i henhold til miljøbeskyttelsesloven, naturbeskyttelsesloven, vandløbsloven med undtagelse af kapitel 13, og regler udstedt i medfør af disse love, vil kunne indbringes for transportministeren, jf. forslaget til § 6, stk. 2.

Transportministeren vil - som øverste ansvarlig for projekterne - have en konkret viden om rammerne for det samlede projekt, som, hvor det er muligt, vil kunne inddrages ved stillingtagen til konkrete klagesager. Endvidere foreslås det af samme grund, at transportministeren kan beslutte at overtage kommunalbestyrelsens beføjelser efter de i § 6, stk. 1, nævnte love i sager, der vedrører anlægsprojektet.

Der henvises i øvrigt til forslagets § 6 og bemærkningerne hertil.

**3.6 Ledninger**

3.6.1 Gældende ret

Det følger af vejlovens § 77, stk. 1 og 2, om gæsteprincippet, at arbejder på ledninger i eller over offentlige veje, herunder om nødvendigt flytning af ledninger, i forbindelse med arbejder, der iværksættes inden for rammerne af de formål, som vejmyndigheden kan varetage, betales af ledningsejeren, medmindre andet er særligt bestemt ved aftale, kendelse afsagt af en ekspropriationskommission nedsat i henhold til ekspropriationsprocesloven eller afgørelse truffet af en kommunalbestyrelse efter vandforsyningslovens §§ 37 og 38, jf. § 40. Tilsvarende bestemmelser findes i § 70 i lov om private fællesveje, jf. lovbekendtgørelse nr. 1050 af 17. september 2024 (herefter privatvejsloven), for så vidt angår ledninger i eller over private fællesveje og udlagte private fællesveje i byer og bymæssige områder.

Gæsteprincippet gælder i henhold til retspraksis også ulovbestemt for ledninger i eller over andre arealer end vejarealer. Højesteret har i dom af 22. september 2009 (UfR 2009.2978 H - dommen om Motorring 3) udtalt, at gæsteprincippet er betegnelsen for en udfyldende regel, der finder anvendelse i tilfælde, hvor der uden vederlag er givet tilladelse til at anbringe en ledning på en ejendom. Reglen indebærer, at ledningsejeren som "gæst" skal bekoste ledningsarbejder, der er nødvendiggjort af arealejerens ændrede benyttelse af det areal, hvor ledningen er anbragt. En erhverver af fast ejendom indtræder som udgangspunkt i overdragerens rettigheder og forpligtelser vedrørende ejendommen. Ledninger, der oprindeligt var anbragt som "gæster'' på private arealer, var således også efter ekspropriation omfattet af gæsteprincippet. Højesteret udtalte, at gæsteprincippet har fundet udtryk i vejlovens § 106 (den gældende vejlovs § 77). Denne bestemmelse omfatter arbejder, der er iværksat af vejmyndigheden inden for rammerne af de formål, som myndigheden kan varetage.

I dom af 19. maj 2015 (UfR 2015.2854 H - dommen om Vintapperrampen) udtalte Højesterets flertal, at gæsteprincippet bygger på den ordning, at arealejeren, der giver en ledningsejer tilladelse til at anbringe en ledning på arealet, og som forpligter sig til at beskytte ledningen, bevarer retten til at ændre anvendelsen af arealet, selv om dette måtte indebære, at ledningen må flyttes. Det fremgår af samme dom, at en ledningsejer efter gæsteprincippet har pligt til også at betale for andre tekniske løsninger end en fjernelse eller omlægning af ledninger, når disse løsninger er alternativer til en flytning eller omlægning.

I dom af 23. oktober 2018 (UfR 2019.464 H - dommen om prøvegravninger i Frederikssundsvej) fastslog Højesteret, at der ikke med lov om registrering af ledningsejere (ledningsejerregisterloven) er gjort udtømmende op med en ledningsejers forpligtelse til at give oplysninger om sine ledningers placering, og at gæsteprincippet indebærer, at en ledningsejer er forpligtet til at oplyse en mere præcis placering af sin ledning end den, der følger af ledningsejerregisterloven, og til at betale omkostningerne forbundet hermed, hvis disse oplysninger er nødvendige for at kunne tage stilling til, om arealejerens ændrede anvendelse af arealet nødvendiggør en flytning eller omlægning af ledninger.

Højesteret har desuden i dom af 4. september 2007 (UfR 2007.3009 H - dommen om Flintholm Station) udtalt, at gæsteprincippet i vejlovens § 106 (den gældende vejlovs § 77) også finder anvendelse for veje, hvor ledningsarbejder udføres i forbindelse med et "sammensat anlægsprojekt", uanset hvilke dele af projektet, der gør ledningsarbejdet nødvendige.

Højesteret har i dom af 16. februar 2017 (UfR 2017.1536 H - dommen om Cityringen) fastslået, at cityringlovens § 7, stk. 5, nr. 2, skal fortolkes i overensstemmelse med vejlovens gæsteprincip og den praksis, der knytter sig hertil. I begrundelsen for dommen anføres det bl.a., at når en lovbestemmelse (som § 7, stk. 5, i cityringloven) er baseret på et almindeligt retsprincip som gæsteprincippet, er der en klar formodning for, at bestemmelsen skal fortolkes i overensstemmelse med det til enhver tid værende indhold af dette retsprincip, som løbende fastlægges af domstolene og i eventuel senere lovgivning.

I dom af 15. februar 2022 (UfR 2022.1635 H - dommen om Aalborg Kloak) udtalte Højesteret, at det ulovbestemte gæsteprincip er udviklet i retspraksis med sigte på tilfælde, hvor tilladelsen til ledningsejeren beror på en aftale med arealejeren og må ses i lyset af det gavemoment, der kan ligge i en sådan aftale. Gæsteprincippet er en udfyldningsregel og finder derfor kun anvendelse, hvis ikke andet fremgår eller kan udledes af den pågældende aftale. Højesteret fastslog, at anbringelse af ledninger, der beror på en offentligretlig afgørelse (landvæsenskommissionskendelse) truffet med hjemmel i lov, ikke kan begrunde en anvendelse af det ulovbestemte gæsteprincip, da de hensyn, der ved aftaler mellem ledningsejer og arealejer om anbringelse af ledninger kan begrunde anvendelse af det ulovbestemte gæsteprincip, herunder det nævnte gavemoment, ikke i almindelighed kan overføres på sådanne tilfælde. I disse tilfælde er der en formodning for, at arealejeren selv skal betale for ledningsomlægning, der sker på arealejerens foranledning, og det kræver særlige holdepunkter i den offentligretlige afgørelse, hvis dette udgangspunkt skal fraviges.

Højesteret har i dom af 14. marts 2022 (UfR 2022.2004 - sagen om Holstebromotorvejen) fundet, at de hensyn, der ved aftaler mellem ledningsejer og arealejer kan begrunde anvendelse af det ulovbestemte gæsteprincip, ikke i almindelighed kan overføres til en situation, hvor ledningerne var anbragt i henhold til deklarationer, der beroede på en ensidig ejerdisposition, idet en kommune var både ledningsejer og arealejer, da ledningerne blev anbragt. Højesteret bemærkede herved, at der i sådanne tilfælde normalt er en formodning for, at pålæggelse af en deklaration om sikring af ledninger har til formål bl.a. at fastslå, at ledningsejeren ikke skal betale for ledningsomlægninger, der sker på arealejerens foranledning, hvis der på et senere tidspunkt ikke længere er identitet mellem ledningsejeren og arealejeren. Retstillingen var ikke ændret som følge af, at ledningerne var overdraget til andre, hvorfor arealejeren skulle afholde udgifterne til arbejdet vedrørende de fire ledninger. De øvrige 17 ledninger var anbragt i henhold til aftaler, hvor der var aftalt erstatning. Højesteret udtalte bl.a., at det i en situation, hvor der er aftalt erstatning, påhviler arealejeren at godtgøre, at betalingen ikke udgør vederlag for, at ledningsanlægget ikke skal ligge på gæstevilkår.

3.6.2 Transportministeriets overvejelse og den foreslåede ordning

Gennemførelsen af anlægsprojektet vil gøre det nødvendigt at gennemføre ledningsarbejder. Der vil bl.a. skulle flyttes eller omlægges en række forskellige typer forsyningsledninger. Det forudsættes, at flytning og omlægning af ledninger til placering på ejendomme tilhørende tredjemand som udgangspunkt sker ved frivillig aftale herom. Såfremt det konkret ikke er muligt at opnå enighed om en aftale, må flytningen eller omlægningen ske ved ekspropriation med hjemmel i den relevante særlovgivning for de pågældende ledninger. Nærværende lovforslag indeholder ikke hjemmel til ekspropriation til placering af ledninger på tredjemands ejendom.

Lovforslaget indeholder i §§ 7-9 regler om udførelse af og betaling for ledningsarbejder nødvendiggjort af projekts gennemførelse, herunder regler om flytning og omlægning af ledninger og om behandlingen af eventuelle tvister om erstatning for ledningsarbejder mv.

Transportministeren har en tilsvarende kompetence i andre anlægslove, herunder lov om udbygning af rute 11 mellem Korskro og Varde og lov om udbygning af rute 9 ved Nørreballe og etablering af tunnel under Marselis Boulevard i Aarhus.

**4. Konsekvenser for opfyldelsen af FN’s verdensmål**

Udbygningen af Ring 4 Nord mellem Ballerup C og Hillerødmotorvejen, jf. lovforslagets § 1, bidrager til en mere effektiv og robust infrastruktur i hovedstadsområdet. Projektet understøtter verdensmål 9 – Industri, innovation og infrastruktur, herunder delmål 9.1 (udvikling af pålidelig, bæredygtig og robust infrastruktur) og 9.4 (opgradering af infrastrukturen med øget bæredygtighed).

Anlægsprojektet fremmer verdensmål 3 – Sundhed og trivsel, særligt delmål 3.6 (reduktion af dødsfald og tilskadekomster som følge af trafikulykker), gennem forbedringer af trafiksikkerheden og nye, trygge stikrydsninger. Som led i planlægningsarbejdet er der gennemført workshops med lokale borgere, kommuner og interesseorganisationer, hvor input fra lokalsamfundet har bidraget til at identificere bedre og mere sikre krydsningsmuligheder for gående og cyklister. Denne tidlige inddragelse understøtter verdensmål 11 – Bæredygtige byer og lokalsamfund, delmål 11.3 (inkluderende og bæredygtig byplanlægning og deltagelse), samt verdensmål 16 – Fred, retfærdighed og stærke institutioner, delmål 16.7 (involverende, deltagende og repræsentativ beslutningstagning på alle niveauer).

Etablering af støjskærme og forbedret vejafvanding vil reducere miljøpåvirkninger fra trafikken og forbedre rensningen af overfladevand. Tiltagene bidrager til verdensmål 6 – Rent vand og sanitet, særligt delmål 6.3, der handler om at forbedre vandkvaliteten gennem reduktion af forurening, behandling af afstrømmende vand og øget genanvendelse. I anlægsprojektet sker dette ved etablering af nye regnvandsbassiner og afvandingssystemer, der sikrer effektiv rensning af vejvand, beskytter lokale vandløb som Tibberup Å og samtidig skaber rekreative vådområder med naturmæssig merværdi. Tiltagene bidrager desuden til verdensmål 11 – Bæredygtige byer og lokalsamfund, delmål 11.6 (reduktion af miljøpåvirkninger fra byer).

Anlægsprojektet rummer desuden en række naturforbedrende tiltag, herunder etablering af faunapassager ved Tibberup Å og Hjortespringkilen, som styrker sammenhængen mellem levesteder og gør det muligt for dyr at krydse vejen sikkert. Samlet understøtter disse tiltag verdensmål 15 – Livet på land, særligt delmål 15.5, ved at beskytte og genoprette økosystemer samt modvirke tab af biodiversitet.

I både anlægs- og driftsfasen arbejdes der desuden målrettet med genbrug af materialer, lokal håndtering af overskudsjord og ressourceeffektivitet. Anlægsprojektet prioriterer at genanvende eksisterende bærelag og nyttiggøre jord i nærliggende anlæg som støjvolde. Disse tiltag reducerer behovet for tilkørsel af nye råstoffer og mindsker transportbelastningen. Derved bidrager projektet aktivt til verdensmål 12 – Ansvarligt forbrug og produktion, delmål 12.2, ved at fremme bæredygtig forvaltning og effektiv udnyttelse af naturressourcer gennem en cirkulær tilgang til anlæg og materialehåndtering. Der henvises til lovforslagets pkt. 9 om klimamæssige konsekvenser og pkt. 10 om miljø- og naturmæssige konsekvenser.

**5. Økonomiske konsekvenser og implementeringskonsekvenser for det offentlige**

Projektet forestås af Vejdirektoratet som anlægsmyndighed og har dermed både økonomiske og implementeringsmæssige konsekvenser for Transportministeriet i forbindelse med anlægsperioden.

Arbejdet med at beskrive anlægget i detaljer, som kan danne baggrund for ekspropriation og udbud, udføres af Vejdirektoratet og eksterne rådgiverfirmaer. Rådgivningsopgaver og anlægsarbejder udbydes efter gældende regler herfor.

Vejdirektoratet fører som anlægsmyndighed tilsyn med entreprenørernes arbejde for at sikre, at det aftalte arbejde leveres i den aftalte kvalitet, tid og pris. Herudover skal projektforløbet styres, kontrolleres og dokumenteres. Vejdirektoratet vil løbende undersøge og afprøve mulighederne for at anvende nye metoder og ny teknologi med henblik på at optimere projektet trafiksikkerhedsmæssigt, miljømæssigt, økonomisk og tidsmæssigt.

Den berørte kommune, region og de statslige styrelser vil i relation til anlægsprojektet skulle behandle ansøgninger og anmeldelser fra Vejdirektoratet med henblik på at vurdere, hvilke krav der stilles i forbindelse med tilladelser, godkendelser og dispensationer til projektet som følge af krav hertil i bl.a. natur- og miljølovgivningen.

Der skal foretages ledningsarbejder, som nødvendiggøres af anlægsprojektet. Fordelingen af udgifter hertil afhænger af den enkelte lednings retsstilling, og udgifter forbundet med gennemførelsen af ledningsarbejder, nødvendiggjort af anlægsprojektet som nævnt i § 1, kan således forventes at skulle afholdes både af projektet og af den enkelte ledningsejer.

Eventuelle klager til Transportministeriet i medfør af lovforslagets § 6, stk. 2, vil medføre øget ressourceforbrug i Transportministeriet til behandling af klagerne.

Fremtidig drift og vedligehold af de statslige vejanlæg varetages af Vejdirektoratet, som vejmyndighed, jf. vejlovens § 6, stk. 2.

Principperne om digitaliseringsklar lovgivning er iagttaget og vurderes ikke at være relevante i forhold til lovforslagets enkelte dele.

**5.1 Anlægsøkonomi og tidsplan**

Anlægsoverslaget for projektet er udarbejdet efter Transportministeriets retningslinjer for ny budgettering af anlægsprojekter på vej- og baneområdet (Akt 16 af 24. oktober 2006 og Hovednotat for Ny Anlægsbudgettering december 2017) også kaldet ny anlægsbudgettering.

Anlægsoverslaget er opgjort på fire niveauer: fysikoverslag, basisoverslag, ankerbudget (projektbevilling) og samlet anlægsbudget (totaludgift).

Fysikoverslag er udarbejdet ved hjælp af Vejdirektoratets overslagssystem. Det vil sige, at det er baseret på teoretiske mængder fra det foreliggende skitseprojekt og enhedspriser og erfaringer fra de seneste sammenlignelige anlægsarbejder.

Basisoverslag udgør fysikoverslaget tillagt tværgående udgifter såsom projektering, tilsyn og administration, men ikke moms.

I henhold til ny anlægsbudgettering bevilges basisoverslaget tillagt 10 pct. til gennemførelse af projektet (ankerbudgettet/projektbevilling). Herudover afsættes yderligere en central reserve på 5 pct. Det samlede anlægsbudget (totaludgift) vil således udgøre basisoverslaget plus 15 pct.

Anlægsoverslaget er behæftet med usikkerhed, da udgifter til bl.a. ekspropriation, jordarbejder og arkæologi ikke kan beregnes præcist på forhånd. Projektets detaljerede udformning, mængder mv. kendes først på et senere tidspunkt, ligesom udviklingen i konjunktur- og konkurrencesituationen på licitationstidspunktet er af væsentlig betydning for anlægsudgifternes endelige størrelse. Yderligere kan de arkæologiske forundersøgelser vise, at det bliver nødvendigt at foretage egentlige udgravninger af fund.

Der er i 2025 gennemført ekstern kvalitetssikring af projektet, miljøkonsekvensvurderingen og anlægsoverslaget for det samlede undersøgte projekt for en udvidelse af Ring 4 Nord.

5.1.1 Anlægsøkonomi for projektet

Det samlede anlægsbudget for projektet er beregnet til 1.233 mio. kr. (FL-26, Vejindeks 143,01). Den centrale reserve placeres hos transportministeren, mens Vejdirektoratet råder over ankerbudgettet.

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Basisoverslag | Ankerbudget  (basisoverslag + 10 pct.) | Samlet anlægsbudget  (basisoverslag + 15 pct.) |
| 1.072,2 | 1.179,4 | 1.233 |

Tabel 1. Basisoverslag, ankerbudget og samlet anlægsbudget for projektet i mio. kr. (FL-26, Vejindeks 143,01).

Projektet vil kunne gennemføres på ca. 6 ½ år fra anlægslovens vedtagelse. Her vil der indledningsvist skulle bruges ca. 3 år på udbud, myndighedsbehandling, detailprojektering, besigtigelse og ekspropriation mv. Herefter vil anlægsarbejdet kunne startes op, samtidig med at den videre detailprojektering fortsættes. Anlægsarbejdet vil kunne færdiggøres inden for en periode på ca. 3 ½ år.

Anlægsarbejdet forventes at kunne gennemføres efter følgende relative tidsplan i forhold til projektets igangsætning:

2026-2029: Forventet detailprojektering, udbud, forventet besigtigelse, forberedende arbejder mv. samt forventet ekspropriation.

2029-2032: Anlægsarbejder igangsættes, og anlægget ibrugtages løbende.

2032: Forventet åbning

2033: Færdiggørelsesarbejder

Tidsplanen konsolideres endeligt i forbindelse med detailprojektering af projektet.

|  |  |
| --- | --- |
| År | Anlægsbevilling  mio. kr. |
| 2026 | 18,7 |
| 2027 | 53,6 |
| 2028 | 75,1 |
| 2029 | 128,7 |
| 2030 | 211,8 |
| 2031 | 340,4 |
| 2032 | 308,3 |
| 2033 | 96,4 |

Tabel 2. Forventet årsopdelt samlet anlægsbudget for projektet i mio. kr. (Finanslovsindeks 2026) baseret på projektets bevilling.

Som en del af miljøkonsekvensvurderingen er der gennemført en samfundsøkonomisk analyse, som er en systematisk vurdering af et tiltags fordele og ulemper for samfundet, hvor en række udvalgte effekter omregnes til kroner og øre. Foruden anlægsomkostninger og driftsøkonomi indgår også brugereffekter, gener i anlægsperioden, eksterne effekter og øvrige effekter herunder miljøeffekter m.m. i den samfundsøkonomiske analyse. Den samfundsmæssige forrentning for anlægsprojektet er beregnet til 3,9 pct., og nettonutidsværdien er opgjort til 256 mio. kr. (Finanslovsindeks 2026). Den samfundsmæssige forrentning er desuden beregnet til 5,4 pct, og nettonutidsværdien opgjort til 763 mio. kr. for en ren vejudvidelse uden busbaner. Notat om de trafikale og samfundsøkonomiske effekter ligger tilgængelig på Vejdirektoratets hjemmeside under projektet for MKV Ring 4 Nord.

**6. Regionale konsekvenser, herunder for landdistrikter**

Ring 4-korridoren udgør en af de vigtige ringforbindelser i hovedstadsområdet, der fordeler den overordnede vejtrafik rundt om de centrale dele af Københavnsområdet. Korridoren skaber en tværforbindelse mellem de enkelte byfingre. På Ring 4 Nord er der særligt i morgen- og eftermiddagsmyldretiden kapacitetsproblemer, særligt omkring krydsene på strækningen. Dette skyldes flere faktorer, herunder mængden af trafik i myldretiden (spidstimen), vejens og krydsenes kapacitet og overgange mellem 2- og 1-sporede strækninger, samt generelle flaskehalse andre steder på det overordnede vejnet omkring Hovedstaden.

Det foreslåede anlægsprojekt vil medføre en bedre fremkommelighed i Hovedstadsområdet for vejtrafikken generelt og for den kollektive trafik i form af bedre fremkommelighed for de regionale buslinjer, der kører via Ring 4 Nord.

**7. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet mv.**

Det foreslåede anlægsprojekt vil øge fremkommeligheden, hvilket vil medføre positive økonomiske konsekvenser for erhvervslivet. Det vil føre til flere fordele – både ved transport af varer og bedre adgang til arbejdskraft. Fordelene vil kunne øge virksomhedernes produktivitet, da deres konkurrenceevne forbedres. Mere indirekte effekter vil være positive konsekvenser som følge af et større arbejdskraftopland, da rejsetiden og omkostningerne for pendlerne også vil blive reduceret.

Anlægsarbejdet vil blive tilrettelagt med videst mulig hensyntagen til fremkommeligheden for trafikken. Arbejdet gennemføres med trafikken opretholdt i begge retninger, dog med reducerede hastigheder og smalle kørespor.

Lovforslaget medfører administrative konsekvenser for erhvervslivet. Konsekvenserne består i, at anlægsprojektet nævnt i § 1 efter færdiggørelsen kan føre til mindre trængsel og kortere rejsetid, men vil også i anlægsperioden kunne medføre visse gener for erhvervslivet som anvender de berørte vejstrækninger.

Lovforslagets bemyndigelsesbestemmelser forventes at medføre administrative konsekvenser under 4 mio. kr.

**8. Administrative konsekvenser for borgerne**

Lovforslaget vil have negative administrative konsekvenser for borgerne.

For beboere der berøres af permanent eller midlertidig arealerhvervelse, vil der være administrative konsekvenser, så længe ekspropriationsforretningerne mv. foregår. Ejerne af de berørte ejendomme vil blive inddraget direkte ved breve fra Vejdirektoratet samt ekspropriationsmyndighederne.

Lovforslaget afskærer adgangen til at påklage kommunalbestyrelsens eller en statslig myndigheds afgørelse vedrørende anlægsprojektet til anden administrativ myndighed.

**9. Klimamæssige konsekvenser**

Udvidelse af Ring 4 Nord skønnes ikke at medføre forøget trafik, og dermed skønnes projektet ikke at påvirke de nationale udledninger.

Danmarks klimaaftryk opgøres fra produktionssiden, jf. den danske målsætning om at reducere udledningen af CO2-ækvivalenter med 70 pct. i 2030 i forhold til niveauet i 1990. Med denne tilgang vil transportsektorens udledning fra et anlægsprojekt primært omfatte det transportarbejde, der sker ved anvendelsen af anlægget efter ibrugtagning, mens udledninger fra etableringen af anlægget indgår som strukturel effekt under andre sektorer i det omfang udledningerne sker i Danmark.

I forbindelse med beslutninger om anlægsprojekter er der også et ønske om at kende projektets samlede udledninger målt i CO2-ækvivalenter, uagtet om udledningerne sker i Danmark eller i udlandet. Derfor opgøres klimaaftrykket også fra forbrugssiden, hvilket betyder, at opgørelsen inddrager bruttoudledninger fra etablering af anlægget, herunder materialer og arbejdskørsel. Bruttoopgørelsen af et anlægsprojekts udledning af CO2-ækvivalenter tager ikke højde for, at anlægsprojektet kan fortrænge anden CO2-udledning fra en alternativ anvendelse af anlægsmidlerne enten i den private eller den offentlige sektor.

I miljøkonsekvensvurderingen af projektet er det endnu ikke fastlagt præcist, hvordan anlægsarbejdet skal udføres. Vejdirektoratet arbejder med at nedbringe klimaaftrykket fra anlægsarbejdet via optimering i detailprojektering samt krav i udbud og kontrakter. De konkrete krav til nedbringelse af klimaaftrykket ved produktion af eksempelvis asfalt og beton vil blive defineret i den efterfølgende udbudsproces.

Opgjort fra forbrugssiden vil anlægsprojektet have et klimaaftryk som følge af anlægsarbejdet.

I anlægsfasen skal der anvendes råmaterialer f.eks. asfalt, stål og beton. Fremstillingen af disse har et forbrugsbaseret klimaaftryk. I anlægsfasen skal der desuden bruges entreprenørmaskiner, der både vil udsende CO2 og luftforurenende stoffer (primært NOX) samt støv. Vejdirektoratet skønner, at CO2-udledningen fra anlægsfasen er mellem 20.700 – 22.700 tons brutto alt efter, i hvilken grad forventningerne til den teknologiske udvikling indfris. Størstedelen af udledningen er fra produktion af materialer til projektet. De øvrige udledninger kommer fra transport af materialer, herunder jordtransporter samt emissioner fra entreprenørmateriel.

**10. Miljø- og naturmæssige konsekvenser**

Miljøkonsekvensrapporten omhandler de forventede miljømæssige konsekvenser ved udvidelse af Ring 4 Nord mellem Ballerup C og Hillerødmotorvejen, jf. lovens § 1. Lovforslaget medfører i øvrigt ikke miljømæssige konsekvenser.

**10.1 Planforhold**

Anlægsprojektet er beliggende i Ballerup, Herlev, Furesø og Gladsaxe Kommuner.

Anlægsprojektets linjeføring er overvejende beliggende i byzone, men omfatter også et landzoneområde i Ballerup og Herlev kommuner, benævnt Hjortespringkilen. Selve vejudvidelsen kan hovedsageligt ske inden for det eksisterende udskilte vejareal. På strækningen mellem Klausdalsbrovej og Hillerødmotorvejen, hvor der skal anlægges busbaner, skal der inddrages et smalt areal langs det eksisterende udskilte vejareal. Det vurderes, at anlægsprojektet er i overensstemmelse med kommuneplanrammer og lokalplaner.

Der skal etableres tre regnvandsbassiner og to erstatningssøer indenfor kommuneplanrammer for rekreativt område. Regnvandsbassiner og erstatningssøer vurderes at passe ind i de landskabelige værdier og vil ikke forhindre offentlig adgang til områderne, hvorfor projektet vurderes ikke at påvirke kommuneplanrammerne betydeligt.

For en oversigt over lokalplaner og kommuneplanramme i nærheden af anlægsprojektet henvises til miljøkonsekvensrapport 2025 kapitel 7 om planforhold og tekniske anlæg.

**10.2 Landskab og visuelle forhold**

10.2.1 Eksisterende forhold

Ring 4 Nord forløber hovedsageligt igennem bymæssig bebyggelse. Landskabet langs Ring 4 er overvejende karakteriseret ved et dødislandskab med et svagt bakket terræn med flere små søer. I den centrale del ved Hjortespringkilen brydes landskabet af en tunneldal, der er udlagt som grøn kile.

Hjortespringkilen, hvoraf en del af landskabet er udpeget som bevaringsværdigt landskab, er sårbar overfor fysiske ændringer, mens det urbane landskab syd og nord herfor er robust over for fysiske ændringer.

10.2.2 Påvirkning i anlægsfasen

I det urbane landskab vurderes særligt de midlertidige arbejdsarealer og anlægsaktiviteterne i forbindelse med opsætning af støjskærme at medføre visuelle forstyrrelser i landskabet langs strækningen. Dette forventes at foregå gennem hele anlægsfasen.

Anlægsaktiviteterne i det urbane landskab sker i et landskab, der i høj grad er visuelt påvirket af eksisterende bebyggelse og anlæg, herunder trafik fra den eksisterende Ring 4 Nord, samtidig med at landskabet i dette område vurderes at være et karakteristisk urbant landskab uden bevaringsværdier. På den baggrund vurderes den visuelle påvirkning i anlægsfasen at være begrænset.

I Hjortespringkilen vurderes særligt det store, midlertidige arbejdsareal ved Nordbuen i Ballerup Kommune, anlæg af busbaner øst for Ring 4 Nord mellem Klausdalsbrovej til Hjorteengen, anlæg af støjskærme og rydning af skov at medføre visuelle forstyrrelser i landskabet langs strækningen, særligt mellem Nordbuen/Klausdalsbrovej i Ballerup Kommune og Tibberup Å i Herlev Kommune. Endvidere vurderes anlæggelsen af de to nordlige regnvandsbassiner midlertidigt at forringe landskabets oplevelsesværdi.

Anlægsaktiviteterne i Hjortespringskilen sker i et landskab, der er visuelt påvirket af eksisterende veje. Dog sker anlægsaktiviteterne i et særligt karakteristisk landskab med stedvise rumlige og visuelle kvaliteter, der har en høj sårbarhed over for fysiske ændringer, som forringer den visuelle oplevelsesværdi på langs og tværs af kilen. Den største påvirkning i anlægsfasen vil være mellem Nordbuen/Klausdalsbrovej i Ballerup Kommune og Tibberup Å i Herlev Kommune. Varigheden af de anlægsaktiviteter, der påvirker landskabets rumlige og visuelle forhold, er midlertidige. I takt med at anlægsfasen skrider frem vil påvirkningen løbende blive mindre. På den baggrund vurderes den samlede visuelle påvirkning i anlægsfasen at være moderat.

10.2.3 Påvirkning i driftsfasen.

I den nordlige del af det urbane landskab fra omkring Krebsdammen i Herlev Kommune til Hillerødmotorvejen placeres støjskærmene skiftevis på ydersiden og indersiden af cykelstien. De eksisterende støjskærme erstattes af nye højere støjskærme, hvis skala har en øget synlighed, der bidrager med et let øget teknisk præg. De nye støjskærme erstatter stedvis dele af den grønne korridor langs Ring 4 Nord. Støjskærmene vil - set fra Ring 4 Nord - få en stor synlighed, men fra det omkringliggende landskab vil synligheden være begrænset. Landskabsrummet langs Ring 4 Nord vil fra vejen opleves mere lukket og stedvis styrke oplevelsen af en teknisk præget korridor. Den nordlige del af det urbane landskab rummer ingen særlige landskabs- eller oplevelsesværdi, hvorfor anlægsprojektet vurderes at påvirke landskabets karakter og visuelle forhold i mindre grad.

I den sydlige del af det urbane landskab ved overkørslen fra Ballerup Boulevard til krydset ved Klausdalsbrovej og Nordbuen, vil de nye støjskærme, der er ca. 3-4 meter højere end de eksisterende, tillægge det urbane landskab en let øget teknisk karakter, uden at ændre landskabets grundlæggende karakter og visuelle forhold. Strækningen har ingen særlige landskabsinteresser og fremstår allerede med en teknisk præget karakter.

Vejanlægget indgår i et landskab uden særlige landskabsinteresser og med en teknisk præget karakter. Anlægget vurderes derfor at medføre en mindre påvirkning på landskabets karakter og visuelle forhold på denne del af vejstrækningen.

I overgangen mellem det urbane landskab og Hjortespringkilen vil synligheden af støjskærmene variere afhængigt af orientering. Set fra Ring 4 Nord vil synligheden være stor, grundet nærheden til støjskærmene, samtidig med at de er placeret på begge sider af vejen, hvilket i høj grad bidrager med et øget teknisk præg i landskabet. Vest for Ring 4 Nord vil synligheden være begrænset, mens den fra øst vil være middel, grundet landskabets mindre skala og stedvist åbne karakter, hvor bevoksningen ikke slutter tæt langs vejen. Anlægget vurderes derfor lokalt at medføre en moderat visuel og karaktermæssig betydning i landskabet.

Umiddelbart nord for krydset ved Klausdalsbrovej, og langs vestsiden af Ring 4 Nord, hvor der etableres støjskærme inden for Hjortespringkilen, bidrager støjskærmen med et øget teknisk præg i landskabets ellers lukkede, grønne karakter langs den ene side af Ring 4 Nord. Støjskærmens placering i landskabsrummet vil i middel grad medvirke til at sløre og forringe den visuelle relationen på tværs af Ring 4 Nord, samt øge det tekniske præg i det rekreative og oplevelsesrige landskab på begge sider af vejen. Anlæggets synlighed er stor og er beliggende i et særligt karakteristisk og oplevelsesrigt landskab med visuelle relationer på tværs af vejen. Anlægget vurderes derfor lokalt at medføre en moderat visuel betydning og en stor karaktermæssig betydning i landskabet.

Øst for Ring 4 Nord, fra Klausdalsbrovej til Hjorteengen, etableres busbaner inden for karakterområdet Hjortespringkilen, hvor Ring 4 Nord overvejende vil blive indrammet af støjskærme og busbaner på begge sider af vejen. Påvirkning på landskabet vurderes at være betydelig, da den lukkede, grønne indramning i det bevaringsværdige landskab mod øst erstattes af teknisk anlæg i form af busbaner med støjskærmen i baggrunden.

I Hjortespringskilen, hvor landskabets karakter overvejende er lukket, begrænses påvirkningen til de enkelte landskabsrum, der dannes mellem skovene og den øvrige bevoksning. Samtidig er disse landskabsrum i nogen grad allerede påvirket af tekniske anlæg i form af selve Ring 4 Nord og krydsende veje. Samlet set vurderes der i Hjortespringkilen at være væsentlige påvirkninger på landskab og visuelle forhold som følge af anlægsprojektet.

10.2.4 Afværgeforanstaltninger

Påvirkningen på landskabets karakter og de visuelle forhold inden for Hjortespringskilen afværges ved, at den eksisterende indrammende bevoksning vest for Ring 4 Nord videreføres, således at det rekreative og oplevelsesrige landskab vest for vejen bevares.

**10.3 Kulturarv**

10.3.1 Eksisterende forhold

Området langs Ring 4 Nord er i forvejen ganske bebygget, hvilket betyder, at risikoen for at støde på fortidsminder, som stadig skulle være bevaret, ikke er særlig stor. Undtaget herfra er arealet vest for Ring 4, som løber nord for Klausdalsbrovej til Tibberup Å.

Der er generelt stødt på få fortidsminder i og omkring projektområdet langs Ring 4 Nord. De eksisterende fund er spredt ud over området. Den største koncentration af fund ligger i Gladsaxe Kommune.

Området omkring den del af Ring 4 Nord, som ligger inden for Gladsaxe Kommune, er udpeget som kulturhistorisk bevaringsværdi. Udpegningen er en generel udpegning for hele Gladsaxe Kommune, der skal bevare områdets identitet og karakter.

10.3.2 Påvirkning i anlægsfasen

Anlægsprojektet medfører jordarbejder og inddragelse af arealer, hvor der kan være skjulte arkæologiske fund og fortidsminder.

Arkæologiske fund og fortidsminder, der måtte påtræffes ved forundersøgelser, vil blive udgravet af muserne ved egentlige arkæologiske udgravninger forud for anlægsarbejdet og derved blive registreret og dokumenteret for eftertiden.

Påvirkningen af kulturarv vurderes at være ubetydelig i anlægsfasen.

10.3.3 Påvirkning i driftsfasen

Inden for området med kulturhistorisk bevaringsværdi i Gladsaxe Kommune udvides Ring 4 Nord med to ekstra vognbaner og to busbaner. Udvidelse af vejen vurderes ikke at ændre områdets identitet og karakter i forhold til beliggenheden af eksisterende vej.

Påvirkningen af kulturarv vurderes at være ubetydelig.

10.3.4 Afværgeforanstaltninger

Konsekvenserne for skjulte spor og fortidsminder afværges ved, at der i forbindelse med detailprojekteringen tilrettelægges arkæologiske forundersøgelser i samarbejde med de respektive arkæologisk ansvarlige museer; Kroppedal Museum og Museum Nordsjælland, i det omfang museerne finder det nødvendigt.

Hvis der ved anlægsarbejdet findes spor af fortidsminder, standses arbejdet, og fundet skal meldes til det arkæologisk ansvarlige museum.

**10.4 Befolkning, sundhed og materielle goder**

10.4.1 Eksisterende forhold

Ring 4 Nord er beliggende i et område med bymæssig bebyggelse, som omfatter boliger, erhverv og rekreative interesser i de nærliggende områder.

Ring 4-korridoren udgør en af de vigtige ringforbindelser i hovedstadsområdet, der fordeler den overordnede vejtrafik rundt om de centrale dele af Københavnsområdet. Korridoren skaber en tværforbindelse mellem de enkelte byfingre.

På Ring 4 Nord er der særligt i morgen- og eftermiddagsmyldretiden kapacitetsproblemer, særligt omkring krydsene på strækningen. Dette skyldes flere faktorer, herunder mængden af trafik i myldretiden (spidstimen), vejens og krydsenes kapacitet og overgange mellem 2- og 1-sporede strækninger, samt generelle flaskehalse andre steder på det overordnede vejnet omkring Hovedstaden. Fremkommeligheden forventes yderligere nedsat i fremtiden uden en udvidelse af vejen.

Meget af trafikken i myldretiden og årsagen til de trafikale udfordringer i myldretiden skyldes pendlere til og fra arbejdspladser både i og udenfor Ring 4-korridoren. Ring 4 Nord er således primært præget af personbiler og har i dag en andel af tung trafik med lastbil, lastbil med anhænger og bus på ca. 6 %.

Langs Ring 4 Nord ligger flere tæt bebyggede boligområder fordelt på Ballerup, Herlev, Furesø og Gladsaxe kommuner og erhvervsområdet Lautrup i Ballerup Kommune. Erhvervsområdet Lautrup rummer landets største koncentration af højteknologiske virksomheder med 20.000 arbejdspladser. Der er således en stor pendlertrafik til erhvervsområdet.

Supercykelstien langs Ring 4 er vigtig i forhold til fremkommeligheden på Ring 4 Nord mv. og en afgørende del af det lokale transportsystem, ligesom stikrydsninger ved skærende veje og stiunderføringerne ved Registerstien og Skovbrynet har stor betydning for områdets strukturer, bl.a. adgangen til indkøbsmuligheder, skoler og øvrige bymæssige funktioner samt fritidsaktiviteter.

Trafikken på Ring 4 Nord giver anledning til høj støjbelastning af områderne langs vejen, selv om der langs flere delstrækninger er opsat støjafskærmning. På strækninger uden støjskærm er der en støjpåvirkning på 58 dB eller derover indenfor en afstand af ca. 250 meter fra vejen syd for Klausdalsbrovej og ca. 150 meter fra vejen nord for Klausdalsbrovej. I de afskærmede boligområder er der en støjpåvirkning på 58 dB eller derover indenfor en afstand af ca. 80 meter fra vejen.

10.4.2 Påvirkning i anlægsfasen

I anlægsfasen vil området omkring Ring 4 Nord være præget af anlægsarbejderne. Der vil være mere tung trafik på vejene samt støj, vibrationer, støv og lys fra anlægsaktiviteterne.

Støj fra anlægsarbejderne omfatter strækningsrelaterede anlægsarbejder langs det eksisterende vejanlæg på hele strækningen. Arbejderne gennemføres ad flere omgange, hvor der vil være støjende aktiviteter. I de mellemliggende perioder ligger aktiviteterne stille.

Beregninger viser, at boliger, der ligger nærmere end 45 meter fra det strækningsrelaterede anlægsarbejde risikerer at blive påvirket med støj over kriterieværdien på 70 dB. Ved eventuelt nødvendigt anlægsarbejde uden for normal arbejdstid risikerer boliger, der ligger nærmere end 850 meter fra strækningsrelaterede anlægsarbejde at blive påvirket med støj over kriterieværdien på 40 dB.

De støjende anlægsaktiviteter vil som udgangspunkt forekomme inden for normal arbejdstid. Kun i særlige tilfælde kan støjende anlægsaktiviteter forekomme uden for normal arbejdstid i korte perioder. Der vil i forbindelse med det strækningsrelaterede anlægsarbejde kunne ske en påvirkning med støjniveauer over 70 dB i delperioder over hele anlægsfasen.

Det kan ikke afvises, at der kan forekomme støj om natten. Da det kun vil være i et ubetydeligt omfang, vurderes påvirkningen af menneskers sundhed at være ubetydelig.

Nærliggende boliger til Ring 4 Nord kan periodevist blive påvirket af vibrationer over grænseværdien for mærkbare vibrationer, ligesom nærliggende boliger kan blive påvirket ved ramning af spuns ved stikrydsningen ved Axel Juuls Allé, der udføres i en periode på 3 uger.

Emissionerne fra anlægsarbejdet vil være af kortere varighed på de enkelte lokaliteter langs vejstrækningen. Luftkvaliteten i området vurderes at være god. Spredningsforholdene for emissionerne er gode i projektområdet, så luftforureningen ophobes ikke i nærområdet. På den baggrund vurderes emissionerne fra anlægsaktiviteterne at have en ubetydelig påvirkning af luftkvaliteten lokalt omkring projektområdet og dermed også på befolkningen og menneskers sundhed.

For beboerne i projektområdet vil belysningen fra anlægsarbejderne være en del af den generelle forstyrrelse i området, som anlægsarbejderne medfører. Lyspåvirkningen vurderes at være ubetydelig, idet anlægsarbejdet, der udføres, når det er mørkt, er af begrænset varighed, ligesom lyspåvirkningerne fra anlægsarbejderne er begrænsede, og Ring 4 såvel som de nærliggende boligområder i forvejen er belyst. Dermed vurderes påvirkningen af mennesker og sundhed at være ubetydelig.

I anlægsfasen vurderes der ikke at være selvstændige konsekvenser for materielle goder af betydning. For de påvirkninger, der er knyttet til inddragelse af areal, er forskellen mellem anlægs- og driftsfasen begrænset til, at det inddragede areal er lidt større i anlægsfasen end i driftsfasen på grund af midlertidige arbejdsarealer.

Anlægsarbejderne i forbindelse med projektet kan medføre midlertidig nedsat fremkommelighed på Ring 4 Nord og tilstødende vejnet pga. anlægstrafik til arbejdsområdet. Anlægstrafikken vil dog være meget begrænset i forhold til den eksisterende trafik på Ring 4 Nord.

I hele anlægsfasen vil både Ring 4 Nord og nærliggende veje være åbne for trafik, således at områdets transportstrukturer fastholdes, og anlægsfasen dermed ikke influerer på strukturer for pendlere, erhvervsliv og øvrige lokale samfundsmæssige lokalinteresser. Ligeledes bibeholdes cykelstier og stikrydsninger i anlægsfasen således, at adgangen for bløde trafikanter opretholdes i anlægsfasen, herunder adgang til skole, butikker og rekreative områder mv.

Påvirkningen vurderes at være begrænset i forhold til transport, da anlægsfasen er midlertidig, og der vil blive indført regulering af trafikken. Der indføres hastignedsættelse for at mindske trafiksikkerhedseffekterne af anlægsarbejdet. I forhold til erhvervsliv og lokale interesser vurderes påvirkningen at være ubetydelig, idet der ikke ændres på forhold, der påvirker lokale samfundsmæssige interesser og erhvervsliv.

10.4.2 Påvirkning i driftsfasen

I driftsfasen vil de nærliggende områder til Ring 4 Nord være påvirket af støj og lys fra trafikken.

Generelt vil en udbygning af Ring 4 Nord medføre, at støjen stiger ca. 0,5 dB sammenlignet med referencesituationen, da vejarealet bliver udvidet og trafikmængden forøges. En stigning af denne størrelse vil normalt ikke være hørbar.

For at reducere støjpåvirkningen udskiftes eksisterende støjskærme med op til 6 meter høje støjskærme og nogle steder udbygges støjskærmene. De planlagte støjskærme vil medføre, at støjniveauet reduceres med op til 9 dB i boligområderne langs Ring 4 Nord.

På baggrund heraf vurderes udvidelsen af Ring 4 Nord at medføre en væsentlig positiv påvirkning på befolkningen og menneskers sundhed i forhold til støjbelastningen.

Der forventes ingen ændringer i støjpåvirkningen af de rekreative områder.

Trafikken vil efter udbygning af Ring 4 Nord gennemsnitligt udlede 0,04 ton NOx og 0,002 ton partikler mere om året. Luftkvaliteten i området omkring Ring 4 Nord vurderes at være god. Spredningsforholdene for emissionerne er gode i projektområdet, så luftforureningen ophobes ikke i nærområdet. På den baggrund vurderes meremissionen fra trafikken efter udbygning at have en mindre påvirkning af luftkvaliteten lokalt omkring projektområdet, og dermed også på befolkningen og sundheden generelt.

Påvirkningen af befolkning og menneskers sundhed fra lys vurderes at være ubetydelig, da der etableres belysning langs Ring 4 Nord i samme omfang som inden udbygningen, og lysgener fra bilernes lygter vurderes at være ubetydelig, da der opsættes støjskærme ud for boligområder.

Højere støjskærme vil medføre øget skyggevirkning ved de ejendomme, der ligger nord for og lige op til Ring 4. Skyggevirkningen vil være størst i vintermånederne, hvor solen står lavt på himlen. Påvirkningen på den enkelte ejendom vil afhænge af terrænforhold, afstand til skærmen og beplantning mv.

En del af trafikken på Ring 4 Nord stammer fra lokale borgere, der med en udvidelse af Ring 4 Nord kan opnå bedre trafikal fremkommelighed. Udvidelse af Ring 4 Nord med to busbaner vil medføre en bedre fremkommelighed for den kollektive trafik i Ring 4-korridoren. Der ændres ikke på de trafikale forhold nær Ring 4 Nord, som krydsende veje. Der etableres en ny vejadgang fra Ring 4 til Lautrupparken og den lokale vej Borupvang, som vil gavne trafikafviklingen på de lokale veje i Lautrup- og Malmparken. Der foretages en mindre ombygning af svingbanen på Ballerup Byvej.

Med en udvidelse af Ring 4 Nord vil strukturerne for transport i området omkring Ring 4 således ikke ændres væsentligt, men udvidelsen vil give en merkapacitet på strækningen. Effektiviteten af merkapaciteten afhænger dog af kapaciteten for de tilstødende veje, som skal optage trafikken fra Ring 4 Nord, særligt i myldretiden.

Den eksisterende barriereeffekt i lokalområdet, der begrænser adgang til skole, butikker og rekreative områder m.v. på tværs af Ring 4 Nord, ændres principielt ikke ved udbygning af vejen fra to til fire vognbaner mellem Ballerup Byvej og Hillerødmotorvejen samt to busbaner mellem Klausdalsbrovej og Hillerødmotorvejen, idet de eksisterende krydsningsmuligheder for fodgængere og cyklister opretholdes. For at minimere barriereeffekten for de bløde trafikanter etableres ny stikrydsning ved Axel Juuls Allè og ved Skovsøen, og tilgængeligheden af eksisterende stikrydsning ved Bagsværd Idrætsanlæg forbedres ved etablering af ramper.

En udvidelse af Ring 4 Nord vil være positiv både for det lokale erhvervsliv, herunder erhvervsparken Lautrup, og i væsentlig grad også i forhold til at få borgere hurtigere frem til de mange arbejdspladser i hele Hovedstadsområdet samt reducere transporttiden for mindre lokale håndværkere og lignende.

Påvirkningen i driftsfasen vurderes at være ubetydelig.

10.4.3 Afværgeforanstaltninger

Anlægsarbejdet tilrettelægges, således at støj- og vibrationsgenerne i omgivelserne minimeres bl.a. ved krav til entreprenørerne, således at naboerne til anlægsprojektet ikke generes unødigt under udførelsen af anlægsarbejdet.

**10.5 Rekreative interesser**

10.5.1 Eksisterende forhold

Langs Ring 4 Nord er områder med størst rekreativ interesse tilknyttet større sportsfaciliteter som sportsforeningen AB’s faciliteter, Hjortespring Golfbane og fritids- og ungdomsklubben Værebro Park.

Derudover er Egebjerg Naturpark af stor rekreativ værdi. Egebjerg Naturpark består af flere beskyttede naturtyper i form af overdrev, moser og søer. Der er stier og trampestier, legepladser, boldbaner, shelter, bålplads, dyrefold, hundeområde og bænkesæt.

Industriparksøen anvendes til rekreativt fiskeri.

Øst for Ring 4 Nord ligger Hjortespring golfbane.

Smalskov der ligger på den østlige side af Ring 4, er en hundeskov, og der går en mindre cykel-/gangsti igennem skoven op til cykelstien langs Ring 4 Nord.

Fra øst går en trampesti langs sydsiden af Tibberup Å frem til Ring 4 Nord.

Både vest og øst for Ring 4 Nord ligger der udendørs faciliteter til sportsforeningerne AB og VB 1968. Derudover er der faciliteter tilhørende fritids- og ungdomsklubben Værebro Park, herunder Stalden og fodboldklub, Skovbrynet Skole og flere legepladser.

Ring 4 Nord er en del af supercykelstien Ring 4 ruten. Der er udpeget regionale og kommunale cykelstier, som krydser Ring 4. Derudover er der enkelte vandre- og gangstier, der krydser Ring 4.

Der kan desuden være mindre stier, såsom stier i skovområder, trampestier og naturspor, der ikke er kortlagt systematisk.

10.5.2 Påvirkning i anlægsfasen

Vest for Egebjerg Naturpark bliver et tidligere dyrket areal ved Nordbuen inddraget til anstillingsplads i anlægsfasen. Anstillingspladsen vil inddrage dele af to mindre trampestier, der omkranser det tidligere dyrkede areal.

Det nordøstlige hjørne af Egebjerg Naturpark, der er mindre egnet til rekreativ udnyttelse, inddrages til etablering af et regnvandsbassin.

Supercykelstien, der forløber på begge sider af Ring 4 Nord fra Klausdalsbrovej til Hillerødmotorvejen, flyttes, så stierne kommer til at ligge på ydersiden af vejanlægget. Cykelstierne vil fortsat kunne anvendes, og påvirkningen vil udelukkende bestå i en ændret placering af stierne. Under anlægsfasen opretholdes supercykelstien langs Ring 4 Nord i begge retninger, dog sideforskydes cykelstien først i den ene side og derefter i den anden.

I Smalskov inddrages halvdelen af arealet til arbejdsområde til etablering af vejanlægget og et regnvandsbassin. Desuden skal cykel- og gangstien gennem arealet forlægges mod syd. I anlægsfasen vil det således ikke være muligt for brugere at anvende den nordlige del af Smalskov rekreativt.

De rekreative aktiviteter tilknyttet områderne langs Ring 4 Nord kan generelt blive påvirket af støj fra anlægsarbejderne fra kørsel af maskiner og opbrydning af asfalt m.v. Området omkring Egebjerg Naturpark kan ligeledes blive påvirket af støj fra kørsel med maskiner på anstillingspladsen ved Nordbuen.

Der vil være visuelle gener fra anlægsarbejdet, som vil bestå i udsigt til entreprenørmaskiner, opgravet terræn, oplag af materialer, byggepladser, byggepladshegn og lys.

Anlægsarbejdet kan påvirke oplevelsen ved brug af de nærmeste rekreative faciliteter samt foreninger: Egebjerg Naturpark, Hjortespring Golfbane, Ballerup Spejdergruppe, hundeskoven i Smalskov, banerne ved AB og faciliteter tilhørende fritids- og ungdomsklubben Værebro Park, herunder Stalden og fodboldklub, Skovbrynet Skole og flere legepladser.

Samlet vurderes påvirkningen af rekreative interesser at være begrænset, fordi der kun vil være mindre inddragelser af rekreativt areal i Naturpark Egebjerg og hundeskoven, mens forringelser af den rekreative oplevelse grundet støj og lys mv. vil være ubetydelig.

10.5.3 Påvirkning i driftsfasen

Udvidelsen af Ring 4 Nord vil betyde, at 800 m² af det rekreative område i Smalskov, der anvendes til hundeskov, vil blive permanent inddraget til vejanlægget. Der vil i områderne, hvor nye regnvandsbassiner skal ligge, desuden blive inddraget arealer som kan benyttes rekreativt. Til bassinet i Smalskov inddrages ca. 9.500 m² af arealet, som kan anvendes som hundeskov. Det vurderes dog, at bassinet ikke vil forhindre, at området anvendes som hundeskov, og der planlægges etableret en grussti omkring bassinet. Området, hvor bassinet ved Pæremosen skal ligge, benyttes kun i begrænset omfang rekreativt.

Ingen eksisterende ruter og stier vil blive påvirket i driftsfasen. Der etableres tre nye stikrydsninger for at minimere barriereeffekten, som vejudvidelsen medfører. Der etableres en ny signalreguleret stikrydsning i terræn ved Vandkarsevej, hvor der under nuværende forhold ikke er etableret en løsning til krydsning af vejen.

Stiunderføringen ved Bagsværd Idrætsstadion vil medføre, at en cricketbane på AB’s baner skal flyttes. Det vurderes, at de tre nye stikrydsninger vil være en forbedring af adgangsforholdene og sikkerheden på tværs af Ring 4 Nord for bløde trafikanter.

Efter udvidelsen vil den fremtidige trafik medføre en mindre stigning i støjen i forhold til referencesituationen. De nye støjskærme vil medføre et fald i støjen fra Ring 4 Nord, hvilket dog ikke gælder for de rekreative områder Egebjerg Naturpark, Hjortespring Golfbane, Ballerup Spejdergruppe, hundeskoven i Smalskov og banerne ved AB, da der kun opsættes støjskærme nær boligområderne. Der opsættes støjskærme ved Værebroparken, og de rekreative faciliteter, der ligger i tilknytning hertil, vil derfor få et reduceret støjbidrag.

Det vurderes, at anlægsprojektet ikke vil ændre påvirkningen på de rekreative aktiviteter i forhold til visuelle gener, luft eller lys, idet rekreative aktiviteter, der ligger nær vejen, i forvejen blive påvirket af Ring 4. På dele af strækningen er vejanlægget skjult af bevoksning og mindre jordvolde, der bl.a. hindrer lys fra biler og busser i at påvirke omgivelserne.

Samlet vurderes det, at påvirkningen på rekreative interesser i driftsfasen er mindre.

**10.6 Støj og vibrationer**

10.6.1 Eksisterende forhold

Den nuværende Ring 4 Nord er en betydelig støjkilde og påvirker omgivelserne omkring vejen med støjniveauer, som ligger over de vejledende grænseværdier for vejstøj. Der er opsat støjskærme langs vejen, som dæmper støjen i de omkringliggende boligområder tættest på vejen.

På strækninger uden støjskærm er der en støjpåvirkning på 58 dB eller derover inden for en afstand af ca. 250 meter fra vejen syd for Klausdalsbrovej og ca. 150 meter fra vejen nord for Klausdalsbrovej. I de afskærmede boligområder er der en støjpåvirkning på 58 dB eller derover indenfor en afstand af ca. 80 meter fra vejen. Støjniveauet i 1. sals højde vurderes at være højere, fordi virkningen af støjskærme aftager med højden over terræn.

Ud fra støjberegningerne er det opgjort, at ca. 1.545 boliger er støjbelastede over den vejledende grænseværdi på 58 dB. Støjbelastningen skyldes primært trafikken på Ring 4 Nord, men de større krydsende veje, herunder Hillerødmotorvejen, Ballerup Boulevard og Ballerup Byvej, bidrager også betydeligt til den samlede vejtrafikstøj i området.

De eksisterende støjskærme har en højde på 2,5-3 meter over vejens niveau. Skærmen på broen over S-banen har en højde på 1,8 meter af hensyn til broens bæreevne.

De fleste støjskærme er placeret i kanten af cykelstien, men enkelte steder står skærmen mellem vejen og cykelstien.

10.6.2 Påvirkning i anlægsfasen

De væsentlige aktiviteter der medfører støj under anlægsarbejdet vil forekomme i forbindelse med det generelle anlægsarbejde langs hele strækningen og konstruktionsarbejde ved bygværker.

Det strækningsrelaterede anlægsarbejde omfatter anlæggelse af det egentlige vejanlæg. Arbejderne gennemføres af flere omgange og omfatter en lang række forskellige arbejder bl.a. forberedende arbejder med fjernelse af eksisterende vejanlæg, transport af materialer, jordarbejder og etablering af ny vejbelægning. Det vurderes, at der til aktiviteterne kan blive benyttet op til 10 entreprenørmaskiner samtidig inden for et mindre område med en samlet kildestyrke på 115 dB.

De strækningsrelaterede anlægsaktiviteter vil hovedsageligt foregå inden for eller omkring eksisterende vejmatrikel, områder for nye regnvandsbassiner samt anstillingsplads og arealer til stikrydsninger. Det forventes, at de støjende anlægsaktiviteter vil foregå inden for normal arbejdstid.

Konstruktionsarbejde ved bygværker som vejover- og underføringer, faunapassager, støjskærme mv. vil oftest bestå af de samme aktiviteter som ved det strækningsrelaterede arbejde, men derudover kan der også forekomme støjende aktiviteter ved støbearbejde, nedboring af pælefundamenter til støjskærme, kranarbejde, montage af støjskærme og ramning af spuns. Det vurderes, at det almindelige konstruktionsarbejde vil have en samlet kildestyrke på 115 dB. Arbejdsprocesser, der forventes at være mere støjende end 115 dB, er afgrænset til nedramning af spuns, hvor der regnes med en kildestyrke på 125 dB.

Det er beregnet, at støjen vil falde til kriterieværdien på 70 dB i en afstand af 45 meter fra det strækningsrelaterede anlægsarbejde eller 80 meter fra almindeligt konstruktionsarbejde i forbindelse med anlæg af bygværker. I forbindelse med nedramning af spuns eller pæle er skal afstanden være 200 meter fra arbejdsstedet for, at støjen vil falde til 70 dB.

Ved eventuelt nødvendigt anlægsarbejde uden for normal arbejdstid vil støjen være over kriterieværdien på 40 dB i en afstand op til ca. 850 meter fra strækningsrelateret anlægsarbejde eller almindeligt konstruktionsarbejde og op til ca. 1.800 meter fra nedramning af spuns eller pæle. Anlægsarbejdet tilrettelægges således, at der kun undtagelsesvist vil ske anlægsarbejder uden for normal arbejdstid, og således at særligt støjende arbejder så som nedramning af spuns m.v. i videst muligt omfang vil ske inden for normal arbejdstid.

Der kan i løbet af anlægsperioden optræde støjniveauer, som overstiger kriterieværdien på 70 dB(A) inden for normal arbejdstid på hverdage kl. 7-18 og lørdage kl. 7-14.

Det strækningsrelaterede anlægsarbejde vil strække sig over hele anlægsperioden. Da arbejderne ikke udføres samtidig på hele strækningen, vil der på de forskellige lokaliteter være perioder med og uden anlægsaktivitet, og det forventes derfor ikke, at den enkelte nabo vil være påvirket i hele anlægsperioden.

Ved bygværker udføres anlægsarbejdet i flere faser, men den generelle støjpåvirkning vil typisk svare til almindeligt konstruktionsarbejde.

Ved Axel Juuls Allé skal der nedrammes spuns i forbindelse med etablering af stikrydsningen. Denne aktivitet er særligt støjende og kan medføre støjniveauer over 70 dB inden for en afstand af 200 meter fra aktiviteten. Spunsarbejdet forventes at vare ca. 2 uger.

Det vurderes, at det strækningsrelaterede arbejde, herunder etablering af støjskærme og anlægsarbejde ved stikrydsninger og faunapassager kan medføre støjniveauer over 70 dB.

De samme boliger kan blive påvirket af flere aktiviteter, som udføres på forskellige tidspunkter, for eksempel både af vejarbejdet på strækningen og opsætningen af støjskærme. Det vurderes, at hele anlægsfasen vil kunne medføre, at der vil være boliger, der påvirkes af støjniveauer over 70 dB i løbet af anlægsperioden.

Anlægsarbejder kan give anledning til vibrationer, som udbreder sig i jorden til nærtliggende bygninger. Ved udvidelse af Ring 4 Nord vurderes det, at der i de nærmeste huse kan optræde mærkbare vibrationer af kortere varighed, særligt i forbindelse med komprimering, funderingsarbejde og kørsel med tunge entreprenørmaskiner.

Det vurderes, at anlægsarbejderne kan medføre, at der vil være boliger, der vil blive udsat for mærkbare vibrationer langs projektstrækningen, når de vibrationsgivende aktiviteter foregår i nærheden af boligen.

Nedramning af spuns ved Axel Juuls Allé i forbindelse med etableringen af stikrydsningen kan medføre vibrationer på den nærmeste bygning på Axel Juuls Allé, som overstiger kriterieværdien for bygningsskadelige vibrationer. Inden rammearbejdet igangsættes, vil vibrationspåvirkningerne og bygningernes tilstand blive undersøgt nærmere for at minimere risikoen for vibrationsskader.

10.6.3 Påvirkning i driftsfasen

Som en del af anlægsprojektet etableres der støjskærme med henblik på at mindske både den nuværende og den ekstra støj, som kommer med udvidelsen af Ring 4 Nord.

Der opsættes støjskærme på udvalgte steder på strækningen. Støjskærmene vil blive mellem 5 og 7 meter i højden. Eksisterende skærme på strækningen vil nogle steder blive udskiftet til højere skærme, og andre steder opsættes nye støjskærme.

Antallet af støjbelastede boliger over 58 dB vil blive reduceret med ca. 582 boliger i forhold til en fremtidig situation uden udbygning (reference 2040).

De planlagte støjskærme vil medføre, at støjniveauet reduceres med op til 9 dB i boligområderne langs Ring 4 Nord. De største støjreduktioner vil optræde i boligområderne mellem Klausdalsbrovej og Tibberup Å, hvor der ikke er støjskærme inden udbygningen. I de øvrige boligområder, som allerede er afskærmet fra Ring 4 Nord, vil støjen blive reduceret med op til 6 dB. Udbygningen af Ring 4 Nord vil medføre, at ca. 2.250 boliger vil få reduceret støjniveauet med mere end 1 dB i forhold til referencesituationen, og heraf vil 1.119 boliger opleve en hørbar reduktion på mere end 3 dB, og 386 boliger vil opleve en tydelig hørbar reduktion på mere end 6 dB. 11 boliger vil opleve en hørbar stigning i støjen på mere end 1 dB.

Antallet af boliger, der er stærkt støjbelastede, dvs. over 68 dB, falder med 37 boliger, mens støjbelastningstallet falder fra 719 til 598, sammenlignet med den fremtidige situation uden udbygning (reference 2040). Årsagen til denne reduktion af støjbelastede boliger er etablering af højere og længere skærme.

Der er i anlægsprojektet arbejdet efter at nyttiggøre projektjord i støjvolde. Det er vurderet, at det er muligt at anvende og nyttiggøre projektjorden i støjvolde ved Pæremosen og i området mellem Skinderskovvej og Tibberup Å. Det vurderes, at en støjvold i disse områder vil have samme støjdæmpende effekt som de støjskærme der er medtaget i støjberegningerne og i projektet. Etablering af støjvolde eller støjskærme afklares i en evt. senere detailprojektering, samt hvordan en støjvold landskabeligt og visuelt kan indpasses.

De planlagte støjskærme vil medføre, at støjniveauet reduceres med op til 9 dB i flere boligområder langs Ring 4 nord. Støjreduktionen svarer til, at en stor del af de mest belastede boliger oplever en mærkbar støjreduktion.

10.6.4 Afværgeforanstaltninger

For at minimere støjgener for omgivelserne i anlægsperioden, vil anlægsarbejdet som udgangspunkt blive tilrettelagt bl.a. ved krav til entreprenørerne, således at naboerne til anlægsprojektet ikke generes unødigt under udførelsen af anlægsarbejdet. Der vil desuden blive lagt vægt på et højt informationsniveau i forhold til naboerne samt varsling af særligt støjende aktiviteter og deres forventede varighed,

Der etableres en støjisoleringsordning til støjbelastede boliger. Lydisolering omfatter typisk udskiftning af vinduer og forbedring af facaden for at reducere det indendørs støjniveau. Støjisolering iværksættes for boliger, som har et højt støjniveau (>63 dB). Se nærmere i pkt. 10.14 Støjisoleringsordningen.

**10.7 Lys**

10.7.1 Eksisterende forhold

Der er belysning langs hele Ring 4 Nord. Fra Ballerup C til Ballerup Byvej (Chokoladekrydset) er belysning placeret i midterrabatten, mens der herfra og frem til Hillerødmotorvejen er placeret belysning langs den østlige side af vejen. I de signalregulerede kryds er der belysning i begge sider af krydsende veje omfattende ekstra vognbaner og svingbaner. Desuden er der opsat belysning i buslommer.

Hovedparten af vejstrækningen forløber igennem byzone, der med store bolig- og erhvervsområder, offentlige institutioner, infrastruktur m.v. oplyser nattehimlen i et større område omkring Ring 4 Nord.

10.7.2 Påvirkning i anlægsfasen

I anlægsfasen vil der være belysning på arbejdspladserne ved anlægsaktiviteterne i tracéet for udvidelsen samt lys fra øget trafik i området, som genereres af anlægsarbejdet. I perioder vil der være belysning på arbejdspladser og på de strækninger, hvor der arbejdes i de mørke timer om morgenen, eftermiddagen og aften.

For beboerne i projektområdet vil belysningen fra anlægsarbejderne være en del af den generelle forstyrrelse i området, som anlægsarbejderne medfører. Lyspåvirkningen vurderes at være ubetydelig, idet anlægsarbejdet, der udføres, når det er mørkt, er af begrænset varighed, ligesom lyspåvirkningerne fra anlægsarbejderne er begrænsede, og Ring 4 såvel som de nærliggende boligområder i forvejen er belyst.

10.7.3 Påvirkning i driftsfasen

Udvidelsen af Ring 4 vil ikke medvirke til yderligere lysforurening af nattehimlen, da der etableres belysning i samme omfang efter udbygningen, som der er langs vejen i dag. Der skal opsættes belysning i begge sider af vejen. Selvom trafikken øges på Ring 4 efter udbygningen, forventes lys fra bilernes lygter ikke at ville genere naboer mere end i dag, idet der opsættes højere ikke transparente støjskærme ud for boligområderne.

Lyspåvirkningen fra den udvidede vej vurderes at være ubetydelig og relativt ensartet for hele strækningen.

**10.8 Natur og biodiversitet**

10.8.1 Eksisterende forhold

Alle naturforhold er kortlagt inden for en undersøgelseskorridor på 200 meter på hver side af kørebanekant. Der er indhentet eksisterende kortlægninger om naturområder, dyr og planter, og der er udført en række feltundersøgelser i området i perioden april – august 2024, der inkluderer botaniske registreringer, undersøgelser af beskyttet natur (§ 3), fredskov, vandløb, bilag IV-arter samt en række øvrige naturværdier i området.

Langs Ring 4 Nord er der udført botaniske undersøgelser på i alt 40 lokaliteter med § 3-beskyttet natur, herunder 32 søer, 4 moser og 4 overdrev. Derudover er der i kortlægningen medtaget 10 søer besigtiget i 2023. Desuden berører projektet Tibberup Å, der er et § 3-beskyttet vandløb.

Projektet vurderes potentielt at påvirke 12 lokaliteter fordelt på 1 overdrev, 2 moser, 8 søer samt vandløbet Tibberup Å.

På Ring 4 Nord mellem Ballerup og Gladsaxe er Hjortespringkilen udpeget som økologisk forbindelse. Den dækker områder i Ballerup og Herlev kommuner og krydser Ring 4 nord for Lautrupparken. I Ballerup Kommune inkluderer den økologiske forbindelse de vejnære arealer langs Ring 4 mellem Ballerup Boulevard og banen samt ud for Lautrupparken. I Herlev Kommune inkluderer den økologiske forbindelse arealer omkring Tibberup Å. I Gladsaxe Kommune er den grønne korridor langs Hillerødmotorvejen udpeget som en økologisk forbindelse.

Der er i Herlev Kommune udlagt et område til potentiel natur indenfor projektområdet, som overlapper med den økologiske forbindelse Hjortespringkilen.

Der er skovbyggelinjer ind i projektområdet omkring Hjortespringskilen.

Der ligger i alt 12 fredskovsarealer langs Ring 4 Nord, hvoraf ti arealer berøres af projektet.

Der er registreret flere arter af padder og krybdyr i naturkortlægningen, der er fredet under artfredningsbekendtgørelsen og/eller opført på den danske rødliste. Det drejer sig om lille vandsalamander, skrubtudse, grøn frø, butsnudet frø, snog og skovfirben. Den fredede orkidé, skov-hullæbe, er registreret ved en sø nær vejen ved krydsningen med Nordbuen.

Der er desuden registeret rådyr, ræv og grævling i områderne omkring Ring 4.

Langs vejen og ved mange af de undersøgte lokaliteter er der registreret invasive arter, herunder sildig gyldenris, mangebladet lupin, rød hestehov samt kæmpe bjørneklo.

10.8.2 Påvirkning i anlægsfasen

I anlægsfasen inddrages der midlertidigt arbejdsareal omkring vejanlægget, regnvandsbassiner, støjskærme og faunapassager. Det midlertidige arbejdsareal omfatter ikke § 3-beskyttet areal. Udover det midlertidige arbejdsareal inddrages der areal til regnvandsbassiner og faunapassager. Der inddrages permanent en § 3-beskyttet sø på 770 m² i ringe naturtilstand til etablering af regnvandsbassin. Der inddrages permanent 427 m² af et § 3-beskyttet overdrev i moderat naturtilstand til cykelsti.

Anstillingspladsen vest for Nordbuen ligger inden for skovbyggelinjen. Skurvogne vil kun være opstillet i anlægsfasen. Påvirkningen på skovbyggelinjen vurderes at være ubetydelig.

Projektet medfører fældning af fredskovsarealer og andre skovområder flere steder langs Ring 4 Nord. Skovarealer, der ligger inden for projektets areal i driftsfasen, fjernes permanent, mens skovarealer fjernes midlertidig i forbindelse med anlægsfasen. Al skov, der skal fældes i forbindelse med projektet, fældes i projektets anlægsfase. I alt skal der fældes ca. 2,5 hektar fredskov. Den primære fældning af fredskov sker som følge af etableringen af regnvandsbassinet samt et arbejdsareal syd for krydset mellem Ring 4 og Krebsdammen i Herlev Kommune.

I Ballerup Kommune ved Ballerup Byvej inddrages der omkring 115 m2 af bevoksning med særlig naturbeskyttelsesinteresse. Langs Lautrupparken inddrages der omkring 350 m2 bevoksning med særlig naturbeskyttelsesinteresse. Ved Klausdalsbrovej og op mod Hjerteengen inddrages der omkring 3.620 m2 af golfbanens bevoksninger, som er udpeget som særlig naturbeskyttelsesinteresse. Områderne som helhed vurderes at kunne opretholde sine særlige naturbeskyttelsesinteresser, da det kun er kanten ud mod vejen, der inddrages.

På en del af de lokaliteter, hvor der er registreret fredede padder, er der forekomst af padder beskyttet under habitatdirektivets bilag IV. Der er derudover registreret fredede padder og krybdyr for en række yderligere naturtyper.

Der er registreret enkelte individer af snog omkring Ring 4 Nord og der foreligger tidligere registreringer af skovfirben. Snog og skovfirben vil i højere grad end padder blive skræmt af anlægsarbejdet og har god mulighed for at trække væk fra anlægsarbejdet. De vil derfor ikke være sårbare overfor individdrab i samme grad som padder. Derfor vurderes det, at anlægsarbejdet ikke vil medføre forsætligt individdrab på snog eller skovfirben.

Anlægsarbejdet inddrager et vandhul til regnvandsbassin, hvor der tidligere er registreret grøn frø. Inden nedlæggelse af vandhullet skal det sikres, at der ikke er flere padder tilbage i yngleområdet. Der iværksættes afværgeforanstaltninger for at sikre mod projektets påvirkning på padder. Det vurderes, at grøn frø vil kunne etablere sig i regnvandsbassinet, efter at regnvandsbassinet er modnet over få år.

Anlægsaktiviteter omfatter arealer ud over det eksisterende vejareal. Med iværksættelse af afværgetiltag, vurderes det, at der ikke vil ske forsætligt individdrab af fredede padder og krybdyr. Det vurderes derfor samlet, at projektets påvirkning i anlægsfasen af fredede krybdyr og padder vil være mindre.

Der er i forbindelse med kortlægningen af natur fundet skov-hullæbe ved en § 3-beskyttet sø, der grænser op til arbejdsarealet langs Ring 4 nord for krydset ved Nordbuen. Arbejdsarealet er tilpasset, så der ikke inddrages areal af lokaliteten. Det skal i detailprojekteringsfasen undersøges, om skov-hullæbe findes inden for arbejdsarealet.

Anlægsarbejdet vil potentielt forstyrre hjortevildt og andre dyr, og kan skræmme dyrene væk fra områder nær anlægsarbejdet. Anlægsarbejdet vil foregå langs den eksisterende vej og gennem bebyggede områder med få levesteder for vilde dyr. Ved Hjortespringkilen lever rådyr og andre pattedyr. Der er tale om mindre dele af naturområdet, der ligger tæt på vejen, og det vurderes derfor, at dyrene vil kunne fortrække til områder, hvor anlægsarbejdet ikke udgør en forstyrrelse. Når anlægsarbejdet er færdigt, forventes dyrene med tiden at vende tilbage til områderne. Derfor vurderes påvirkningen af hjortevildt, ræv, grævling og andre dyr som følge af den midlertidige forstyrrelse af anlægsarbejdet at være ubetydelig.

I anlægsfasen kan gravearbejde, transport og håndtering af jord i områder med invasive arter sprede arterne til nærområdet, hvilket vil kunne medføre en væsentlig negativ påvirkning af naturkvaliteten i de nærliggende beskyttede naturområder.

Det vurderes, at projektet med iværksættelse af afværgetiltag vil have en mindre, positiv påvirkning i forhold til begrænsning af invasive arter, fordi der bliver fjernet nogle uønskede arter fra projektområdet.

10.8.3 Påvirkning i driftsfasen

I driftsfasen kan naturarealer og arter tilknyttet disse potentielt blive påvirket af permanent ændring af vandtilførsel, skygge fra støjskærme, kvælstofudledning fra trafikkens udstødningsgasser og saltning af vejene i vinterhalvåret.

Det forudsættes, at overfladevand ledes til bassinerne inden udledning til Tibberup Å. Det betyder, at der muligvis fjernes noget vejvand, som i dag tilføres fire eksisterende søer. Det vurderes, at afkobling af en mindre del af oplandet til søerne vil være ubetydelig og ikke give anledning til tilstandsændring af de § 3-beskyttede søer.

I sammenhæng med de fire søer ligger yderligere to søer og en mose. Da det vurderes, at projektet ikke vil medføre tilstandsændring i de fire søer, der ligger umiddelbart nedstrøms Ring 4, vurderes det, at der heller ikke er risiko for tilstandsændring af de nedstrømsliggende søer. Samlet vurderes påvirkningen i driftsfasen at være ubetydelig.

Flere og højere støjskærme kan medføre mere skygge på beskyttet natur tæt på skærmen, hvilket kan medføre en tilstandsændring. Ved Digterparken etableres en 6 meter høj støjskærm, der forlænges lidt mod nord i forhold til den nuværende støjskærm. Støjskærmen vil stå ca. 1 meter fra sydøstkanten af et beskyttet overdrev på 17.435 m² med moderat naturtilstand. Skærmen vil stå foran en strækning på ca. 80 meter af overdrevet, hvoraf der er bevoksning med buske og små træer ud mod vejen på ca. 50 meter af strækningen. Påvirkning ved øget skygge vurderes at påvirke en lille del af overdrevet, og vil ikke medføre en tilstandsændring.

I driftsfasen kan kvælstofudledning fra trafikkens udstødningsgasser medføre uønskede påvirkning på natur, som f.eks. eutrofiering af naturlige økosystemer. Særligt naturfattige miljøer er sårbare overfor en øget tilførsel af kvælstof, da det kan føre til tilgroning og artstab. Nær Ring 4 Nord er primært flere søer, men også overdrev og moser. 21 lokaliteter har moderat naturtilstand, 15 lokaliteter ringe naturtilstand, 8 lokaliteter dårlig naturtilstand og 4 lokaliteter god naturtilstand.

Den fremtidige kvælstofdeposition fra trafik på Ring 4 Nord vurderes at blive reduceret i takt med en stigning i andel af elbiler, der således ikke udleder kvælstof og derfor ikke vil påvirke særligt sårbare og næringsfattige naturtyper. Samlet vurderes påvirkningen i driftsfasen at være ubetydelig.

Vejsalt (NaCl) kan medføre skader på vegetationen og naturtyper tættest på vejen, både ved udvaskning til jorden og ved direkte kontakt med vegetationen som følge af saltsprøjt fra trafikken på vejen eller luftbåret salt. Nedbøren, der falder på vejanlægget, vil blive ledt via afvandingssystemet til regnvandsbassiner inden udledning til recipient, hvilket begrænser udvaskningen til tilstødende arealer.

På langt hovedparten af strækningen vil beskyttede naturtyper ligge i en større afstand end 10 meter fra vejen og/eller afskærmet af støjskærme eller lignende, da vejen løber gennem beboelsesområder. Der er kun få områder, hvor vejen grænser op til bevoksninger med træer og buske. På den baggrund vurderes den samlede påvirkning fra saltning at være mindre.

I driftsfasen vil påvirkning på sårbare, truede og fredede arter særligt omfatte støjpåvirkning fra trafikstøj og visuelle påvirkninger, der til sammen kan opgøres i barriereeffekter samt arealinddragelse, kvælstofforurening og saltning.

Der etableres tre faunapassager til fordel for padder, der opsættes yderligere støjskærme sammenlignet med i dag og opsættes permanent paddehegn på strækninger uden støjafskærmning, hvis arealerne er inden for 200 meter af yngleområder for padder således at disse arter også beskyttes mod individdrab. Fredede krybdyr, snog og skovfirben vil i højere grad end padder blive skræmt væk fra vejtraceet, og de udvidede strækninger med støjskærme vil forhindre dyrene i at komme ind på vejen med risiko for trafikdrab til følge, samt etableringen af faunapassager vil give mulighed for sikker spredning på tværs af vejen.

Det vurderes, at påvirkning af fredede krybdyr og padder vil være ubetydelig i driftsfasen.

I driftsfasen vil vejens bredde være lidt større end i dag, og der vil være opsat støjskærme på lidt længere strækninger end i dag, herunder ved Tibberup Å og den nordlige del af Hjortespringkilen. Det vurderes, at vejens barriereeffekt allerede i dag er meget stor, da vejstrækningen er en næsten uigennemtrængelig barriere for alle pattedyr, og de fleste dyr vil end ikke forsøge at krydse vejen.

Der etableres nye støjskærme på begge sider af vejen ved Tibberup Å, og dette vil forhindre krydsning af vejen for alle dyr, men samtidig sikre mod påkørsler. I den nordlige del af Hjortespringkilen forlænges støjskærmen på nordvestsiden af Ring 4 forbi spejderhytten. Der etableres vildthegn på sydøstsiden af Ring 4 på de strækninger i Hjortespringkilen, hvor der kun er støjskærm på den anden side af vejen, så evt. dyr ikke fanges på vejen og ikke kan finde skjul igen. Vildthegnet skal forsynes med vildtspring.

Anlægsprojektets påvirkning af hjorte, ræv og grævling vil være ubetydelig i driftsfasen.

10.8.4 Afværgeforanstaltninger

Påvirkning i anlægsfasen reduceres ved indsnævring af arbejdsarealer langs vejen, hvor det er muligt. Desuden opsættes hegn mellem arbejdsarealer og § 3-beskyttet natur, så maskinel begrænses til arbejdsarealet.

Udvidelsen af Ring 4 Nord inddrager en § 3-beskyttet sø, Birkesø, til placering af et regnvandsbassin. Søen erstattes i forholdet 1:2, og der etableres således to nye søer i samme størrelse, i alt ca. 1.500 m². Der inddrages 427 m2 af et overdrev beliggende vest for Ring 4 og syd for Nordbuen, som erstattes 1:2, da det har en moderat naturtilstand og har en relativt høj naturværdi, og da det er en del af den økologiske forbindelse Hjortespringkilen. Erstatningsnaturen kan potentielt etableres i forlængelse af et overdrev, der ligger lige nordvest for overdrevet der nedlægges en del af, eller vest for et skovområde, der ligger langs dette overdrev. Midlertidig arealinddragelse undgås ved at tilpasse arbejdsarealet ved et overdrev, to søer samt en mose.

For at undgå påvirkninger af vandløb i anlægsfasen anlægges de nye regnvandsbassiner først, og de anvendes til rensning af overfladevand med sand, ler og jord, som ikke må udledes til recipienten. For at undgå sedimentspild, erosion af vandløb og væsentlige påvirkninger af de planter og dyr, der lever i tilknytning til disse, skal der på strækninger, hvor der foregår anlægsarbejde tæt på et vandløb, opsættes hegn langs vandløbet for at holde anlægsarbejdet og entreprenørmaskiner væk fra vandløbsbræmmen.

De fældede fredskovarealer erstattes i forholdet 1:2. Det betyder, at der skal genplantes ca. 5 ha ny fredskov som erstatning for projektets påvirkning på fredskov.

For at forhindre at fredede padder kan vandre ind på arbejdsarealer, skal der opsætte paddehegn, hvor anlægsarbejde foregår inden for 200 meter af ynglevandhuller med forekomst af padder, også udover de vandhuller hvor der er registreret bilag IV-padder.

Det skal inden inddragelse af et vandhul til regnvandsbassin sikres, at der ikke flere padder tilbage i yngleområdet. Dette gøres ved, at vandhullet og det omkringliggende område, der inddrages til regnvandsbassin, indhegnes med paddehegn og tømmes for padder. Padderne flyttes til andre egnede, omkringliggende vandhuller.

For at mindske barriereeffekter fra vejen ved øget trafiktæthed etableres der tre faunapassager under Ring 4 Nord, der kan benyttes af padder. Paddepassagerne udformes med permanent paddehegn, der tilsluttes tæt, så padderne ledes til passagerne Faunapassagerne placeres nord og syd for Klausdalsbrovej og Nordbuen, samt syd for eksisterende underføring ved Tibberup Å. Der udlægges mundingszoner i et areal på mindst 25 meter fra passagernes munding ved faunapassagerne nord og syd Klausdalsbrovej og Nordbuen for at sikre passagernes funktionalitet. For at beskytte padder mod individdrab opsættes permanent paddehegn, hvor vandhuller med forekomst af padder ligger inden for 200 meter af vejen, medmindre der opsættes støjskærme, som er uigennemtrængelige for padder.

Det skal sikres, at invasive arter ikke bliver spredt i forbindelse med jordhåndteringen i projektet. Populationer af invasive arter kortlægges forud for anlægsarbejdet på de arealer, der inddrages midlertidigt og permanent til projektet. Jord og vegetation, der afrømmes fra kortlagte områder med invasive arter, bortskaffes efter kommunens anvisning. Jorden må ikke genanvendes som overfladejord i projektet eller andre projekter.

10.8.5 Bilag IV-arter

Der er registreret forekomst af spidssnudet frø og stor vandsalamander ved i alt 20 lokaliteter, ved besigtigelse eller ud fra tidligere registreringer.

Ved flagermusundersøgelser i sommeren og efteråret 2024 blev der registreret dværgflagermus, troldflagermus, brunflagermus, sydflagermus, skimmelflagermus, vandflagermus og brun langøre. Fra tidligere undersøgelser og kortlægninger er der desuden registreret pipistrelflagermus i området.

Flagermusaktiviteten langs Ring 4 nord varierede fra strækning til strækning. Den største aktivitet var at finde langs bevoksninger på siden, som vender væk fra Ring 4, og med belysning fra vejen. Dødislandskabet omkring Ring 4 nord rummer mange positive strukturer for flagermus, såsom mange vandhuller og kort afstand til Hareskoven, hvor der uden tvivl yngler og raster individer af flagermus. Selvom omgivelserne hovedsageligt består af lav boligbebyggelse, giver haverne gode fourageringsmuligheder for flagermus, og området vurderes at have gunstige forhold for dem.

Ved undersøgelsen af Ring 4 Nord blev der observeret få flagermus krydse vejen, og dette var ofte syd- eller brunflagermus, som fløj højt oppe, og som ikke nødvendigvis følger ledelinjer og strukturer i landskabet, når de flyver. Enkelte steder blev der observeret dværgflagermus, som krydsede Ring 4, f.eks. ved Tibberup Å, hvor der er en naturlig ledelinje i landskabet og høje træer støder op til vejen på begge sider.

#### 10.8.5.1 Bilag IV-padder

I anlægsfasen kan padder potentielt påvirkes, hvis der inddrages yngle- og rasteområder, og hvis entreprenørmaskiner kører padder ihjel. Anlægsarbejdet vil fortrinsvist foregå langs eksisterende vej, og arbejdsarealerne overlapper ikke direkte med yngleområder for padder, herunder spidssnudet frø og stor vandsalamander. Arbejdsarealer overlapper dog et enkelt sted med et eksisterende vandhul. Der anlægges et regnvandsbassin ved en potentiel ynglelokalitet, hvor der ikke er forekomst af bilag IV-padder.

Det vurderes, at projektet ikke vil inddrage yngleområder for bilag IV-padder.

Arbejdsarealer overlapper med områder omkring vejen, der potentielt kan være rasteområder for padder. Samlet vurderes det, at der inddrages 8.865 m² potentielle rasteområder til arbejdsarealer langs vejen. Herudover inddrages 19.800 m² potentielt rasteområde til en anstillingsplads ved Nordbuen.

Det vurderes, at den økologiske funktionalitet for padder kan opretholdes i anlægsfasen ved etablering af afværgeforanstaltninger.

I driftsfasen vil vejanlægget kunne påvirke padder ved fragmentering af habitater via barriereeffekter og trafikdrab.

Der etableres tre nye faunapassager under vejen, der kan benyttes af padder, én henholdsvis nord og syd for Nordbuen/Klausdalsbrovej og én ved Tibberup Å. Ved etablering af faunapassager vil mulighederne for at padder kan spredes på tværs af vejen øges, og det vurderes at barriereeffekten vil formindskes, sammenlignet med i dag.

Ring 4 Nord udgør allerede inden udvidelsen en total barriere for padder, og det vurderes at være usandsynligt, at vejudvidelsen vil medføre en betydelig øget risiko for trafikdrab på padder. Flere steder langs vejen er der i dag opsat støjskærme, der også fungerer som en beskyttelse for padder.

Der etableres støjskærme efter vejudvidelsen, både ved eksisterende støjskærme, og på flere strækninger hvor der ikke er støjskærme. Hovedparten af lokaliteterne, hvor der i naturkortlægningen er registreret padder, ligger ud for strækninger, hvor der opsættes støjskærme. Støjskærme opsættes på nogle strækninger kun på den ene side af vejen. På strækninger uden støjskærme, hvor vejen er inden for 200 meter af ynglevandhul for bilag IV-padder, skal der opsættes permanent paddehegn. Der opsættes også permanent paddehegn for at afværge trafikdrab på fredede padder, der ikke er opført på habitatdirektivets bilag IV

Det vurderes, at den økologiske funktionalitet af området for bilag IV-padder kan opretholdes i driftsfasen med de følgende beskrevne afværgeforanstaltninger.

For at forhindre at bilag IV-padder kan vandre ind på arbejdsarealer skal der opsættes paddehegn, hvor anlægsarbejde foregår inden for 200 meter af ynglevandhuller med forekomst af bilag IV-padder. Dette vil medføre at der skal sættes paddehegn omkring anstillingspladsen ved Nordbuen, samt en del af arbejdsarealerne nær ynglevandhuller, hvor der er registreret bilag IV-padder.

Hvor opsætningen af paddehegn ikke er direkte omkring vejen, dvs. omkring potentielle yngle- eller rasteområder, skal opsætningen ske indenfor paddernes aktive periode. Inden arealet tages i brug skal det gennemgås for padder, der skal flyttes ud af området, til de omkringliggende vandhuller, hvor der er registreret forekomst af den pågældende paddeart.

Dele af arealerne, der inddrages, er vurderet som potentielle rasteområder for bilag IV-padder Der etableres erstatnings-rasteområder for disse arealer primært i form af overvintringshabitater, der skal forbedre mulighederne for at padder kan vinterraste i det omkringliggende område. Et rasteområde på 3.650 m2 for spidssnudet frø, erstattes via direkte erstatning af arealet eller ved en kombination af direkte erstatning og forbedring af eksisterende rasteområder ved etablering af overvintringshabitater. Den direkte erstatning sker minimum i forholdet 1 m2 pr. 1,5 m2 nedlagt rasteområde. Etablering af overvintringshabitater sker minimum i forholdet 1 m2 overvintringshabitat pr. 50 m2 inddraget areal. Der etableres ca. 92 m² overvintringshabitat ud over erstatningen for rasteområdet for spidssnudet frø. Habitaterne etableres som bunker af træ og sten iblandet sand/jord, i bunker af min. 1x2 meter, men kan også etableres som længere bunker af 1 m bredde.

Der etableres tre nye faunapassager under vejen, der kan benyttes af padder, én henholdsvis nord og syd for Nordbuen og Klausdalsbrovej og én ved Tibberup Å. Ved etablering af faunapassager vil mulighederne for at padder kan spredes på tværs af vejen øges, og det vurderes at barriereeffekten for padder i driftsfasen vil formindskes, sammenlignet med i dag.

Det vurderes, at der med de foreslåede afværgeforanstaltninger, hvor der opsættes paddehegn, erstattes inddragede rasteområder og etableres faunapassager for at mindske vejens barriereeffekt, ikke vil ske en forringelse af den økologiske funktionalitet for bilag IV-padder i området omkring vejudvidelsen, som følge af projektets anlægsfase og driftsfase.

#### 10.8.5.2 Flagermus

I anlægsfasen er det ud fra arbejdsarealet optalt, at der skal fældes i alt 32 træer omkring Ring 4 Nord, som er potentielle yngle- eller rastesteder for flagermus. Træerne skal fældes på grund af arbejdsarealet omkring vejudvidelsen og regnvandsbassinerne. Det vurderes muligt at reducere antallet af træer ved strategisk at indskrænke arbejdsarealet udvalgte steder langs vejudvidelsen.

Der skal iværksættes afværgeforanstaltninger for træer med potentielle rastesteder, som planlægges fældet.

Forud for anlægsfasen, i forbindelse med detailprojekteringen, vil yderligere potentielle yngle- og rasteområder blive kortlagt og registreret, således at det sikres, at der etableres funktionelle afværgeforanstaltninger, inden eksisterende yngle- og rasteområder nedlægges.

I anlægsfasen vil flagermus potentielt kunne blive forstyrret af belysning fra anlægsarbejdet. Anstillingspladsen vest for Nordbuen ligger på et åbent areal uden større bevoksninger eller overfladevand i nærheden. Lys fra arbejdsarealet under anlægsperioden vurderes ikke at ville påvirke flagermus. De resterende arbejdsarealer ved Pæremosevej, Birkesø og Tibberup Å ligger alle tæt op ad fourageringsområder for flagermus.

I anlægsfasen vil der forekomme forøget støj i de nære omgivelser til vejen. De nære omgivelser til Ring 4 Nord er allerede i dag støjpåvirkede, og støjen fra anlægsarbejdet vil således ikke være en ny påvirkning af omgivelserne. Anlægsarbejdet udføres primært i dagtimerne, uden for flagermusens aktive periode, og anlægsstøjen vurderes ikke at påvirke evt. rastende individer i omgivelserne. Påvirkningen vil desuden være begrænset til den aktuelle etape af strækningen, som er under ombygning. Der vurderes, at der ikke vil være behov for pilotering eller spunsning i anlægsfasen, som potentielt ville kunne forårsage forstyrrende rystelser, på nær ved Axel Juuls Allé hvor der arbejdet vil være af kortere varighed (2-3 uger). Støj og rystelser fra anlægsarbejdet vurderes derfor ikke at påvirke flagermus, hverken i dag- eller nattetimerne.

Det vurderes, at den økologiske funktionalitet for flagermus kan opretholdes i anlægsfasen ved implementering af afværgeforanstaltninger.

I driftsfasen vil udvidelsen af Ring 4 Nord kunne påvirke flagermus, hvis flagermusene rammes af biler, når de krydser vejen mellem jagtområder og yngle- og rasteområder, eller hvis flagermus fouragerer langs vejen. Ring 4 Nord er så bred, at den i princippet udgør en total barriere for de lavtflyvende og strukturbundne arter af flagermus under de eksisterende forhold.

Omgivelserne omkring Ring 4 Nord er et skiftende landskab af åbne grønne områder, åbenlav boligbebyggelse og industri. Vejen bryder ingen større ledelinjer på tværs af vejen, som flagermus ville kunne forventes af følge, hverken under de eksisterende forhold eller som følge af udvidelsen. De mest oplagte ledelinjer (f.eks. Tibberup Å) blev undersøgt ved lytteundersøgelserne i 2024, hvor der kun blev registreret sporadisk krydsende flagermus, og Ring 4 Nord vurderes derfor allerede inden udvidelsen at være en meget stor barriere i landskabet for især strukturbundne flagermus. Ved udvidelsen etableres flere og højere støjskærme og en bredere vejbane. Dette vil ikke ændre på Ring 4 som en barriere for flagermus, og det vil ikke ændre påvirkningen af vejen på flagermus i forhold til de eksisterende forhold.

Langt størstedelen af trafikken på Ring 4 Nord forekommer uden for de tidspunkter, hvor flagermus er aktive (aften/nat). Når vejen kapacitetsudvides, påvirkes primært spidsbelastningstimerne (morgen og eftermiddag), da flere bilister vil benytte den nye kapacitet, hvilket resulterer i et hurtigere trafikflow og højere hastigheder. Uden for myldretiden har en større kapacitet på vejen ingen indflydelse på trafikken, da denne ikke begrænser hverken farten eller pladsen på vejen, og bilister, der kører på disse tidspunkter, gør det uafhængigt af vejens størrelse. Udvidelsen af vejen vil derfor ikke øge mængden af trafik i de tidsperioder, hvor flagermus flyver langs og krydser vejen (aften/nat), og dermed ikke øge risikoen for trafikdrab af flagermus, som måtte krydse vejen.

Det vurderes, at den økologiske funktionalitet af området for flagermus opretholdes i projektets driftsfase.

Bygninger der skal nedrives undersøges for tilstedeværelse af flagermuskolonier inden nedrivning. Bygninger med kolonier af flagermus kan fjernes i perioden 1. september- 31. oktober. Nedrivning af bygninger med flagermus uden for denne periode kan kun ske efter forudgående vurdering og udslusning af flagermus fortaget af en ekspert i flagermus.

Ved at indskrænke arbejdsarealet vurderes det muligt at kunne reducere antallet af træer, der skal fældes i forbindelse med anlægsarbejdet, yderligere. Der skal etableres afværgeforanstaltninger for alle fældede træer med potentielle rastesteder for flagermus.

Fældning af flagermusegnede træer kan ske fra slutningen af august til midten af oktober eller fra slutningen af april til starten af juni, dog må hule træer og træer med spættehuller kun fældes i perioden 1. september til 31. oktober.

For hvert flagermusegnet træ eller bygning, der fældes eller nedrives, foretages veteranisering på to træer og et træ fredes til naturligt henfald. Herudover skal der tinglyses ét ungt rask træ pr. fældet træ. Den primære afværgeforanstaltning vil være i form af veteranisering, men hvor dette ikke er muligt, kan der som alternativ anvendes flagermuskasser, evt. kan træet med det potentielle rastested flyttes eller der kan konstrueres flagermushuse.

I anlægsperioden skal belysning ved arbejdsarealer i aften -og nattetimerne begrænses. Lyset må kun oplyse arbejdsarealet, og det skal kun være tændt, hvis der er aktiviteter på arbejdspladserne. Alternativt skal lyset tændes med bevægelsessensorer. Det vil sige, at belysningen skal afskærmes, så nærliggende fourageringsområder ikke oplyses.

Den økologiske funktionalitet for flagermus vurderes at kunne opretholdes ved iværksættelse af de beskrevne afværgeforanstaltninger.

10.8.6 Natura 2000-væsentlighedsvurdering

Der er foretaget en væsentlighedsvurdering for Natura 2000-områderne nr. 139 Øvre Mølleådal, Furesø og Frederiksdal Skov og nr. 136 Roskilde Fjord og Jægerspris Nordskov.

Det nærmeste Natura 2000-område er nr. 139 Øvre Mølleådal, Furesø og Frederiksdal Skov, som, ligger ca. 300 m fra projektområdet. Der udledes vejvand fra Ring 4 til Tibberup Å, der 1,8 km nedstrøms projektområdet går igennem Natura 2000-området.

Mere end 27 km nedstrøms i Værebro Å-systemet er slutrecipienten for det udledte vejvand Roskilde Fjord Natura 2000-område nr. 136 Roskilde Fjord og Jægerspris Nordskov.

Projektet medfører ingen direkte arealpåvirkninger i Natura 2000-områder. Potentielle påvirkninger vil derfor kun kunne være indirekte ved udledning af f.eks. vejvand til vandløb eller andre emissioner. Der er i forbindelse med vurderingen af målsatte vandforekomster vurderet på påvirkning af udledt vejvand i forhold til vandkvaliteten i vandløb og nedstrøms recipienter.

Det vurderes, at påvirkningen fra anlægsarbejder ikke vil medføre en forringelse af vandkvaliteten i de nærliggende vandløb, nedstrøms recipienter, både vandløb og marine recipienter. Der vil derfor heller ikke her ske en forringelse af tilstanden eller være risiko for at projektet medfører, at der ikke kan opnås målopfyldelse.

I driftsfasen vil der blive udledt renset vejvand til Tibberup Å, som via Jonstrup Å udløber i Værebro Å med slutrecipient i Roskilde Fjord. Tibberup Å løber ca. 1,8 km nedstrøms Ring 4 ind i Natura 2000-område nr. 139 og ca. 27 km nedstrøms ud i Roskilde Fjord, Natura 2000-område nr. 136. Det vurderes, at der ikke vil ske forringelse af tilstanden eller være risiko for, at projektet medfører, at der ikke kan opnås målopfyldelse for hverken ferske eller marine vandområder nedstrøms for Tibberup Å.

Det vurderes samlet, at der ikke vil ske en væsentlig påvirkning på arter og naturtyper på udpegningsgrundlaget for Natura 2000-områderne.

**10.9 Grundvand**

10.9.1 Eksisterende forhold

Hovedparten af Ring 4 Nord ligger i område med særlige drikkevandsinteresser (OSD). Kun en mindre del af strækningen mellem Ballerup Byvej og Klausdalsbrovej ligger i område med drikkevandsinteresser (OD). Desuden ligger hovedparten af strækningen inden for en række indvindingsoplande til almene vandværker. Der findes en række større kildepladser for drikkevandsindvinding i Hareskoven, nær Bagsværd, Lautrup og Ballerup vandværker, hvorfra der indvindes store mængder drikkevand til borgerne i Hovedstadsområdet. Mindre dele af strækningen er udpeget som nitratfølsomt indvindingsområde.

Der er udpeget boringsnære beskyttelsesområder (BNBO) omkring boringer til kildepladserne. De nærmeste af disse ligger ved Lautrup Vandværk i en afstand af ca. 550 meter fra anlægsprojektet. Der ligger således ingen almene drikkevandsboringer nær Ring 4. Nærmeste almene drikkevandsboringer ligger mere end 500 meter væk. Der indvindes fra dybe boringer i kalken filtersat ca. 60-80 meter under terræn.

Den sydligste del af Ring 4 Nord hører i vandområdeplanerne under hovedvandopland 2.2– Isefjord og Roskilde Fjord, mens den resterende del hører under hovedvandopland 2.3 – Øresund.

I Vandområdeplan 2021-2027 er der målsætninger om vandområdernes økologiske og kemiske tilstande. Alle grundvandsforekomsterne har en målsætning om god kvantitativ og kemisk tilstand. Flere af grundvandsforekomsterne i området har ringe kemisk tilstand pga. nitrat, zink og pesticider/udfasede pesticider, og flere af de dybe forekomster har også ringe kvantitativ tilstand pga. stor udnyttelsesgrad til drikkevand (68-75%).

10.9.2 Påvirkning i anlægsfasen

Generelt vil anlægsarbejderne være helt overfladnære, idet der kun fjernes det øverste jordlag, og jordarbejderne vil ikke foregå til dybder, hvor der kan ske en påvirkning af de grundvandsmagasiner, hvorfra der indvindes drikkevand samt de målsatte grundvandsforekomster. Risikoen for forurening af grundvandet i forbindelse med anlægsarbejdet kan derfor sammenlignes med almindelig jordbehandling med tunge maskiner, som f.eks. landbrugsmaskiner og lignende. Der fjernes dermed ikke dækkende lag, som har betydning for beskyttelsen af grundvandsmagasinerne og grundvandsforekomsternes kemiske tilstand.

I anlægsfasen kan der potentielt være risiko for påkørsel af boringer, anlæg og forsyningsledninger, der kan medføre en risiko for påvirkning af grundvandet. Anlægsarbejderne vil ikke direkte berøre vandboringer, enkeltindvindere eller almene vandværker og almene vandforsyningsboringer. Ved Pæremosevej 29 i Ballerup Kommune ligger en privat vandindvindingsboring med anvendelse til havevanding. Den ligger i en afstand på 100 m til, hvor der skal udgraves til et regnvandsbassin. Der foreligger ingen oplysninger om boringen. Det forventes ikke, at der skal grundvandssænkes ved udgravning til bassinet. Boringen vil derfor ikke blive påvirket ved anlægsarbejdet.

Det skal forud for anlægsarbejdet afklares præcist, hvilke boringer og vandforsyningsanlæg der kan påvirkes i anlægsfasen, og boringer (også sløjfede) skal afmærkes, så de ikke beskadiges. Evt. sløjfning af boringer skal ske ifølge boringsbekendtgørelsen, så der ikke kan ske forurening af grundvandet eller udveksling af vand mellem forskellige grundvandsmagasiner.

Der kan i anlægsfasen være en lille risiko for spild fra materiel.

Det vurderes, at anlægsarbejdet ikke vil påvirke vandboringer og drikkevandsanlæg og dermed er påvirkningen på disse ubetydelig.

Ved anlægsarbejdet skal der fjernes blødbund, hvor det ligger i kommende vejareal og erstattes af nye råstoffer.

Det forventes umiddelbart, at tilstrømmende grundvand under etablering af bassiner og stiunderføringer kan håndteres med simpel lænsepumpning.

For alle bassiner vurderes det, at oppumpning af grundvand i forbindelse med opgravning af jord vil være kortvarig dvs. 2-3 uger. Oppumpningen af vand vil være fra de terrænnære jordlag, og sænkning af vand vil ikke påvirke nærliggende boringer til drikkevand, idet påvirkningen omkring bassinet vil være af minimal udbredelse < 30 meter. Når bassinet er udgravet, vil der igen opstå en ligevægt, hvor det terrænnære grundvand indstiller sig i samme niveau som før sænkningen.

For alle tre bassiner vurderes det, at det oppumpede vand kan ledes ud på det nærliggende terræn, så det nedsiver igen. Det vil ikke være forurenet vand, der oppumpes, idet der ikke findes jordforurening i nærheden af bassinerne.

Det præcise behov for grundvandssænkning skal fastlægges i forbindelse med detailprojekteringen bl.a. ved udførsel af geotekniske boringer, hvor de præcise hydrogeologiske forhold kan bestemmes ved pejlinger det pågældende år.

Det øvre terrænære grundvand i jordlagene, der evt. midlertidig skal sænkes ved anlægsarbejderne udtørrer jævnligt og udgør således ikke grundvandsmagasiner, der indvindes drikkevand fra eller er en del af større sammenhængende målsatte grundvandsforekomster, som fremgår af Vandområdeplanerne 2021-2027.

Samlet vurderes det, at anlægsarbejderne, herunder midlertidig oppumpning af tilstrømmende vand vil medføre en helt lokal og meget kortvarig påvirkning af det helt terrænnære grundvand lige under terræn (der ikke udgør grundvandsforekomster).

Det vurderes, at anlægsarbejdet ikke forhindrer eller forringer eller på anden vis påvirker hverken kvantiteten eller den kemiske tilstand eller målopfyldelsen af de terrænære grundvandsforekomster eller grundvandsmagasiner, hvorfor indvirkningen på disse er ubetydelig. Der vil således heller ikke være en indvirkning på de regionale og dybe grundvandsforekomster.

10.9.3 Påvirkning i driftsfasen

I projektets driftsfase kan der være en potentiel påvirkning af grundvandsmagasiner og grundvandsforekomster ved nedsivning af vejvand, der kan indeholde miljøfarlige forurenede stoffer og næringsstoffer.

De strækninger af Ring 4 Nord, hvor det eksisterende vejanlæg udvides, etableres kantopsamling, så vejvandet opsamles og føres i et lukket system til bassiner. Bassinerne sikrer, at eventuelle rester af benzin, olie og andre miljøfremmede stoffer fra biler bliver bundfældet og skilt fra, før vandet ledes videre til den nærmeste recipient. Det bundfældede materiale opgraves med nogle års mellemrum og bortskaffes.

Der vil således ikke nedsive vejvand til grundvandsmagasiner, der anvendes til indvinding af drikkevand eller til de nævnte grundvandsforekomster målsat i Vandområdeplanen 2021-2027.

Størrelsen af vejarealet, der udvides, vurderes ikke at have betydning for den samlede grundvandsdannelse inden for de grundvandsdannende oplande.

Generelt fjernes der ikke tykke dæklag, da vejen anlægges terrænnært, og der kun fjernes materiale til brug for vejkassen (ca. 1 meter), som herefter befæstes, hvilket også er tilfældet ved udgravning til regnvandsbassiner og ved udskiftning af blødbund. Ved udvidelse af vejen fjernes således ikke de dækkende lag, der har betydning for beskyttelsen af grundvandet. Vejkassen opbygges af nye råstofressourcer, der ikke vurderes at afgive forurenende stoffer til den omkringliggende jord og det terrænnære grundvand.

Da vejvandet opsamles og ledes til bassiner, hvorfra det udledes til recipient vil det ikke medføre overskridelser af grundvandskvalitetskriteriet, tærskelværdier eller drikkevandskvalitetskriteriet.

Samlet vurderes det, at udvidelse af Ring 4 Nord ikke vil forringe tilstanden eller forhindre målopfyldelsen for de nævnte grundvandsforekomsters kemiske og kvantitative tilstand og de tilhørende drikkevandsmagasiner, der findes i området omkring vejen, og projektet har dermed en ubetydelig indvirkning på grundvandet.

10.9.4 Afværgeforanstaltninger

Forud for anlægsarbejdet skal det afklares, hvilke vandforsyningsboringer der skal beskyttes i anlægsfasen og evt. sløjfes.

For at forebygge spild skal maskiner, materiel, brændstof og kemikalier opbevares på arbejdsarealer på fast belægning, når de ikke er i drift, for at reducere risikoen for påvirkning af grundvandet ved uheld. I tilfælde af uheld gælder miljøbeskyttelseslovens og jordforureningslovens regler om standsning af arbejdet og oplysning til den kommunale miljømyndighed. I forbindelse med detailprojekteringen skal det præcise omfang af grundvandssænkning ved bassiner fastlægges, ved udførsel af boringer og pejlinger af grundvandsspejlets niveau de pågældende år.

**10.10 Overfladevand**

10.10.1 Eksisterende forhold

Ring 4 Nord krydser det målsatte vandløb Tibberup Å, og både i anlægs- og i driftsfasen kan udledning af regnvand potentielt påvirke vandløbet og nedstrømsliggende vandområder.

Tibberup Å løber 1,8 km nedstrøms projektområdet igennem Natura 2000-områdetnr. 139 Øvre Mølleådal, Furesø og Frederiksdal Skov. Tibberup Å løber ud i Jonstrup Å, der har udløb i Værebro Å. Værebro Å-systemet har udløb i slutrecipienten Roskilde Fjord mere end 27 km nedstrøms projektområdet. Roskilde Fjord er Natura 2000-område nr. 136 Roskilde Fjord og Jægerspris Nordskov

Tibberup Å har en samlet moderat økologisk tilstand, hvilket skyldes tilstanden for smådyr (bentiske invertebrater), mens tilstanden af de øvrige biologiske kvalitetselementer (planter, bentiske alger og fisk) er ukendt. Derudover er der ikke-god økologisk tilstand med hensyn til nationalt specifikke stoffer grundet modellerede værdier af kobber og zink, der overskrider miljøkvalitetskravene.

Den eksisterende afvanding består primært af kantopsamling eller opsamling i trug, samt afvanding af større kryds. Strækningen syd for Ballerup Byvej forsinkes på flere delstrækninger i faskine eller rørbassin, før det tilsluttes eksisterende forsyningsledninger og vejvandsledninger i krydsende veje. På strækningen nord for Ballerup Byvej ledes vejvandet uforsinket og urenset til Tibberup Å.

For strækningen syd for Ballerup Byvej forudsættes det, at det eksisterende afvandingssystem tilstandsvurderes og genbruges. Vejvandet fra den sydlige strækning ledes til Novafos’ regnvandssystem, hvor Novafos i forbindelse med separatkloakering i området etablerer et nyt regnvandsbassin, hvor der er taget højde for udvidelsen af Ring 4 Nord.

For strækningen nord for Ballerup Byvej etableres der kantopsamling til en ny hovedledning i begge vejsider, hvorfra vandet bliver ledt til bassiner, hvor det renses, inden det udledes til Tibberup Å.

10.10.2 Påvirkning i anlægsfasen

Ved udvidelsen af Ring 4 Nord skal der udgraves til regnvandsbassin tæt på Tibberup Å. Etablering af bassiner tæt på vandløb samt etablering af afløb til recipient kan medføre sedimentspild til vandløbene. Der iværksættes afværgeforanstaltning således, at det sikres, at anlæg af bassiner og udløb ikke medfører en forringelse af den økologiske eller kemiske tilstand i vandløbene.

Ved andre anlægsarbejder umiddelbart op til vandløbet skal der etableres et arbejdshegn minimum 2 meter fra vandløbets kronekant for at sikre, at anlægsarbejdet kun sker på det planlagte areal. Desuden skal midlertidigt anlægsarbejde i og ved vandløbet foretages så skånsomt som muligt, hvilket indebærer, at der udlægges halmballer til opsamling af sedimentspild og geotekstil på ubevoksede skråninger, der minimerer erosion.

Ved anvendelse af entreprenørmaskiner kan der være risiko for utilsigtet spild eller uheld, der medfører udslip af miljøfarlige stoffer. Der stilles krav til entreprenøren om at udarbejde en miljøberedskabsplan med beskrivelse af bl.a. iværksættelse af særlige foranstaltninger for at undgå større spild, herunder krav til maskinel samt sikre, at der er opsamlingsudstyr på og ved pladsen. Da uheld med oliespild typisk vil ske under selve anlægsarbejdet, er der mulighed for at erkende problemet med det samme og straks iværksætte de nødvendige tiltag for at begrænse forureningen. Eventuelle forureninger forventes derfor ikke at nå vandmiljøet, og der vil derfor ikke ske en forringelse af vandkvaliteten i de berørte vandløb.

Samlet vurderes det, at anlægsarbejderne ikke vil påvirke den økologiske tilstand for kvalitetselementerne bentiske invertebrater, makrofytter, fisk samt den økologisk tilstand for nationalt specifikke stoffer. Det vurderes ligeledes, at der ikke vil være en påvirkning af den kemiske tilstand.

Da påvirkningen fra anlægsarbejder ikke vil medføre en forringelse i de nærliggende vandløb eller hindring af målopfyldelse, vurderes nedstrøms recipienter, både vandløb og marine recipienter, ligeledes ikke at blive påvirket negativt. Det vurderes derfor, at der ikke vil ske en forringelse af tilstanden eller være risiko for at projektet medfører, at der ikke kan opnås målopfyldelse i nedstrøms recipienter, herunder slutrecipienten Roskilde Fjord.

10.10.3 Påvirkninger i driftsfasen

I driftsfasen vil vejvandet fra vejstrækningen blive opsamlet i regnvandsbassiner, hvor det renses, inden det udledes med forsinkelse for at undgå hydraulisk overbelastning af vandløbet.

Samlet set viser udførte beregninger og vurderinger af udledning af vejvand fra Ring 4 Nord, at etableringen af våde bassiner til rensning af vejvandet vil reducere påvirkningen af Tibberup Å med miljøfarlige forurenende stoffer, næringsstoffer og iltforbrugende stoffer i forhold til den nuværende belastning. Således forbedres samtlige betydende parametre af de eksisterende forhold med en forventet positiv effekt på de biologiske kvalitetselementer, kvalitetselementet nationalt specifikke stoffer og den kemiske tilstand.

Regnvandsbidraget af klorid kan dog medføre en svagt forøget koncentration af klorid i vandløbet, som i forvejen har et højt baggrundsniveau, Det vurderes, at den mindre stigning i kloridkoncentrationen ved udvidelsen af vejen ikke vil påvirke den økologiske tilstand for kvalitetselementet fytobenthos negativt og derfor heller ikke vil forhindre målopfyldelse for vandløbet.

Derudover kan også den resulterende koncentration af organisk stof udtrykt ved koncentrationen af BI5 overstige de grænseværdier, der almindeligvis kan medvirke til at hindre målopfyldelse af kvalitetselementerne smådyr og fisk i vandløb. Den i forvejen forekommende koncentration af BI5 overstiger allerede grænseværdierne i Tibberup Å. Udledning af BI5 vurderes dog ikke at medføre hindring af målopfyldelse for kvalitetselementet fisk.

Beregningerne viser, at den resulterende koncentration af de nationalt specifikke stoffer vanadium og arsen i sediment overskrider miljøkvalitetskravene. Der etableres afværgeforanstaltninger således, at det sikres, at der ikke sker forringelse eller hindring af målopfyldelse for kvalitetselementerne planter (makrofyter), bentiske alger (fytobenthos), smådyr (bentiske invertebrater), fisk eller nationalt specifikke stoffer eller for den kemiske tilstand i Tibberup Å.

Dette gælder ligeledes for nedstrømsliggende vandområder, herunder søer og kystvande.

10.10.4 Afværgeforanstaltninger

Ved anlægsarbejder umiddelbart op vandløbet skal der etableres et arbejdshegn minimum 2 m fra vandløbets kronekant for at sikre, at anlægsarbejdet kun sker på det planlagte areal. Desuden skal midlertidigt anlægsarbejde i og ved vandløb foretages så skånsomt som muligt, hvilket indebærer, at der udlægges halmballer til opsamling af sedimentspild og geotekstil på ubevoksede skråninger, der minimerer erosion. Desuden stilles der krav til entreprenøren om at udarbejde en miljøberedskabsplan med beskrivelse af bl.a. iværksættelse af særlige foranstaltninger for at undgå større spild, herunder krav til maskinel samt sikre, at der er opsamlingsudstyr på og ved pladsen.

Der etableres et ekstra rensetrin på regnvandsbassinet, der udleder til Tibberup Å, således at der sker efterpolering af det rensede vejvand. Efterpolering sker med henblik på at sikre at miljøkvalitetskravene for arsen og vanadium i sediment overholdes ved udledningen, og at udledningen derfor ikke vil medføre en forringelse eller hindring af målopfyldelse i Tibberup Å og nedstrømsliggende recipienter.

**10.11 Jord**

10.11.1 Eksisterende forhold

Omkring Ring 4 Nord er det kun Hjortespringskilen i Ballerup Kommune og Herlev Kommune, der ikke er omfattet af områdeklassificering. Inden for områdeklassificerede arealer betragtes jorden som lettere forurenet pga. diffus forurening forventeligt med immobile stoffer som PAH’er, tungere kulbrinter og tungmetaller. Jorden under eksisterende offentlige veje samt rabatjord betragtes også som lettere forurenet, da jorden ofte er forurenet med tjære, olie og metaller. Vejarealet for offentlig vej består af hele vejmatriklen herunder vejkasse, midterrabat samt begge vejrabatter i tilknytning til vejen.

Omkring Ring 4 Nord ligger flere lokaliteter, der er kortlagt på vidensniveau 1 og 2 (hhv. V1 og V2). En V1 kortlagt lokalitet øst for Ring 4 ved Hjorteengen vil blive berørt af udvidelsen af Ring 4 Nord. To V1 og et V2 kortlagte lokaliteter grænser op til projektområdet, men bliver ikke direkte berørt af anlægsarealer.

Der er identificeret en række fokusarealer, som fx tidligere mose, ferskvandsaflejringer og lignende, som kan indeholde blødbundsjord (jord med højt organisk indhold) og som er geoteknisk ustabil jord. En række af de fundne fokusarealer ligger i det midlertidige arbejdsareal.

10.11.2 Påvirkning i anlægsfasen

Der skal afgraves jord og ubundne materialer (sand og grus) for at skabe et plant vejprofil til de to nye vognbaner på strækningen mellem Ballerup Byvej og Klausdalsbrovej, og de to nye vognbaner samt to busbaner fra Klausdalsbrovej til Hillerødmotorvejen.

På grund af områdeklassificering og vejrabat forventes Den øverste ½ til 1 meter jord betragtes som lettere forurenet pga. områdeklassificering og vejrabat, og det vurderes, at ca. 25 procent af jorden vil være forurenet.

En V1 kortlagt lokalitet øst for Ring 4 ved Hjorteengen berøres af udvidelsen af Ring 4 Nord. Lokaliteten er kortlagt pga. anvendelse som betonvarefabrik og autoreparationsværksteder. Der kan potentielt være forurenet med olieprodukter og tungmetaller. Der inddrages permanent ca. 900 m2 af lokaliteten og midlertidigt ca. 110 m2 til arbejdsareal.

I forbindelse med anlægsprojektet skal der håndteres forskellige jordtyper, herunder ubundne materialer (eksisterende sand og grus), råjord langs vejen og ved regnvandsbassiner, overjord og muld i rabatter mellem vej og cykelsti, yderrabatter, skråninger og arbejdsarealer samt blødbund (jord med stort indhold af organisk materiale).

Det antages, at en del af de ubundne materialer, der afgraves, kan genanvendes i ny vejkasse og som erstatningsfyld for afgravet blødbund, så der spares på de primære råstoffer.

Projektjorden foreslås anvendt i støjvolde ved Pæremosen og i området mellem Skinderskovvej og Tibberup Å. Muligheden for etablering af støjvolde i disse områder afklares i en senere detailprojektering.

Projektjord der ikke kan anvendes inden for projektet forsøges genindbygget i andre projekter eller bortskaffes til godkendt modtager.

10.11.3 Påvirkning i driftsfasen

Der skal ikke håndteres jord i driftsfasen. Der vil med nogle års mellemrum skulle opgraves og håndteres mindre mængder sediment fra regnvandsbassiner, som kan være forurenet. Dette bortskaffes til godkendt modtager.

I driftsfasen forventes det, at jorden langs den udbyggede vej med tiden vil blive lettere forurenet med tungmetaller, olieprodukter, tjærestoffer (PAH´er) fra støv, sprøjt og afstrømning af vejvand fra vejbanerne. Denne påvirkning vurderes at være afgrænset til den nærmeste rabatjord langs vejen, og jorden vil i fremtiden blive betragtet som lettere forurenet rabatjord.

Samlet vurderes det, at påvirkningen relateret til jord, jordforurening og risiko for spredning af forurening er ubetydelig i driftsfasen.

**10.12 Ressourcer og affald**

10.12.1 Eksisterende forhold

Der er ingen råstofgraveområder inden for eller i nærheden af Ring 4 Nord. De nærmeste graveområder ligger ca. 10 km sydøst for undersøgelseskorridoren, nær Fløng i Høje Taastrup Kommune. Der bliver indvundet mindre mængder sand og grus i enkelte af graveområderne.

I forbindelse med opbrydning af eksisterende vejbelægninger genereres affald i form af asfalt, beton, armering, forskelligt bygningsaffald samt jord og grus. Der kan være risiko for at dele af affaldet kan indeholde miljø- og sundhedsskadelige stoffer, mens andre materialer som jord og grus vil kunne anvendes i projektet uden risiko.

10.12.2 Påvirkning i anlægsfasen

Der skal anvendes sand, grus og sten til opbygning af vejanlægget. Der skal desuden anvendes byggematerialer i form af bl.a. beton, stål og asfalt til vejanlæg og støjskærme. Ressourcer vil skulle tilkøres projektområdet fra råstofgrave, betonværker, asfaltfabrikker mv. En stor andel af det nuværende vejanlæg indbygges dog i vejanlægget for at spare på primære råstoffer.

Forbruget af råstoffer til udvidelse af Ring 4 Nord udgør en ubetydelig mængde sand, grus og sten. Dog udgør mængden ca. 5 % af indvindingen af råstoffer i Region Hovedstaden, så der kan lokalt være en mindre påvirkning på indvindingen, særligt hvis flere større vejprojekter anlægges samtidig.

I anlægsfasen genereres forskellige affaldstyper, primært i form af bygge- og anlægsaffald fra opbrydning af eksisterende vej. Affaldet kan både være materialer, som kan genanvendes i projektet, f.eks. opgravning og genindbygning af jord og grus, eller det vil kunne anvendes i andre projekter. Der kan desuden forekomme mindre mængder affald, der skal bortskaffes til forbrænding, deponi eller jordbehandling på godkendt modtageanlæg.

Så store mængder anlægsaffald som muligt skal enten anvendes direkte eller anvendes efter nedknusning eller lignende, så ressourceforbruget begrænses.

Det forventes, at asfalt bortskaffes fra projektet til anvendelse andre steder. Materialer med en kvalitet, der gør dem egnede til direkte genbrug, lægges i depot med henblik på senere genbrug.

10.12.3 Påvirkning i driftsfasen

I forbindelse med almindelig drift og vedligehold af den udbyggede Ring 4 Nord vil der løbende være et mindre forbrug af materialer i form af sand, grus, asfalt og stål/metal, og dertil bortskaffelse af mindre mængder affald i form af udskiftning af slidbaner og øvrigt vedligehold af broer, veje og vejudstyr. Råstofforbruget og affaldsmængderne knyttet dertil vurderes at være ubetydelige.

10.12.4 Afværgeforanstaltninger

Miljøpåvirkningen i form af transport reduceres ved, at råstofferne leveres fra råstofgrave, der ligger nær projektområdet.

For at minimere håndteringen og transport af materialer, udarbejdes en jordhåndteringsplan, der skal sikre, at projektjord i videst muligt omfang anvendes i projektet og at materialer, som kan indgå i projektet, bliver genanvendt, f.eks. i vejbyggeri og vejskråninger. Jordhåndteringsplanen omfatter desuden håndtering af muld, så det i videst muligt omfang kan undlades at udlægge muld på vejskråninger, hvilket øger potentialet for en artsrig flora og skaber levesteder for insekter og firben.

Forinden nedrivning kortlægges indhold og omfang af problematiske stoffer i konstruktioner og bygninger, der skal nedrives.

**10.13 Arealindgreb og ledninger**

10.13.1 Påvirkning af arealer

Der skal erhverves cirka 8,3 hektar til anlægsprojektet og yderligere cirka 4 hektar til midlertidige arbejdsarealer samt 5,2 hektar til erstatningsnatur for beskyttede naturtyper. Cirka. 167 ejendomme berøres af ekspropriation i forskelligt omfang. Seks ejendomme forventes at blive totaleksproprieret.

Der skal erhverves arealer til udbygningen af Ring 4 Nord samt etablering af faunapassager og regnvandsbassiner. Derudover skal der nogle steder bruges arealer til nye under- og overføringer af krydsende veje og til forlægning af disse.

10.13.2 Påvirkning af ledninger

Større ledninger i og i nærheden af Ring 4 Nord er blevet kortlagt, og omlægning af ledninger vil ske efter dialog og aftale med ledningsejerne i projekteringsfasen.

I forbindelse med vejudvidelsen og opsætning af støjafskærmning skal der tages hensyn til naturgasledning, fjernvarmeledning, hovedvandforsyningsledning, spildevandsledning og højspændingsledninger og -kabler.

Der skal omlægges en naturgasfordelingsledning og en fjernvarmeledning i forbindelse med etablering af stikrydsning ved Axel Juels Alle og en naturgasledning i forbindelse med etablering af et regnvandsbassin.

**10.14 Støjisoleringsordningen**

Der vil blive etableret en ordning om tilskud til facadeisolering af særligt støjramte helårsboliger.

Vejdirektoratet vil administrere ordningen og udpeger de boliger, der omfattes af denne på baggrund af et særskilt administrationsgrundlag. Støjisolering af boliger vil typisk omfatte forbedring eller udskiftning af vinduer med henblik på at dæmpe det indendørs støjniveau fra vejanlægget. Udpegningen sker ud fra facadestøjberegninger på baggrund af forholdene 12 måneder efter, at det pågældende vejanlæg er taget i brug. Anlægget betragtes som taget i brug, når det udbyggede vejanlæg er åbnet for trafik i alle spor.

Ordningen vil ophøre 60 måneder efter, at hele vejanlægget nævnt i § 1 er taget i brug.

**11. Forholdet til EU-retten**

Det vurderes samlet set, at anlægsprojektet vil kunne gennemføres inden for EU-rettens rammer.

Lovforslaget lever op til kravene om klage eller domstolsprøvelse i Konvention om adgang til oplysninger, offentlig deltagelse i beslutningsprocesser samt adgang til klage eller domstolsprøvelse på miljøområdet (Århus-konventionen).

De gennemførte miljøundersøgelser og høringer opfylder kravene i VVM-direktivet som ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/52/EU af 16. april 2014 om ændring af direktiv 2011/92/EU, for så vidt angår offentlig deltagelse og adgang til domstolsprøvelse.

Der er derudover i forbindelse med miljøkonsekvensvurderingen udført de nødvendige vurderinger af anlægsprojektets påvirkninger af Natura 2000-områder i overensstemmelse med habitatdirektivet og fuglebeskyttelsesdirektivet.

**11.1 VVM-direktivet**

VVM-direktivet indeholder minimumskrav til proceduren for tilladelse til offentlige projekter, som kan forventes at få væsentlig indvirkning på miljøet.

VVM-direktivet er implementeret i vejlovens kapitel 2 a, og regler udstedt i medfør heraf, for så vidt angår statslige vejanlæg og dertil knyttede projekter.

I henhold til vejlovens § 17 a, stk. 3, kræver Vejdirektoratets etablering, udvidelse eller ændring af statslige vejanlæg og dertil nyttede projekter, der er omfattet af vejlovens bilag 1 eller 2, ikke administrativ tilladelse, når projektet opnår tilladelse ved anlægslov.

Folketingets vedtagelse af en anlægslov vil udgøre tilladelsen til anlægsprojektet i overensstemmelse med tilladelseskravet i VVM-direktivets artikel 2, stk. 1.

Anlægsprojektets indvirkning på miljøet er beskrevet og vurderet i miljøkonsekvensrapporten herunder vurdering af anlægsprojektets indvirkning på Natura 2000-områder.

Miljøkonsekvensrapporten er udarbejdet i overensstemmelse med kravene i vejlovens kapitel 2 a. De gennemførte miljøundersøgelser og høring opfylder kravene i vejlovens kapitel 2 a, for så vidt angår offentlig deltagelse og adgang til klage eller domstolsprøvelse. Lovforslagets pkt. 10 indeholder en sammenfatning af de vurderede påvirkninger af miljøet. Anlægsprojektet er således miljøkonsekvensvurderet og forberedt til at kunne vedtages af Folketinget i enkeltheder ved lov.

Med Folketingets vedtagelse af lovforslaget bemyndiges transportministeren til at gennemføre anlægsprojektet i overensstemmelse med lovforslag, projektbeskrivelse og miljøvurderinger. Herefter kan anlægsprojektet gennemføres på grundlag af loven og inden for rammerne af de udførte vurderinger af projektets indvirkning på miljøet. Eventuelle ændringer eller udvidelser af anlægsprojektet og dertil knyttede projekter, der er omfattet af vejlovens bilag 2, vil være omfattet af den administrative procedure i vejlovens kapitel 2 a.

**11.2 Habitat- og fuglebeskyttelsesdirektivet**

I medfør af habitatdirektivet og fuglebeskyttelsesdirektivet, er der i Danmark udpeget en række særlige beskyttelsesområder (Natura 2000-områder).

Det følger af habitatdirektivets artikel 6, stk. 3, at der i forbindelse med bl.a. anlægsprojekter skal gennemføres en vurdering af projektets virkninger på Natura 2000-området (konsekvensvurdering), hvis en væsentlig påvirkning af Natura 2000-områdets bevaringsmålsætninger ikke kan udelukkes.

Vedtagelsen af anlægsprojektet i lovforslagets § 1 i forhold til habitatdirektivets artikel 6, stk. 3, og de nødvendige undersøgelser af projektets virkninger på Natura 2000-området er derfor gennemført inden lovforslagets vedtagelse. Der er udført de nødvendige vurderinger af projektets påvirkninger af Natura 2000-områder.

Som anført i pkt. 10 er det i forbindelse med miljøkonsekvensvurderingen af projektet i lovforslagets § 1 konstateret, at der ikke er en væsentlig påvirkning af Natura 2000-områderne N139 Øvre Mølleådal, Furesø og Frederiksdal Skov samt N136 Roskilde Fjord og Jægerspris Nordskov. Der er derfor ikke foretaget en konsekvensvurdering for at afgøre, om projektet er skadeligt for områdets udpegningsgrundlag, jf. habitatdirektivets artikel 6.

Habitatdirektivets artikel 12-16 indeholder bestemmelser om beskyttelse af visse dyre- og plantearter, som er optaget på direktivets bilag IV (bilag IV-arter).

Efter habitatdirektivets artikel 12 skal medlemsstaterne træffe de nødvendige foranstaltninger til at indføre en streng beskyttelsesordning i det naturlige udbredelsesområde for de dyrearter, der er omfattet af bilag IV, litra a), med forbud mod bl.a. forsætlig forstyrrelse af disse arter og beskadigelse eller ødelæggelse af yngle- eller rasteområder. En tilsvarende forpligtelse gælder efter artikel 13, for så vidt angår de plantearter, der er omfattet af bilag IV, litra b), og en tilsvarende beskyttelsesordning gælder efter fuglebeskyttelsesdirektivets artikel 5 og 9, for så vidt angår fugle, som i vild tilstand har deres naturlige ophold på medlemsstaternes område i Europa, hvor EU-traktaten finder anvendelse.

Det følger af habitatdirektivets artikel 16, at hvis der ikke findes nogen anden brugbar løsning, og fravigelse ikke hindrer opretholdelse af den pågældende bestands bevaringsstatus i dens naturlige udbredelsesområde, kan bestemmelserne i artikel 12 og 13 fraviges af hensyn til andre bydende nødvendige hensyn til væsentlige samfundsmæssige interesser.

Habitatdirektivets artikel 12, stk. 1, artikel 13, stk. 1, og fuglebeskyttelsesdirektivets artikel 5 er gennemført i dansk ret ved en række bestemmelser, herunder det generelle forbud i naturbeskyttelseslovens § 29 a og jagt og vildtforvaltningslovens § 6 a og § 7, samt artsfredningsbekendtgørelsen. Ved dette lovforslag sker der ikke fravigelse af den nævnte lovgivning.

Der er i forbindelse med miljøkonsekvensvurderingerne konstateret påvirkning af bilag IV-arter, hvorfor der er fastsat afværgeforanstaltninger herfor, som er nærmere beskrevet i de bagvedliggende miljøvurderinger. Anlægsmyndigheden udfører afværgeforanstaltninger i henhold til de gennemførte miljøkonsekvensvurderinger ved gennemførelsen af anlægsprojekterne.

Det er for alle øvrige bilag IV-arterne i undersøgelseskorridoren for projektet vurderet, at den økologiske funktionalitet er opretholdt i driftsfasen.

**11.3 Århus-konventionen**

Lovforslaget lever op til kravene om klage eller domstolsprøvelse i Konvention om adgang til oplysninger, offentlig deltagelse i beslutningsprocesser samt adgang til klage eller domstolsprøvelse på miljøområdet (herefter Århuskonventionen). EU er kontraherende part under Århus-konventionen, og konventionen er derfor også gennemført i EU-retten, jf. herved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/35/EF af 26. maj 2003 om mulighed for offentlig deltagelse i forbindelse med udarbejdelse af visse planer og programmer på miljøområdet og om ændring af Rådets direktiv 85/337 /EØF (det tidligere VVM-direktiv) og Rådets direktiv 96/61 /EF af 24. september 1996 om integreret forebyggelse og bekæmpelse af forurening (det tidligere I PPC-direktiv), for så vidt angår offentlig deltagelse og adgang til klage og domstolsprøvelse.

Efter Århus-konventionens artikel 9, stk. 2, skal enhver part under konventionen inden for rammerne af dens nationale lovgivning sikre, at medlemmer af den berørte offentlighed, som har tilstrækkelig interesse, har adgang til ved en domstol og/eller et andet ved lov etableret uafhængigt og upartisk organ at få prøvet den materielle og processuelle lovlighed af enhver afgørelse, handling eller undladelse, der er omfattet af bestemmelserne i konventionens artikel 6. Hvad der udgør tilstrækkelig interesse, fastsættes i overensstemmelse med dansk rets almindelige regler og i overensstemmelse med det mål at give den berørte offentlighed vid adgang til domstolsprøvelse inden for rammerne af konventionen. Ikke-statslige organisationer, der arbejder for at fremme miljøbeskyttelse, og som imødekommer alle krav efter national lovgivning, anses for at have tilstrækkelig interesse, jf. også konventionens artikel 2, stk. 5.

Reglerne om klage og domstolsprøvelse i forhold til miljøvurdering af konkrete projekter (VVM) er gennemført i EU-retten i artikel 11 i VVM-direktivet.

Det følger af Århus-konventionens artikel 9, stk. 3, at medlemmer af offentligheden, der opfylder eventuelle kriterier i national ret, skal have adgang til administrative eller retslige procedurer for at anfægte private personers og offentlige myndigheders handlinger eller undladelser, der er i strid med nationale bestemmelser, der vedrører miljøet. Denne forpligtelse, som ikke er gennemført i særskilte EU-regler, anses i relation til nærværende lovforslag også for at være opfyldt ved dansk rets almindelige adgang til at anlægge et civilt søgsmål.

Efter Århus-konventionens artikel 9, stk. 4, skal procedurer omfattet af bestemmelsens stk. 2 og 3 stille tilstrækkelige og effektive retsmidler til rådighed, inklusive foreløbige retsmidler, hvor dette findes passende, der skal være rimelige og retfærdige, betimelige og ikke uoverkommeligt dyre.

Processen ved danske domstole forudsættes at leve op til kravene i Århus-konventionen og VVM-direktivet mv. Efter dansk praksis kan enhver, der har retlig interesse efter dansk rets almindelige regler, herunder også organisationer omfattet af Århus-konventionens artikel 2, stk. 5, således bl.a. indbringe spørgsmålet om en lovs forenelighed med EU-retten for de danske domstole. I lyset af EU-Domstolens domme af henholdsvis 11. april 2013 i sag C-260/11, Edwards og Pallikaropoulos, og af 13. februar 2014 i sag C-530/11, Kommissionen mod Storbritannien, vil retten ved søgsmål om forhold vedrørende miljøet, der er omfattet af dette lovforslag, skulle påse, at omkostningerne ved sagen ikke er uoverkommeligt høje for de berørte parter. Forpligtelsen påhviler samtlige retsinstanser.

**11.4 Vandrammedirektivet og grundvandsdirektivet**

Det følger bl.a. af vandrammedirektivet, at medlemsstaterne skal forebygge forringelse af tilstanden for alle målsatte overfladevandområder og grundvandsforekomster og beskytte, forbedre og restaurere alle overfladevandområder og grundvandsforekomster med henblik på at opnå god økologisk og god kemisk tilstand for overfladevandområder og god kemisk og kvantitativ tilstand for grundvandsforekomster senest 2015. Denne frist kan under visse betingelser forlænges for de enkelte vandforekomster til 2021, henholdsvis 2027. Fristforlængelse og grundlaget herfor skal fremgå af vandområdeplanen.

EU-Domstolen har i Weser-dommen (C-461/13) fastslået, at der foreligger en forringelse af den økologiske tilstand af et overfladevandområde, hvis et eller flere kvalitetselementer (f.eks. ålegræs, klorofyl eller bundfauna) falder en klasse - f.eks. fra god til moderat tilstand - selvom det ikke betyder, at hele vandområdet falder en klasse. Hvis vandområdet allerede befinder sig i den laveste klasse (dårlig tilstand), vil enhver yderligere forringelse af dette vandområde udgøre en forringelse i direktivets forstand.

EU-Domstolen har i Association France Nature Environnement-dommen (C-525/20) endvidere fastslået, at også en midlertidig kortsigtet forringelse uden langsigtede konsekvenser kan udgøre en forringelse i vandrammedirektivets forstand.

Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/118/EF af 12. december 2006 om beskyttelse af grundvandet mod forurening og forringelse (herefter grundvandsdirektivet) fastsætter nærmere bestemmelser med henblik på at opfylde vandrammedirektivets artikel 17 om strategier til forebyggelse og kontrol med forurening af grundvandet. Grundvandsdirektivet supplerer således vandrammedirektivet med mere specifikke kriterier for vurdering af grundvandets kemiske tilstand.

Formålet med grundvandsdirektivet er at forebygge og bekæmpe forurening af grundvandet i Den Europæiske Union (EU). Direktivet indeholder procedurer til vurdering af grundvandets kemiske status og foranstaltninger til at reducere niveauet af forurenende stoffer.

Direktivet har ligeledes fokus på grundvandsforekomsternes indvirkninger på indbyrdes forbindelse med tilknyttede overfladeområder og terrestriske økosystemer, som ligeledes skal beskyttes.

EU-Domstolen har i dommen Land Nordrhein-Westfalen (C-535/18) fastslået, at principperne i afgørelsen C-461/13 om forringelse af tilstanden for overfladevandområder også gælder for grundvandsforekomster.

Det skal sikres, at projektet ikke vil medføre varig eller midlertidig forringelse af tilstanden i målsatte vandforekomster eller hindre opfyldelsen af de fastsatte mål for forekomsterne i bekendtgørelse om miljømål for overfladevandområder og grundvandsforekomster.

Direktivet er bl.a. implementeret i dansk ret ved lov om vandplanlægning, jf. lovbekendtgørelse nr. 126 af 26. januar 2017, med tilhørende bekendtgørelser Bindende vandplanlægning for [vandrammedirektivets](https://pro.karnovgroup.dk/b/documents/abs/EUDIR200060) tredje planperiode 2021-2027 er fastsat efter lov om vandplanlægning i bekendtgørelse om miljømål for overfladevandområder og grundvandsforekomster, bekendtgørelse om overvågning af overfladevandets, grundvandets og beskyttede områders tilstand og om naturovervågning af internationale naturbeskyttelsesområder og indsatsbekendtgørelsen . Konkrete miljømål er herved fastlagt ved bekendtgørelse nr. 819 af 15. juni 2023 om miljømål for overfladevandområder og grundvandsforekomster. Fravigelse kan kun ske inden for rammerne af § 4 i bekendtgørelsen. Bestemmelsen implementerer vandrammedirektivets artikel 4, stk. 7 omhandlende fravigelser.

EU-Domstolene har i dommene i C-461/13 og C-535/18 endvidere fastslået, at kompetente myndigheder ikke kan træffe en afgørelse, der indebærer en forringelse af målsatte vandforekomster, medmindre de strenge betingelser i vandrammedirektivets art. 4, stk.7, litra a-d, er opfyldte, og at myndighedens vurdering af, om et projekt m.v. vil indebære en forringelse, skal være gennemført, inden myndigheden kan træffe afgørelse.

Udgangspunktet fremgår af § 8 i indsatsbekendtgørelsen, hvorefter myndigheder ved administration af øvrig lovgivning, herunder også dette lovforslag efter vedtagelse, skal forebygge forringelse af vandområders tilstand og sikre, at opfyldelse af deres miljømål ikke hindres. Fravigelse kan kun ske inden for rammerne af § 7 i indsatsbekendtgørelsen, hvorefter det, under en række skærpede betingelser, kan undlades at gennemføre eventuelle foranstaltninger fastlagt for det konkrete vandområde og/eller fravige miljømålet. Fravigelsen skal skyldes ændringer af et overfladevandområdes fysiske karakteristika eller ændringer i en grundvandsforekomsts niveau, den skadelige indvirkning på vandforekomstens tilstand skal mindskes mest muligt, ændringerne skal være begrundet i væsentlige samfundsinteresser, og der må ikke være alternativer, som er en miljømæssigt væsentlig bedre løsning. Fravigelse kræver tilladelse fra Styrelsen for Grøn Arealomlægning og Vandmiljø.

Det er i miljøkonsekvensrapporten vurderet, at der ikke umiddelbart synes at være nogle væsentlige konflikter vedrørende vandløb, omfattet af vandplanlægningen, på strækningerne. Dette afklares og håndteres i nødvendigt omfang endeligt ved detailprojekteringen. Det sikres, at anlægsprojektet ikke vil medføre varig eller midlertidig forringelse af tilstanden i målsatte vandforekomster eller hindre opfyldelsen af de fastsatte mål for forekomsten i bekendtgørelse om miljømål for overfladevandområder og grundvandsforekomster.

Dele af anlægsprojektet går igennem områder med særlige drikkevandsinteresser. I forbindelse med detailprojekteringen vil der blive udført supplerende undersøgelser med henblik på at dokumentere, at eventuel grundvandssænkning i forbindelse med etablering af projektet ikke påvirker drikkevandsindvindingen eller de berørte grundvandsforekomsters tilstand.

**11.5 Havstrategidirektivet**

I henhold til havstrategidirektivet er Danmark forpligtet til at opnå eller opretholde god miljøtilstand i danske havområder.

Direktivet er implementeret ved havstrategiloven. Havstrategiloven omfatter alle danske farvande herunder havbund og undergrund på søterritoriet og i de eksklusive økonomiske zoner. Havstrategiloven finder imidlertid ikke anvendelse på indre og ydre territoriale farvande, der strækker sig ud til én sømil uden for basislinjen, i det omfang disse farvande er omfattet af vandplanlægningen efter lov om vandplanlægning og/eller indsatser, der indgår i en vedtaget Natura 2000-plan efter miljømålsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 692 af 26. maj 2023 om miljømål mv. for internationale naturbeskyttelsesområder (miljømålsloven).

Som led i implementeringen af havstrategidirektivet gennemfører regeringen havstrategier over 6-årige cyklusser. Havstrategierne indeholder en vurdering af tilstanden i havet og de kumulative effekter fra presfaktorer på havmiljøet. Med havstrategierne fastsættes desuden miljømål samt overvågnings- og indsatsprogrammer.

Det følger af § 18 i havstrategiloven, at statslige, regionale og kommunale myndigheder ved udøvelse af beføjelser i medfør af lovgivningen er bundet af de miljømål og indsatsprogrammer, der er fastsat i havstrategierne.

Det er i miljøkonsekvensvurderingen af anlægsprojektet i dette lovforslag vurderet, at der ikke vil være en væsentlig påvirkning af de direkte recipienter. Deraf følger, at der heller ikke vil være påvirkning af det marine økosystem.

**12. Hørte myndigheder og organisationer mv.**

Et udkast til lovforslag har i perioden fra den 19. december 2025 til den 30. januar 2026 (43 dage) været sendt i høring hos følgende myndigheder og organisationer mv.:

Ballerup Kommune, Cyklistforbundet, Dansk Byggeri, Dansk Erherv, Danmarks Naturfredningsforening, Dansk Ornitologisk Forening, Dansk Vandrelaug, Danske Beredskaber, Danske Regioner, DI Transport, Energinet, FDM, Friluftsrådet, Furesø Kommune, Gladsaxe Kommune, Herlev Kommune, KL og Region Hovedstaden.

**13. Sammenfattende skema**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | Positive konsekvenser/mindre udgifter (hvis ja, angiv omfang/Hvis nej, anfør »Ingen«) | Negative konsekvenser/merudgifter (hvis ja, angiv omfang/Hvis nej, anfør »Ingen«) |
| Økonomiske konsekvenser for stat, kommuner og regioner | Ingen | Projektet finansieres via finansloven af Transportministeriet.  Anlægsudgifterne samlet anlægsbudget i mia. kr. 1.233 mio. kr. (Finanslovsindeks 2026)  Udgifter for Vejdirektoratet til drift og vedligehold af de udbyggede statsveje. |
| Implementeringskonsekvenser for stat, kommuner og regioner | Ingen | Begrænset meradministration i anlægsperioden for henholdsvis Transportministeriet og Vejdirektoratet.  De berørte kommuner vil i relation til projektet skulle behandle diverse ansøgninger og anmeldelser. |
| Regionale konsekvenser | Sikrer bedre fremkommelighed og trafikafvikling | Konsekvenser for erhverv Ballerup Kommune, Furesø Kommune, Gladsaxe Kommune Herlev Kommune, i anlægsperioden |
| Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet m.v. | Projektet medfører mindre trængsel og mere pålidelig rejsetid, hvilket medfører positive økonomiske konsekvenser for erhvervslivet.  Det fører til flere fordele – både ved transport af varer og bedre adgang til arbejdskraft.  Fordelene kan øge virksomhedernes produktivitet, da deres konkurrenceevne forbedres. | Der vil under anlægsarbejdet være trafikale gener, men arbejderne bliver tilrettelagt, så de forårsager færrest mulige gener for vejtrafikken. |
| Administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v. | Projektet medfører mindre trængsel og mere pålidelig rejsetid. | Konsekvenser i forbindelse med ekspropriationer. |
| Administrative konsekvenser for borgerne | Ingen | Konsekvenser i forbindelse med ekspropriationer og ved at klageadgange til anden administrativ myndighed afskæres. |
| Klimamæssige konsekvenser | Ingen | Der forventes en mindre stigning i trafikken som følge af projektet. Det vil betyde en stigning i CO2-udslippet fra trafikken. |
| Miljø- og naturmæssige konsekvenser | Færre støjbelastede boliger ved etablering af den planlagte støjafskærmning. | Forstyrrelse af befolkning ved jordkørsel, ramning af spunsvægge og andet anlægsarbejde. |
| Forholdet til EU-retten | Projektet er omfattet af reglerne om vurdering af indvirkningerne på miljøet og om inddragelse af offentligheden, der følger af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2011/92/EU af 13. december 2011 om vurdering af visse offentlige og private projekters indvirkning på miljøet (VVM-direktivet) som ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/52/EU af 16. april 2014 om ændring af direktiv 2011/92/EU. Det er vurderet, at projektet gennemføres inden for rammerne af VVM-direktivet. På baggrund af miljøkonsekvensvurderingen er det vurderingen, at gennemførslen af projektet kan ske inden for rammerne af habitatdirektivet og fuglebeskyttelsesdirektivet. | |
| Er i strid med de fem principper for implementering af erhvervsrettet EU-regulering (der i relevant omfang også gælder implementering af ikke-erhvervsrettet EU-regulering) (sæt X) | Ja | Nej  X |

*Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser*

*Til § 1*

Offentlige veje defineres i vejlovens § 3, nr. 2, som veje, gader og broer, der er åbne for almindelig færdsel, og som administreres af stat eller kommune. De offentlige veje inddeles i statsveje og kommuneveje. Det følger af vejlovens § 6, stk. 1, at transportministeren er vejmyndighed for statsvejene. Af vejlovens § 6, stk. 2, følger det, at administrationen af statsvejene er henlagt til Vejdirektoratet.

Af vejlovens § 7 fremgår det, at kommunalbestyrelsen er vejmyndighed for kommunevejene. Af vejlovens § 12, stk. 1, 1. pkt., følger, at det ved lov bestemmes, hvilke offentlige veje der skal være statsveje, hvilke nye statsveje, der skal anlægges, og hvilke der skal nedlægges eller overgå til anden status.

Det foreslås i *§ 1, stk. 1,* at transportministeren bemyndiges at udbygge Ring 4 Nord på en ca. 6 km strækning mellem Ballerup C og Hillerødmotorvejen, herunder at 1) udvide Ring 4 Nord på den ca. 5 km strækning mellem krydsene Ballerup Byvej og Hillerødmotorvejen med en ekstra vognbane i begge retninger, 2) udvide Ring 4 Nord på en ca. 3,5 km strækning mellem krydsene Klausdalsbrovej og Hillerødmotorvejen med en busbane i begge retninger 3) etablere en ekstra venstresvingsbane på Ballerup Byvej mod syd ad Ring 4, 4) etablere en ny vejadgang fra Ring 4 til Borupvang i Lautrupparken, 5) etablere støjafskærmning på dele af strækningen mellem Ballerup C og Hillerødmotorvejen og 6) anlægge og omlægge lokale veje og stier samt private veje og fællesveje.

Bestemmelsen vil medføre, at transportministeren vil være bemyndiget til at foretage udbygning af Ring 4 Nord, som foruden udbygningen også omfatter bl.a. udvidelse af den eksisterende cykelsti langs Ring 4 Nord på strækningen, nye signalregulerede kryds, etablering af regnvandsbassiner og tre faunapassager. Transportministeren vil derudover være bemyndiget til at anlægge og omlægge lokale veje og stier, herunder kommunale veje og stier samt private veje og fællesveje.

Det forventes, at transportministeren vil delegere sin kompetence til Vejdirektoratet, som står for den egentlige gennemførelse af anlægsprojektet.

Det foreslås i *stk. 2,* at kort over anlægsprojektet nævnt i stk. 1, nr. 1-5 fremgår af bilag 1 til loven.

Det foreslås i stk. 3, at transportministeren overdrager anlægget nævnt i stk. 1, nr. 4, til Ballerup Kommune ved færdiggørelsen.

Det er hensigten, at transportministeren vil delegere sin kompetence til Vejdirektoratet til gennemførelse af anlægsprojektet. Forslaget vil medføre, at Vejdirektoratet, overdrager anlægget nævnt i stk. 1, nr. 4, til Ballerup Kommune som kommunevej i takt med, at den nye vejforbindelse mellem Ring 4 Nord og Borupvangen færdiggøres. Overdragelsen til kommunevej følger af dette lovforslag og forudsætter ikke anvendelse af vejlovens regler om nedklassificering, jf. vejlovens § 12.

Efter Vejdirektoratet har overdraget den nye vejforbindelse, vil kommunen være vejmyndighed i medfør af vejlovens § 7. I overensstemmelse med den almindelige ordning i vejloven har kommunalbestyrelsen efter overdragelsen af anlægget de beføjelser og forpligtelser, som den kommunale vejmyndighed har i medfør af vejloven og anden lovgivning herunder vedligeholdelsesforpligtelsen, jf. vejlovens § 8, stk. 1.

*Til § 2*

Det foreslås i *§ 2,* at transportministeren kan foretage de dispositioner, som er nødvendige med henblik på gennemførelsen af anlægsprojektet i § 1.

Det foreslåede vil medføre, at transportministeren kan gennemføre projektet for udvidelse af Ring 4 nordlig mellem Ballerup C og Hillerødmotorvejen nævnt i § 1 og de dertilhørende anlæg. Bestemmelsen vil udgøre hjemlen til at foretage de dispositioner, som er nødvendige med henblik på gennemførelsen af den samlede udbygning, herunder bl.a. ekspropriation, anlæg og nødvendige ledningsarbejder m.v.

Bemyndigelsen skal endvidere ses i sammenhæng med lovforslagets § 4, som forpligter transportministeren til at udføre afværgeforanstaltninger af hensyn til naturen ved gennemførelsen af anlægsprojektet.

*Til § 3*

Reglerne for miljøkonsekvensvurdering af statslige vejanlæg findes i vejlovens kapitel 2 a.

Det følger af vejlovens § 17 a, stk. 3, at Vejdirektoratets etablering, udvidelse eller ændring af statslige vejanlæg og dertil knyttede projekter, der er omfattet af bilag 1 eller 2, jf. stk. 1 og 2, ikke kræver administrativ tilladelse, når projektet opnår tilladelse ved anlægslov. Projekter, hvor der meddeles tilladelse ved anlægslov, kan fritages fra høring af offentligheden, jf. § 17 h, stk. 6, forudsat at formålet med dette kapitel, jf. § 1, nr. 6, opfyldes.

Det foreslås i *§ 3*, at det samlede anlægsprojekt nævnt i § 1 skal gennemføres inden for rammerne af de udførte vurderinger af projektets indvirkninger på miljøet, jf. kapitel 2 a i lov om offentlige veje m.v.

Det foreslåede skal ses i sammenhæng med den foreslåede § 1, hvorefter transportministeren bemyndiges til at udbygge Ring 4 Nord, jf. lovens bilag 1 og projektbeskrivelsen i lovforslagets almindelige bemærkninger. Anlægsprojektets indvirkninger på miljøet er beskrevet og vurderet i de miljømæssige undersøgelser af projektet, som ligger til grund for Folketingets vedtagelse af loven.

Med vedtagelsen af lovforslaget vil Folketinget meddele godkendelse af miljøkonsekvensvurderingen til anlægsprojektet og godkendelse i forhold til habitatdirektivets artikel 6, stk. 3. Det betyder, at anlægsprojektet herefter vil skulle gennemføres inden for rammerne af den udførte vurdering af projektets indvirkninger på miljøet, jf. lovens § 3. Dette er i overensstemmelse med vejlovens § 17 a, stk. 3, hvoraf fremgår, at i de tilfælde, hvor Folketinget tillader et projekt ved anlægslov, skal der ikke meddeles administrativ godkendelse af miljøkonsekvensvurderingen. Loven træder i stedet for den administrative tilladelse.

Ved meddelelse af en administrativ godkendelse af miljøkonsekvensvurdering vil det være en forudsætning, eventuelt formuleret som et vilkår, at projektet etableres i overensstemmelse med de forudsætninger, der er lagt til grund i den tilvejebragte miljøkonsekvensrapport. Bestemmelsen i § 3 har et tilsvarende formål i forhold til gennemførelsen af anlægsprojektet. Det er en forudsætning, at projektet vil blive udført inden for rammerne af de miljømæssige vurderinger, der fremgår af og er lagt til grund i miljøkonsekvensrapporterne.

Det vil således påhvile Vejdirektoratet som anlægsmyndighed – og i praksis dets entreprenører – at udføre de pågældende anlægsarbejder på en sådan måde, at indvirkningerne på miljøet holdes inden for rammerne af de udførte vurderinger af projektets indvirkninger på miljøet.

Hvis der efter lovens vedtagelse sker ændringer i projektet, vil bestemmelsen i § 3 ikke indebære en begrænsning i adgangen til at gennemføre ændringer eller udvidelser af anlægsprojektet, når dette i anlægsperioden sker i overensstemmelse med reglerne i vejlovens kapitel 2 a. Lovforslaget vil heller ikke være til hinder for, at andre anlægsmetoder med andre afledte miljømæssige konsekvenser, end dem som er beskrevet i loven, anvendes. Nye anlægsmetoder med andre miljømæssige konsekvenser end dem, der allerede er belyst i loven, skal i så fald vurderes i overensstemmelse med vejlovens kapitel 2 a.

*Til § 4*

Det følger af VVM-direktivets artikel 5, stk. 1, at en miljøkonsekvensrapport bl.a. skal indeholde en beskrivelse af projektets særkender og/eller af de foranstaltninger, der påtænkes truffet for at undgå, forebygge eller begrænse og om muligt neutralisere forventede væsentlige skadelige indvirkninger på miljøet.

Det foreslås i *§ 4,* at anlægsmyndigheden udfører afværgeforanstaltninger ved gennemførelse af projektet, jf. § 1, i henhold til de gennemførte miljøkonsekvensvurderinger, jf. kapitel 2 a i vejloven.

Det foreslåede vil indebære, at Vejdirektoratet som anlægsmyndighed vil være forpligtet til at iværksætte afværgeforanstaltninger i det omfang, det er nødvendigt for at modvirke eventuel skadelig virkning som følge af anlægsprojektet, og hvis det vurderes nødvendigt af hensyn til de EU-retlige forpligtelser, der følger af fuglebeskyttelsesdirektivet og habitatdirektivet. For at tilgodese disse hensyn iværksættes der gennem loven afværgeforanstaltninger bl.a. for i nødvendigt omfang at medvirke til, at anlægsarbejdet ikke har en skadelig virkning for habitattyperne, arterne og bestandene.

I miljøkonsekvensrapporten er beskrevet de afværgeforanstaltninger, som iværksættes. Andre mulige afværgeforanstaltninger end dem, der er nævnt i miljøkonsekvensrapporten, vil kunne blive identificeret i forbindelse med gennemførelsen af projektet. Sådanne andre afværgeforanstaltninger vil kunne træde i stedet for dem, der er beskrevet i miljøkonsekvensrapporten, i det omfang disse i øvrigt ikke vil kunne skade andre dele af miljøet. Der henvises til pkt. 10 i de almindelige bemærkninger.

På baggrund af de forudsatte afværgeforanstaltninger er det vurderingen, at gennemførelsen af anlægsprojektet kan ske inden for rammerne af naturbeskyttelseslovens §§ 29 a og 30, herunder artsfredningsbekendtgørelsen, § 6 a, stk. 1 og 2, og § 7 i jagtloven, der gennemfører artsbeskyttelsen i EU's fuglebeskyttelsesdirektiv artikel 5 og habitatdirektivets artikel 12.

Forbuddet i artikel 12, stk. 1, litra d, mod beskadigelse eller ødelæggelse af yngle- eller rasteområder for bilag IV-dyrearten birkemus fraviges. Betingelserne i artikel 16, stk. 1, vurderes at være opfyldt. EU-Kommissionen vil blive underrettet i henhold til [habitatdirektivets artikel 16](https://pro.karnovgroup.dk/b/documents/abs/EUDIR199243_A16), stk. 2, om fravigelse af direktivet, herunder om de foranstaltninger og tiltag, der er indarbejdet i projektet for at sikre, at fravigelsen ikke hindrer opretholdelse af birkemusbestandens bevaringsstatus i dens naturlige udbredelsesområde.

*Til § 5*

De arealer, hvorpå anlægsprojektet skal gennemføres, er omfattet af en række bestemmelser i den almindelige plan-, natur- og miljølovgivning m.v., herunder bl.a. naturbeskyttelsesloven og planloven, som regulerer adgangen til at foretage fysiske arbejder eller indgreb på arealer.

Det foreslås i *§ 5, stk. 1,* at anlægsprojektet nævnt i § 1, ikke kræver tilladelse efter § 35, stk. 1, i lov om planlægning, § 8 i lov om forurenet jord og § 65, stk. 1 og stk. 2, i lov om naturbeskyttelse, §§ 6 og 38 i lov om skove, §§ 9, 12 og 19 i bekendtgørelse om fredning af visse dyre- og plantearter og pleje af tilskadekommet vildt og regler fastsat i medfør af 20, stk. 2, i lov om naturbeskyttelse.

Det foreslåede vil indebære, at anlægsprojektet omfattet af lovens § 1, vil være undtaget fra kravet om, at der skal indhentes tilladelser efter planlovens § 35, stk. 1, jordforureningslovens § 8 og regler fastsat i medfør af naturbeskyttelseslovens § 20, stk. 2, og at det ikke vil være nødvendigt at søge dispensation efter naturbeskyttelseslovens § 65, stk. 1 og 2 samt efter artsfredningsbekendtgørelsens §§ 9, 12 og 19.

Bestemmelsen skal dermed være med til at fastsætte forholdet mellem anlægsloven og de regler i plan- og naturlovgivningen, der stiller krav om tilladelse eller dispensation m.v. inden foretagelse af fysiske dispositioner i landskabet m.v.

Fravigelsen af planlovens § 35 vil betyde, at der ikke skal indhentes landzonetilladelse til opførelse af anlæg, der er omfattet af lovforslaget, herunder til de midlertidige anlæg og installationer. Det er ved anlægsloven besluttet at opføre anlæg og ændre arealanvendelsen.

På tilsvarende måde vil fravigelsen af jordforureningslovens § 8 betyde, at der ikke skal indhentes tilladelse fra kommunalbestyrelsen til at ændre arealanvendelsen, inden anlægsarbejdet kan påbegyndes. Vedtagelse af anlægsloven udgør dermed tilladelsen til at ændre arealanvendelsen.

Det foreslåede indebærer derudover, at der ikke skal indhentes tilladelse regler fastsat i medfør af naturbeskyttelseslovens § 20, stk. 2, til opførelse af anlæg omfattet af lovforslaget, herunder de midlertidige anlæg og installationer i åbent land. Opførelsen af anlæg sker under hensyntagen til landskabelige værdier og øvrige beskyttelsesinteresser, som bestemmelsen varetager.

De hensyn, som landzonebestemmelserne sammen med den øvrige fysiske planlægning og jordforureningslovens § 8 samt naturbeskyttelseslovens § 20 skal varetage, vil blive varetaget gennem den proces, der ligger forud for den forventede vedtagelse af anlægsloven. Der er gennemført en miljøkonsekvensvurdering, hvor bl.a. de planlægningsmæssige, landskabelige og miljømæssige påvirkninger af projektet er beskrevet og vurderet.

Hensynet til inddragelse af offentligheden, herunder høring af berørte parter er varetaget, dels gennem den forudgående proces omkring miljøkonsekvensvurderingen, hvor der er afholdt høring med borgermøder, dels gennem den efterfølgende ekspropriationsproces, hvor der også vil blive afholdt offentlige møder og møder med ejerne af de ejendomme, der påvirkes af projektet.

Det foreslåede medfører endvidere, at der uden dispensation efter naturbeskyttelseslovens § 65, stk. 1 og 2, kan ske arbejder inden for sø- og å-, skov- og fortidsmindebeskyttelseslinjen, jf. naturbeskyttelseslovens §§ 16, 17 og 18.

Derudover vil det indebære, at anlægsprojektet kan gennemføres uden indhentelse af tilladelse til ophævelse af fredskovpligt jf. skovlovens § 6. Det vil betyde, at fredskov vil kunne fjernes uden tilladelse fra Miljøstyrelsen.

Det vil ligeledes indebære, at kravet om indhentelse af dispensation til midlertidig fjernelse af fredskov jf. skovlovens § 38 jf. § 11, stk. 1, og § 27 fraviges i forbindelse med anlægsprojektet. Bestemmelsen vil indebære, at der ikke skal indhentes dispensation til midlertidig fjernelse af fredskov, ligesom der ikke skal indhentes dispensation til fjernelse af ydre skovbryn af løvtræer og buske på fredskovspligtige arealer. De midlertidigt anvendte fredskovsarealer vil blive genplantet efter færdiggørelse af anlægsarbejdet.

Det foreslåede vil også betyde, der ikke skal søges om dispensation til brug for anlægsprojektet jf. artsfredningsbekendtgørelsens §§ 9, 12 og 19.

Anlægsprojektet, jf. § 1 vil ikke kunne realiseres uden dispensation fra de omtalte beskyttelseslinjer, hvorfor det vurderes mest hensigtsmæssigt, at kravet om dispensation fra beskyttelseslinjerne fraviges i anlægsloven. Dermed vil der ikke være behov for at søge om en dispensation.

Der henvises til pkt. 10 i de almindelige bemærkninger samt miljøkonsekvensvurderingen for en beskrivelse af de relevante arbejder, som gennemføres i projektet, og som normalt kan kræve tilladelse efter de omhandlede bestemmelser.

Fravigelsen af krav om indhentelse af tilladelser eller dispensationer efter planlovens § 35, stk. 1, jordforureningslovens § 8, skovlovens §§ 6 og 38, naturbeskyttelseslovens § 65, stk. 1 og 2, artsfredningsbekendtgørelsens §§ 9, 12 og 19 og regler fastsat i medfør af naturbeskyttelseslovens § 20, stk. 2, vil gælde hele vejanlægget, dvs. selve vejen med tilhørende anlæg, f.eks. regnvandsbassiner, støjskærme, anvendelse af midlertidige arbejdsarealer og øvrige nødvendige anlæg til brug for anlægsprojektet. Fravigelsen vil også gælde ved ændringer i projektet inden for rammerne af vejlovens kapitel 2 a.

De bestemmelser og krav om tilladelse, godkendelse eller dispensation i den øvrige lovgivning, som ikke udtrykkeligt fraviges, finder stadig anvendelse for projektet, herunder også reglerne om tilsyn, håndhævelse og straf for overtrædelse af regler, som ikke er fraveget. Tilsvarende gælder for andre regler, f.eks. om erstatning eller om miljøskade, i de respektive love.

Bestemmelsen vil dog kun regulere arbejder, der er omfattet af lovforslagets § 1, herunder afværgeforanstaltninger omfattet af § 4. Udførelse af arbejder, der ikke er omfattet af § 1, vil således stadig forudsætte, at Vejdirektoratet indhenter de fornødne tilladelser og dispensationer m.v. efter den i § 5 nævnte lovgivning.

Bestemmelsen vil endvidere alene finde anvendelse i anlægsperioden, indtil projektet, jf. § 1, er færdigt i sin helhed. Ved den efterfølgende administration efter de nævnte love skal det lægges til grund, at anlæggene kan drives og vedligeholdes på normal vis, når projektet er gennemført, men hvis der som led i driftsfasen skal foretages nye ændringer i tilstanden, f.eks. i et fredet område eller et naturområde, finder de normale regler anvendelse.

Det foreslås i *§ 5, stk. 2,* at reglerne om kommune- og lokalplaner i lov om planlægning, §§ 23 og 24 i lov om naturbeskyttelse og museumslovens kapitel 8 og 8 a ikke finder anvendelse på anlægsprojektet nævnt i § 1.

Det foreslåede vil medføre, at anlægsprojektet ikke kræver fysisk planlægning efter planloven, men at anlægsloven vil udgøre den retlige ramme for anlægsprojektet. Det vil således ikke være påkrævet at vedtage nye planer eller ændre i eksisterende planlægning for at kunne gennemføre projektet. Arbejderne som følge af anlægsprojektet nævnt i § 1 i både det permanente og det midlertidige projektområde vil heller ikke kræve dispensation eller lignende fra eksisterende planlægning. Eksisterende kommune- og lokalplaner for de arealer, som anlægsloven omhandler, ophæves ikke med anlægsloven. Planerne vil imidlertid ikke finde anvendelse i forbindelse med projektets udførelse.

Det foreslås desuden i stk. 2, at en række regler, som begrænser adgangen til at foretage en række af de helt nødvendige arbejder, som er en forudsætning for at gennemføre anlægsprojektet, ikke finder anvendelse. Det drejer sig om bestemmelserne om offentlighedens adgang til og ophold i skove og på udyrkede arealer ([naturbeskyttelseslovens §§ 23](https://pro.karnovgroup.dk/b/documents/rel/LBKG20221392_P23) og 2424).

Bestemmelsen vil endvidere medføre, at museumslovens kapitel 8 og 8 a ikke finder anvendelse, så bevaringsværdige hensyn efter museumsloven for så vidt angår arealer, der er nødvendige for gennemførelsen af de i § 1 nævnte arbejder, varetages af Vejdirektoratet som anlægsmyndighed og med inddragelse af de relevante myndigheder.

Det foreslås i *§ 5, stk. 3,* at hensynene bag bestemmelserne, der er nævnt i stk. 1 og stk. 2, varetages af transportministeren.

Det foreslåede vil betyde, at selv om § 5, stk. 1 og 2, vil indebære, at dele af den almindelige plan-, miljø- og naturlovgivning ikke vil finde anvendelse, varetages hensynene bag disse regler stadigvæk i projektet ved, at Vejdirektoratet som anlægsmyndighed skal overholde anlægsloven og de retningslinjer, der fremgår af lovforslagets bemærkninger, samt rammerne i de miljømæssige undersøgelser, jf. bemærkningerne til stk. 1 og 2. Som også nævnt ovenfor vil bestemmelserne i § 5, stk. 1 og 2, derfor ikke få betydning for det beskyttelsesniveau, som normalt vil blive varetaget gennem de fravegne bestemmelser. Administrative tilladelser vil således ikke bidrage til et øget beskyttelsesniveau.

*Til § 6*

I forbindelse med gennemførelsen af projektet omtalt i forslagets § 1 vil der skulle indhentes diverse administrative tilladelser, f.eks. efter miljøbeskyttelsesloven og lov om vandløb. Det er afgørelser, der træffes af kommunalbestyrelsen.

Det følger af § 91, stk. 1, i miljøbeskyttelsesloven, at medmindre andet fremgår af lovens bestemmelser, jf. dog § 92, kan kommunalbestyrelsens afgørelser og beslutninger efter loven eller regler, der er fastsat med hjemmel i loven, påklages til Miljø- og Fødevareklagenævnet, som behandler sagen i en af nævnets afdelinger, jf. § 3, stk. 1, nr. 1-6, i lov nr. 1715 af 27. december 2016 om Miljø- og Fødevareklagenævnet. Tilsvarende gælder for afgørelser truffet af miljøministeren efter regler udstedt i medfør af lovens § 7, stk. 1, nr. 8, lovens kapitel 4-6 og 9 a, afgørelser truffet i medfør af § 25 eller § 82 samt afgørelser efter §§ 70 a, 70 b og 72, når disse afgørelser vedrører sager efter regler udstedt i medfør af lovens § 7, stk. 1, nr. 8, lovens kapitel 4-6 og 9 a og afgørelser truffet i medfør af § 25 eller § 82.

Det følger af § 78, stk. 1, i naturbeskyttelsesloven, at kommunalbestyrelsens afgørelser efter loven eller de regler, der udstedes efter loven, kan påklages til Miljø- og Fødevareklagenævnet. Kommunalbestyrelsens afgørelser efter § 65 a, stk. 2 og 5, kan påklages til Miljø- og Fødevareklagenævnet efter kapitel 12, for så vidt angår retlige spørgsmål. Tilsvarende gælder fredningsnævnets afgørelser efter § 50, stk. 1, der kan påklages til Miljø- og Fødevareklagenævnet, Sagerne behandles i den læge afdeling, jf. § 3, stk. 1, nr. 10, i lov om Miljø- og Fødevareklagenævnet efter bestemmelserne i dette kapitel. Miljøministerens afgørelser efter § 27, stk. 1 og 2 og § 65 b, stk. 1 og 3-7, kan påklages til Miljø- og Fødevareklagenævnet, som behandler sagen i den læge afdeling. Miljøministerens afgørelser efter § 61 a, stk. 1, og § 65 a, stk. 1 og 4, kan påklages til Miljø- og Fødevareklagenævnet efter kapitel 12, for så vidt angår retlige spørgsmål.

Det følger af § 75 i vandforsyningsloven, at kommunalbestyrelsens afgørelser efter loven, jf. dog stk. 2, og miljøministerens afgørelser efter § 29, stk. 2 og 4, §§ 32 og 37 og § 38, jf. § 40, stk. 2, og i konkrete sager efter kapitel 8 kan påklages til Miljø- og Fødevareklagenævnet, som behandler

sagen i den læge afdeling, jf. § 3, stk. 1, nr. 10, i lov om Miljø- og Fødevareklagenævnet. Afgørelser efter kapitel 11 a kan påklages til Miljø- og Fødevareklagenævnet, som behandler sagen i en af nævnets afdelinger, jf. § 3, stk. 1, nr. 1-6, i lov om Miljø- og Fødevareklagenævnet.

Det følger af § 23, stk. 1, i byggeloven, at kommunalbestyrelsens afgørelser truffet i henhold til loven eller regler fastsat i medfør heraf, kan, for så vidt angår retlige spørgsmål, påklages til Nævnenes Hus, jf. dog § 12, stk. 7, § 16 C, stk. 4, § 18 A, stk. 4, og § 25 D, stk. 2.

Det følger af vandløbslovens § 80, stk. 1, at vandløbsmyndighedens afgørelser, bortset fra afgørelser om erstatning og andre økonomiske spørgsmål, og miljøministerens afgørelser efter § 37 a kan påklages til Miljø- og Fødevareklagenævnet, som behandler sagen i den læge afdeling, jf. § 3, stk. 1, nr. 10, i lov om Miljø- og Fødevareklagenævnet. Afgørelser efter § 54 a kan dog ikke påklages.

Efter gældende ret vil disse afgørelser kunne blive påklaget til Miljø- og Fødevareklagenævnet, hvis den der klager er klageberettiget i sagen.

Efter § 48, stk. 1, i lov om kommunernes styrelse, jf. lovbekendtgørelse nr. 69 af 23. januar 2024, fører Ankestyrelsen tilsyn med, at kommunerne overholder den lovgivning, der særligt gælder for offentlige myndigheder. Ankestyrelsens tilsyn viger i det omfang, en særlig klage- eller tilsynsmyndighed kan tage stilling til den pågældende sag. Indenrigs- og Sundhedsministeriet er øverste tilsynsmyndighed.

Det foreslås i *§ 6, stk. 1,* at kommunalbestyrelsens afgørelse vedrørende anlægsprojektet nævnt i § 1, som træffes efter lov om miljøbeskyttelse, lov om naturbeskyttelse, byggeloven, lov om vandforsyning m.v., lov om vandløb med undtagelse af kapitel 13, og regler udstedt i medfør af disse love, ikke kan påklages til anden administrativ myndighed, jf. dog stk. 2.

Det foreslåede skal ses i sammenhæng med, at reglerne i miljøbeskyttelsesloven, naturbeskyttelsesloven, byggeloven, vandforsyningsloven og vandløbsloven gælder for projektet. Det vil betyde, at der vil blive truffet afgørelser om projektet over for Vejdirektoratet som anlægsmyndighed samt dennes entreprenører. De kompetente myndigheder vil fortsat have tilsynskompetencen, og det kan ikke udelukkes, at der vil blive meddelt påbud, forbud m.v. vedrørende overholdelsen af de afgørelser eller den direkte gældende lovgivning, som fortsat finder anvendelse på projektet.

Den foreslåede bestemmelse i stk. 1 vil indebære, at reglerne om klageadgang, klagemyndighed og opsættende virkning af klage i de nævnte love fraviges, således at klage over afgørelser efter disse love i forbindelse med arbejder til brug for projektet nævnt i § 1, ikke følger de normale regler i de respektive love, men afskæres.

En afskæring af klageadgangen er fundet nødvendig af fremdriftshensyn, da klagesager kan indebære betydelige risici og usikkerheder for projektet i form af forsinkelse og fordyrelse. Afgørelserne kan fortsat påklages til transportministeren, jf. § 6, stk. 2, og for domstolene efter de almindelige regler herom, dog inden for 6 måneder, jf. lovforslagets § 11.

Den foreslåede bestemmelse vil ikke være begrænset til arbejder i projektområdet, idet bestemmelsen også omfatter andre afgørelser efter de i § 6, stk. 1, nævnte love, når disse påvirker adgangen til at gennemføre projektet eller kan medføre forsinkelse eller lignende.

Behandlingen af sagerne vil fortsat være reguleret af de nævnte love. Forslaget ændrer således ikke ved, at afgørelserne som hidtil skal træffes efter reglerne i de i § 6, stk. 1, nævnte love, dvs. at de regler, der gælder for ansøgninger, regler om tilsyn og straf og om fremgangsmåden ved afgørelser ligeledes gælder uændret. Tilsvarende gælder de krav og betingelser, som gælder for tilladelser, dispensationer m.v. efter lovene.

Afskæring af klageadgangen gælder alene afgørelser efter miljøbeskyttelsesloven, naturbeskyttelsesloven, byggeloven, vandforsyningsloven og vandløbsloven vedrørende anlægsprojektet i anlægsperioden, herunder også ved projektændringer godkendt af Trafikstyrelsen efter proceduren i vejlovens kapitel 2 a.

Hvor bestemmelserne i de nævnte love indeholder skønsmæssige beføjelser, og hvor der efter disse kan tages hensyn til bygherrens interesser og samfundets interesser i et givet projekt, er det den generelle vurdering, at hensynet til gennemførelsen af anlægsprojektet kan indgå med betydelig vægt.

Afgørelser efter de nævnte love i stk. 1 vedrørende anlægsprojektet vil i nogle tilfælde desuden forudsætte forudgående screening og godkendelse af miljøvurdering. De miljømæssige konsekvenser af anlægsprojektet er beskrevet og vurderet i miljøkonsekvensvurderingerne, og der skal ikke foretages en ny miljøkonsekvensvurdering. Kommunalbestyrelsen eller en statslig myndighed bør tage udgangspunkt i de gennemførte miljøkonsekvensvurderinger, når der i tilladelser skal fastsættes krav og vilkår efter de respektive love.

Den foreslåede bestemmelse vil ikke ændre ved, at sagerne vil kunne blive indbragt for domstolene. Forslaget vil heller ikke ændre ved den almindelige adgang til at klage til Folketingets Ombudsmand.

Det foreslås i *§ 6, stk. 2,* at kommunalbestyrelsens afgørelser vedrørende anlægsprojektet i henhold til de love, der er nævnt i stk. 1, kan påklages til transportministeren.

Det foreslåede vil betyde, at transportministerens behandling af klagesager efter stk. 2 vil være reguleret af de i stk. 1 nævnte love, dvs. at de krav og betingelser, som gælder for tilladelser, dispensationer m.v. efter lovene, vil fortsat gælde. Hvor det ved udøvelsen af et skøn er muligt efter de pågældende love at inddrage hensynet til en ansøger, en bygherre eller et samfundsmæssigt hensyn til anlægsprojektet, vil transportministeren også kunne inddrage og lægge afgørende vægt på disse hensyn ved afgørelse af klagesagen. Ministeren vil i den forbindelse kunne udnytte sin viden om anlægsprojektet.

De processuelle regler, herunder bl.a. klagefrist og vurdering af klageberettigelsen følger de processuelle regler i de i stk. 1 nævnte love.

Det foreslås i *§ 6, stk. 3,* at transportministeren kan beslutte at overtage kommunalbestyrelsens beføjelser efter de love og regler, der er nævnt i stk. 1, i en nærmere bestemt sag, der vedrører anlægsprojektet.

Den foreslåede bestemmelse vil alene give ministeren kompetence til at træffe afgørelse i en nærmere bestemt enkeltsag (call-in), som verserer hos kommunalbestyrelsen efter de i stk. 1 nævnte love. Bestemmelsen vil bl.a. blive udnyttet i tilfælde, hvor en sag på grund af væsentlige hensyn til fremdriften i byggeriet kræves behandlet og afgjort af en myndighed, der har betydelig indsigt i sammenhængen og rammerne for det pågældende projekt. Bestemmelsen kan endvidere navnlig være relevant i forhold til stk. 2, hvis kommunen ikke træffer afgørelse i en sag, der er af væsentlig betydning for fremdriften i anlægsprojektet.

Transportministeren vil – ligesom efter det foreslåede stk. 2 – skulle træffe afgørelse efter bestemmelserne i og praksis efter de love, der er nævnt i stk. 1. Hensynet til anlægsprojektet, herunder til at undgå væsentlig forsinkelse eller fordyrelse af anlægsprojektet, kan dog tillægges betydning, hvis det er muligt efter de pågældende love. Selvom transportministeren måtte beslutte at træffe afgørelse i en nærmere bestemt sag, vil denne beslutning ikke ændre på de almindelige regler om tilsyn og håndhævelse. Transportministeren kan dog også beslutte at overtage kompetencen i en tilsynssag.

Transportministerens afgørelse i klagesager efter stk. 2 og i sager, hvor ministeren har overtaget kommunalbestyrelsens beføjelser efter stk. 3, kan ikke påklages til anden administrativ myndighed. Sagerne vil kunne blive indbragt for domstolene. I tilfælde af søgsmål vedrørende transportministerens afgørelser efter stk. 2 og 3 gælder reglerne om søgsmålsfrist og omkostninger i lovforslagets § 11. Der henvises til bemærkningerne til § 11.

Den almindelige adgang til at klage til Folketingets Ombudsmand vil fortsat være gældende.

Det foreslås i *§ 6, stk. 4,* at de kommunale tilsynsmyndigheder ikke fører tilsyn med kommunalbestyrelsens dispositioner og undladelser i sager omfattet af denne lov.

Den foreslåede § 6, stk. 1, vil indebære fravigelse af særregler om klageadgang, klagemyndighed og opsættende virkning efter naturbeskyttelsesloven, byggeloven, vandforsyningsloven, vandløbsloven og miljøbeskyttelsesloven for anlægsprojektet. Når disse særregler fraviges, kan de kommunale tilsynsmyndigheder få en kompetence, som de ikke har efter gældende lovgivning i forhold til andre bygge- og anlægsprojekter. Da dette ikke er hensigtsmæssigt, foreslås det i § 6, stk. 4, at de kommunale tilsynsmyndigheder ikke fører tilsyn med kommunalbestyrelsens afgørelser omfattet af forslagets § 6, stk. 1, om anlægsprojektet nævnt i § 1. Der henvises til ovenstående begrundelse for at fravige reglerne om klageadgang i de nævnte love.

Det foreslåede vil indebære, at hverken Ankestyrelsen eller Indenrigs- og Sundhedsministeriet har kompetence til at føre tilsyn med kommunalbestyrelsens sager om anlægsprojektet efter denne lov.

Det vil alene være sager efter forslagets § 6, stk. 1, som de kommunale tilsynsmyndigheder afskæres fra at føre tilsyn med i anlægsperioden. Således vil de kommunale tilsynsmyndigheder ikke kunne påse kommunernes overholdelse af f.eks. reglerne i forvaltningsloven om inhabilitet, partsaktindsigt, partshøring m.v. samt aktindsigt efter offentlighedsloven.

Det foreslås i *§ 6, stk. 5,* at transportministeren til brug for behandlingen af sager efter stk. 2 og 3 kan fastsætte regler om kommunalbestyrelsens pligt til at tilvejebringe oplysninger, herunder om, at oplysningerne skal afgives i en bestemt form, til brug for en vurdering af forhold, der reguleres efter de love, der er nævnt i stk. 1, inden for den pågældende kommune.

Det foreslåede skal sikre, at transportministeren vil kunne fastsætte regler om, at kommunalbestyrelsen skal videregive de oplysninger, som kommunalbestyrelsen er i besiddelse af – eller som kommunalbestyrelsen med rimelighed kan pålægges at tilvejebringe – til brug for transportministerens behandling af sagen. Bestemmelsen svarer til dels til bestemmelsen i miljøbeskyttelseslovens § 83, hvorefter miljøministeren kan pålægge kommunalbestyrelser at tilvejebringe oplysninger til brug for en vurdering af forhold, der reguleres efter loven, inden for den enkelte kommunes område. Oplysningerne kan forlanges afgivet i en bestemt form.

*Til § 7*

Det følger af vejlovens § 77, stk. 1 og 2, om gæsteprincippet, at arbejder på ledninger i eller over offentlige veje, herunder om nødvendig flytning af ledninger i forbindelse med arbejder, der iværksættes af vejmyndigheden inden for rammerne af de formål, som vejmyndigheden kan varetage, betales af ledningsejeren, medmindre andet er særligt bestemt ved aftale, kendelse afsagt af en ekspropriationskommission nedsat i henhold til lov om fremgangsmåde ved ekspropriation af fast ejendom eller afgørelse truffet af en kommunalbestyrelse efter vandforsyningslovens §§ 37 og 38, jf. § 40. Tilsvarende bestemmelser findes i § 70 i lov om private fællesveje for så vidt angår ledninger i eller over private fællesveje i byer og bymæssige områder.

Foretages der i forbindelse med et statsvejanlæg arbejder på en kommunalt eller fælleskommunalt ejet ledning placeret i en kommunevej følger det af vejlovens § 77, stk. 3, at staten afholder udgifterne til ledningsarbejdet.

Det følger af vejlovens § 78, at arbejder på ledninger i eller over offentlige veje udføres af vedkommende ledningsejer. Uden for offentligt vejareal er udgangspunktet og praksis, at det er ledningsejer, der udfører ledningsarbejderne.

Der henvises til de almindelige bemærkninger i pkt. 3.6.

Det foreslås i *§ 7, stk. 1,* at arbejder på ledninger i eller over arealer i området, hvor anlægsprojektet nævnt i § 1, skal gennemføres, herunder om nødvendigt flytning af ledninger, i forbindelse med arbejder, der iværksættes af anlægsmyndigheden under gennemførelsen af anlægsprojektet, betales af ledningsejeren, jf. dog stk. 2.

Det foreslåede vil medføre, at arbejder på ledninger i eller over arealer i området, hvor projektet nævnt i § 1 skal gennemføres, herunder om nødvendigt flytning af ledninger i forbindelse med arbejder, der iværksættes under gennemførelsen af projektet, betales af ledningsejeren.

Det foreslås i *§ 7, stk. 2,* at stk. 1 ikke finder anvendelse, hvis andet er særligt bestemt ved aftale, ved kendelse afsagt af en ekspropriationskommission nedsat i henhold til lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom eller ved afgørelse truffet af en kommunalbestyrelse efter §§ 37 og 38, jf. § 40 i lov om vandforsyning m.v.

Det foreslåede vil medføre, at ledningsejeren ikke vil skulle betale for en ledningsomlægning, såfremt dette er særligt bestemt ved aftale, eller det følger af en kendelse afsagt af en ekspropriationskommission nedsat i henhold til ekspropriationsprocesloven eller afgørelse truffet af en kommunalbestyrelse efter vandforsyningsloven. Det må bero på en konkret vurdering, hvorvidt en ledning er omfattet heraf.

Det foreslås i *§ 7, stk. 3,* at arbejder på ledninger, jf. stk. 1, udføres af vedkommende ledningsejer, medmindre andet er særlig aftalt eller fremgår af § 7, stk. 2.

Det foreslåede vil medføre, at det vil blive præciseret, at ledningsarbejder udføres af ledningsejer.

Det foreslåede vil desuden betyde, at det er op til ledningsejer at forestå de nødvendige myndighedsgodkendelser, herunder gennemføre miljøkonsekvensvurderinger i det omfang, det må være påkrævet.

*Til § 8*

Det følger af vejlovens § 79, stk. 1, at i forbindelse med en vejmyndigheds arbejder efter § 77, der iværksættes af vejmyndigheden inden for rammerne af de formål, som vejmyndigheden kan varetage, skal vejmyndigheden tage hensyn til ledninger i eller over vejarealet.

Af vejlovens § 79, stk. 2, fremgår det, at vejmyndigheden så tidligt som muligt skal drøfte et planlagt arbejde med ledningsejeren med henblik på at undersøge, hvordan arbejdet kan tilrettelægges på den mest hensigtsmæssige måde for vejmyndigheden og ledningsejeren.

Det fremgår af vejlovens § 79, stk. 4, at Vejdirektoratet i særlige tilfælde kan lade ledningsarbejder udføre for ledningsejerens regning, hvis der ikke kan opnås enighed mellem vejmyndigheden og ledningsejeren omkring ledningsarbejdets udførelse.

Forsyningsledninger er vigtige infrastrukturanlæg, og det er anerkendt i gældende ret, at anlægsmyndigheder i forbindelse med anlægsprojekter skal vise hensyn til ledningerne, herunder så tidligt som muligt drøfte et planlagt arbejde med ledningsejeren med henblik på, at arbejdet tilrettelægges på den mest hensigtsmæssige måde for både myndigheden og ledningsejeren. Formålet er at sikre, at ledningsejeren får mulighed for at fremsætte forslag til eventuelle ændringer af det planlagte anlægsarbejde, når dette medfører, at ledningsejeren skal afholde udgifter til arbejder på eller flytning af ledningen. Ledningsejeren vil således skulle inddrages med henblik på at undersøge, hvordan et anlægsarbejde kan tilrettelægges på den samfundsøkonomisk mest hensigtsmæssige måde.

Det foreslås i *§ 8, stk. 1,* at anlægsmyndigheden ved gennemførelsen af anlægsprojektet, jf. § 1, skal tage hensyn til ledninger omfattet af § 7 og drøfte et planlagt arbejde med ledningsejeren med henblik på at undersøge, hvordan anlægsarbejdet kan tilrettelægges på den mest hensigtsmæssige måde for begge parter.

Den foreslåede bestemmelse vil indebære, at Vejdirektoratet som anlægsmyndighed skal koordinere anlægsarbejdet med ledningsarbejderne bl.a., ved så tidligt som muligt at indgå i en dialog med ledningsejerne og ved at udarbejde ledningsprotokoller m.v.

Det foreslås i *§ 8, stk. 2,* at hvis der ikke kan opnås enighed mellem anlægsmyndigheden og ledningsejeren omfattet af § 7 om, hvordan planlagte anlægsarbejder på de arealer, hvori eller hvorover ledningerne er anbragt, skal tilrettelægges, kan transportministeren efter at have meddelt ledningsejeren, at det planlagte anlægsarbejde påbegyndes, gennemføre anlægsarbejdet og kræve bestemte ledningsarbejder udført af ledningsejeren.

Med den foreslåede bestemmelse vil det blive fastsat, hvad der skal gælde, såfremt der ikke kan opnås enighed med ledningsejeren om, hvordan planlagte anlægsarbejder på arealer, hvori og hvorover ledninger er anbragt, skal tilrettelægges. Transportministeren vil i så fald kunne kræve, det vil sige påbyde, ledningsejeren at udføre de ledningsarbejder, som er nødvendige for gennemførelse af anlægsarbejdet. Bestemmelsen skal sikre, at anlægsprojektet kan gennemføres inden for de fastlagte tidsrammer.

Transportministerens kompetence efter lovforslagets § 8, stk. 2, til at udstede et påbud til ledningsejeren vil gælde, uanset om det er anlægsprojektet eller dertilhørende arbejder, der gør det nødvendigt at foretage ledningsarbejder.

Vejdirektoratet vil som anlægsmyndighed, hvis forholdene gør det nødvendigt, skulle rette henvendelse om udstedelse af et påbud til transportministeren, som afgør, om der er grundlag for at meddele påbud til ledningsejeren. Vejdirektoratet skal forinden have drøftet det planlagte anlægsarbejde med ledningsejeren med henblik på, at arbejdet tilrettelægges på den mest hensigtsmæssige måde for både anlægsprojektet og ledningsejeren.

Det foreslås i *§ 8, stk. 3,* at transportministeren i særlige tilfælde kan lade de ledningsarbejder, der er nævnt i stk. 2, udføre for ledningsejerens regning.

Den foreslåede bestemmelse vil kunne finde anvendelse, hvor ledningsejeren ikke inden for en i forhold til anlægsprojektet rimelig frist udfører de påbudte ledningsarbejder og dermed forsinker anlægsprojektet. Særlige tilfælde vil således f.eks. kunne foreligge, hvis en forsinkelse af færdiggørelsen af ledningsarbejder vil medføre store fordyrelser f.eks. i form af erstatninger eller kompensation til andre entreprenører, der vil blive forsinket i udførelsen af deres arbejdsopgave. Transportministeren vil i givet fald være forpligtet til at lade arbejderne på ledningerne udføre ved en anden med faglig indsigt i det pågældende ledningsarbejde. Det vil omkostningsmæssigt kunne komme ledningsejeren til skade, såfremt ledningsejeren ikke udfører eller bistår i forbindelse med ledningsarbejdet, herunder som minimum ved tekniske anvisninger (manglende iagttagelse af tabsbegrænsningspligt).

Transportministerens kompetence efter lovforslagets § 8, stk. 3, til at udføre de påbudte ledningsarbejder gælder, uanset om det er anlægsprojektet eller dertilhørende arbejder, der gør det nødvendigt at foretage ledningsarbejder.

Den foreslåede bestemmelse i § 8, stk. 3, svarer desuden, for så vidt angår ledninger i eller over offentlige vejarealer, til bestemmelsen i vejlovens § 79, stk. 4.

*Til § 9*

Det følger af ekspropriationsproceslovens § 13, stk. 1, at ekspropriationskommissionen i forbindelse med prøvelsen af et anlægsprojekt kan tage stilling til bl.a. ledningsomlægninger, herunder træffe beslutning om konkrete tekniske løsninger. Det forudsættes, at Vejdirektoratet som anlægsmyndighed og ledningsejeren så vidt muligt indgår aftaler om tekniske løsninger for ledningsarbejder uden inddragelse af ekspropriationskommissionen, men hvis parterne ikke kan nå til enighed, kan spørgsmålet forelægges kommissionen. Dette gælder dog ikke, hvis transportministeren har meddelt påbud til ledningsejeren om udførelse af bestemte ledningsarbejder, jf. lovens § 8, stk. 2, da ekspropriationskommissionen ikke har kompetence til at efterprøve ministerens afgørelser.

Ekspropriationskommissionen kan også tage stilling til spørgsmål om udgifter forbundet med ledningsarbejder, jf. ekspropriationsproceslovens § 17, stk. 4, om andre økonomiske tab end ekspropriationserstatning. Taksationskommissionen har kompetence til som rekursinstans at behandle tvister om betaling for ledningsarbejder, som har været behandlet af ekspropriationskommissionen.

Det følger af vejlovens § 103, stk. 1, at erstatning for ekspropriationen efter § 96 og de forberedende undersøgelser, der er nævnt i § 99, fastsættes efter de almindelige erstatningsregler.

Af vejlovens § 103, stk. 2, fremgår det, at en eventuel værdiforøgelse, som den tilbageblivende ejendom skønnes at opnå på grund af ekspropriationen, skal fradrages erstatningen. Erstatningen kan helt bortfalde, hvis ejendommen skønnes at opnå en fordel, der er større end det tab, der påføres ejendommen på grund af ekspropriationen.

Det foreslås i *§ 9, stk. 1,* at tvister om erstatning for ledningsarbejder omfattet af § 7 og tvister om erstatning som følge af en afgørelse truffet i medfør af § 8 afgøres af ekspropriations- og taksationsmyndighederne i henhold til lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom.

Den foreslåede bestemmelse vil således i overensstemmelse med administrativ praksis på området betyde, at ekspropriations- og taksationsmyndighederne i henhold til ekspropriationsprocesloven har kompetencen til at afgøre tvister om erstatning for ledningsarbejder omfattet af den foreslåede § 7, og tvister om erstatning som følge af en afgørelse truffet i medfør af den foreslåede § 8, uanset om det konkrete anlægsarbejde, som nødvendiggør ledningsarbejder, i øvrigt skal behandles af ekspropriationskommissionen i forbindelse med ekspropriation af fast ejendom til det pågældende anlægsprojekt.

Ekspropriations- og taksationsmyndighedernes kompetence efter lovforslagets § 8 til at behandle tvister omfattet af forslagets §§ 7 og 8 vil gælde, uanset om tvisten udspringer af et ledningsarbejde nødvendiggjort af gennemførelsen af anlægsprojektet.

Det foreslås i *§ 9, stk. 2,* at reglerne i vejlovens § 103 finder anvendelse ved erstatningsfastsættelsen.

Den foreslåede bestemmelse vil medføre, at reglerne i vejlovens § 103 skal finde anvendelse ved erstatningsfastsættelsen i tvister omfattet af lovforslagets lovens § 9, stk. 1. Det følger heraf, at der i en eventuel erstatning kan foretages fradrag for generelle og specielle fordele, og at erstatningen kan helt bortfalde, hvis indgrebet skønnes at medføre større fordele for ejeren end det tab, der påføres ejeren ved foranstaltningen.

*Til § 10*

I forbindelse med en række andre anlægsprojekter har der været etableret en ordning, hvor støjramte boliger har kunnet søge tilskud til støjisolering, og en lignende ordning foreslås lovfæstet for anlægsprojektet nævnt i lovforslagets § 1. Der henvises bl.a. til lov nr. 1455 af 10. december 2024 om udbygning af rute 11 mellem Korskro og Varde og lov nr. 701 af 20. juni 2025 om udbygning af rute 9 ved Nørreballe og etablering af tunnel under Marselis Boulevard i Aarhus.

Det foreslås i *§ 10, stk. 1,* at Vejdirektoratet etablerer en ordning, hvorefter der kan ydes tilskud til facadeisolering af helårsboliger, der er særligt støjramte efter gennemførelse af anlægsprojektet nævnt i § 1.

Det foreslåede vil indebære, at Vejdirektoratet skal etablere og administrere en ordning om tilskud til facadeisolering af helårsboliger, der er særligt støjramte efter gennemførelse af anlægsprojektet nævnt i § 1 på baggrund af et særskilt administrationsgrundlag. Støjisolering af boliger omfatter typisk forbedring eller udskiftning af vinduer med henblik på at dæmpe det indendørs støjniveau fra vejanlægget. Vejdirektoratet udpeger de boliger, der omfattes af ordningen. Udpegningen forventes at ske ud fra facadestøjberegninger på baggrund af forholdene 12 måneder efter, at hele vejanlægget er taget i brug. Anlægget betragtes som taget i brug, når det udbyggede vejanlæg er åbnet for trafik i alle spor.

Med ordningen vil det blive sikret, at de helårsboliger, som Vejdirektoratet udpeger som særligt ramt af støj som følge af anlæg og udbygning af vejanlægget omfattet af lovforslaget, kan søge om tilskud til støjisolering af facader.

Det foreslås i *§ 10, stk. 2,* at ansøgning om tilskud til facadeisolering efter stk. 1 skal være modtaget senest 36 måneder efter vejanlægget er taget i brug.

Den foreslåede ordning vil være omfattet af anlægsprojektets økonomi. Af hensyn til den økonomiske afvikling og afslutning af anlægsprojektet vil det være nødvendigt at indsætte en frist for ansøgning om tilskud. 36 måneder efter et vejanlæg er taget i brug vurderes at være en rimelig periode for en ejer af en støjramt bolig til at beslutte, om man ønsker at foretage støjisolering og søge om tilskud herom. Ansøgning om tilskud er ikke bindende for boligejer.

Et vejanlæg betragtes som nævnt ovenfor som taget i brug, når vejen er åbnet for trafik i alle spor.

Det foreslås i *§ 10, stk. 3, 1. pkt.,* at Vejdirektoratets afgørelse om tilskud til facadeisolering efter stk. 1 kan påklages til transportministeren.

Det foreslåede vil medføre, at Vejdirektoratets afgørelse om tilskud vil kunne påklages til transportministeren. At Vejdirektoratets afgørelse om tilskud kan påklages til transportministeren, er i overensstemmelse med hidtidig praksis for tilsvarende ordninger i andre anlægsprojekter om tilskud til støjisolering.

Det foreslås i *§ 10, stk. 3, 2. pkt.,* at klagefristen er 4 uger fra den dag, afgørelsen er meddelt den pågældende.

Det foreslåede vil medføre, at modtageren af en afgørelse skal have klaget inden for 4 uger fra den dag, hvor denne har modtaget Vejdirektoratets afgørelse.

Det foreslås i *§ 10, stk. 4*, at ordningen om tilskud til facadeisolering ophører 60 måneder efter, at det pågældende vejanlæg, jf. § 1, er taget i brug.

På baggrund af erfaringer med tidligere støjisoleringsordninger vurderes det at være nødvendigt at indsætte en slutdato for ordningen for det enkelte anlægsprojekt. Det vil betyde, at Vejdirektoratets afgørelse om tilskud skal være udnyttet inden 60 måneder efter, at vejanlægget er taget i brug. Det foreslåede vil medføre, at hvis en ansøgning er indsendt inden de i stk. 2 foreslåede 36 måneder, skal selve det tilskudsberettigede støjisoleringsarbejdet være udført, færdigmeldt og begæring om udbetaling indsendt inden 60 måneder efter, at vejanlægget er taget i brug, når det udbyggede vejanlæg er åbnet for trafik i alle spor.

Der henvises herudover til pkt. 10.14 i de almindelige bemærkninger.

*Til § 11*

Det foreslås i *§ 11, stk. 1,* at søgsmål til prøvelse af afgørelser efter denne lov skal være anlagt inden 6 måneder efter, at afgørelsen er meddelt adressaten eller offentliggjort.

Med den foreslåede søgsmålsfrist på 6 måneder sikres det, at afgørelser efter denne lov efter en vis periode ikke kan indbringes for. Fristen vil gælde ethvert søgsmål mod myndighederne, der forudsætter en prøvelse af den pågældende afgørelse. Søgsmålsfristen vil ikke kunne fraviges af den myndighed, der har truffet den pågældende afgørelse, eller af retten.

Alle afgørelser i medfør af loven vil – i anonymiseret form i det omfang det vurderes hensigtsmæssigt – blive bekendtgjort på afgørelsesmyndighedens hjemmeside.

Trafikstyrelsens afgørelser i medfør af vejlovens kapitel 2 a vedrørende anlægsprojektet vil blive offentliggjort på Trafikstyrelsens hjemmeside.

Søgsmålsfristen regnes fra dagen, hvor afgørelsen bekendtgøres eller er meddelt den pågældende afhængig af, hvilket tidspunkt der ligger senest. Det vil i praksis f.eks. betyde, at i en situation, hvor afgørelsen er dateret til en mandag, men afgørelsen først offentliggøres om torsdagen i samme uge, da vil fristen skulle regnes fra torsdagen, da dette tidspunkt ligger senest.

Det foreslås i *§ 11, stk. 2,* at ved søgsmål om miljøforhold, der er omfattet af denne lov, skal retten påse, at omkostningerne ved sagen ikke er uoverkommeligt høje for de berørte parter.

Bestemmelsen skal ses i sammenhæng med de gældende regler i retsplejeloven om bl.a. den tabende parts erstatning af udgifter, som modparten har afholdt og reglerne i retsplejelovens kapitel 31 om retshjælp og fri proces.

Den foreslåede bestemmelse sikrer overholdelse af kravet i Århus-konventionens artikel 9, stk. 4, om, at de tilgængelige retsmidler ikke må være uoverkommeligt dyre. Bestemmelsen vil derfor skulle forstås i overensstemmelse med konventionen og VVM-direktivet samt EU-Domstolens praksis, der knytter sig hertil, jf. herved bl.a. EU-Domstolens domme af henholdsvis 11. april 2013 i sag C-260/11, Edwards og Pallikaropoulos, og 13. februar 2014 i sag C-530/11, Kommissionen mod Storbritannien.

*Til § 12*

Det foreslås i *stk. 1,* at loven træder i kraft den 1. juli 2026.

Det foreslås i *stk. 2,* at transportministeren fastsætter tidspunktet for lovens ophævelse.

Det foreslåede vil indebære, at transportministeren ved udstedelse af en bekendtgørelse vil kunne ophæve loven på det tidspunkt, hvor lovens bestemmelser, herunder dennes eventuelle pligter og rettigheder, ikke længere vurderes relevante, hvilket oftest i praksis vil sige, når anlægsarbejderne er tilendebragt, og det færdige anlæg er overgået til en driftsfase, og når støjisoleringsordningen er udløbet 60 måneder efter, at vejanlægget er taget i brug.