



Fremsat den 6. oktober 2010 af transportministeren (Hans Christian Schmidt)

Forslag

til

Lov om udbygning af Motorring 4 mellem Taastrup og Frederikssundmotorvejen

§ 1. Transportministeren bemyndiges til at udbygge hovedlandevej 4, Motorring 4, mellem Motorvejskryds Taastrup og forbindelsesanlægget ved Frederikssundmotorvejen, fra 4 til 6 spor.

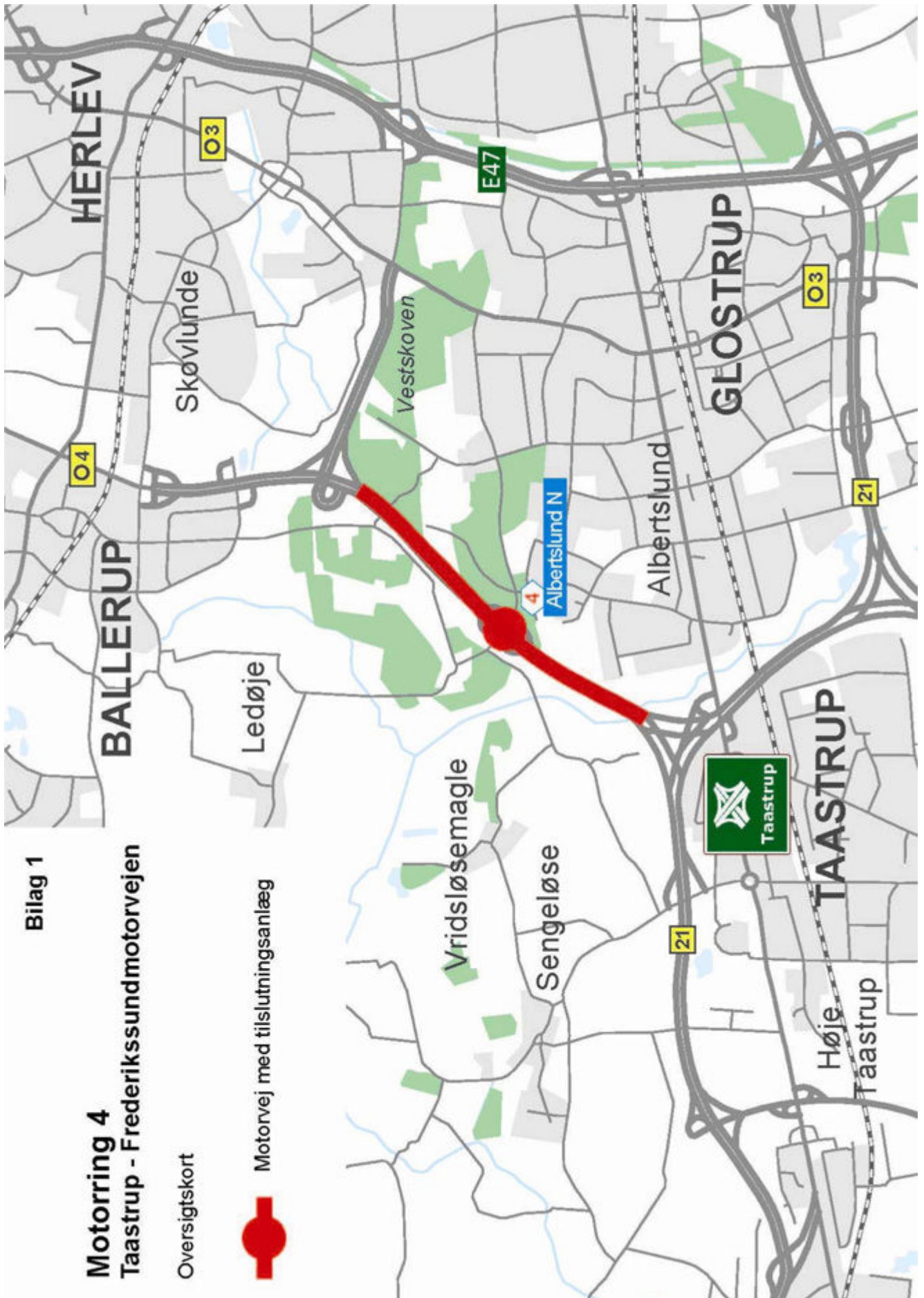
Stk. 2. Strækningen, der omfattes af udbygningen, fremgår af lovens bilag 1.

§ 2. På den i § 1 nævnte strækning kan der pålægges byggegrænser med en indbyrdes afstand på op til 120 m. Reglerne om byggegrænser i lov om offentlige veje finder tilsvarende anvendelse på byggegrænser pålagt i medfør af denne lov.

§ 3. Transportministeren kan i særlige tilfælde efter anmodning fra ejeren ekspropriere en ejendom, der berøres særligt indgribende af det i loven nævnte projekt, før tidspunktet for de ordinære ekspropriationer.

Stk. 2. Erstatningen fastsættes af ekspropriations- og taksationsmyndighederne i lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom.

§ 4. Loven træder i kraft dagen efter bekendtgørelsen i Lovtidende.



Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

Indholdsfortegnelse:

1. Lovforslagets hovedindhold og baggrund
 - 1.1 Hovedindhold
 - 1.2 Baggrund
2. VVM-undersøgelse og høring
3. Lovforslagets indhold
4. Beskrivelse af vejanlægget
 - 4.1 Funktion og kvalitet
 - 4.2 Linjeføring og tværprofil
 - 4.3 Tilslutningsanlæg
 - 4.4 Sideanlæg
 - 4.5 Lokalvejnet og stier
 - 4.6 Faunapassager
 - 4.7 Erstatningsnatur
 - 4.8 Støjafskærmning
 - 4.9 Vejudstyr og beplantning
 - 4.10 Vejafvanding
 - 4.11 Naboarealer
5. Trafikale konsekvenser
6. Trafiksikkerhed
7. Plan- og beskyttelsesforhold
8. Alternativer
9. Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige
 - 9.1 Anlægs- og samfundsøkonomi
 - 9.2 Konsekvenser for Vejdirektoratet
10. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet
11. Administrative konsekvenser for borgerne
12. Miljømæssige konsekvenser
 - 12.1 Arealindgreb og barrierevirkning
 - 12.2 Støj, luft og klima
 - 12.3 Natur, landskab og fortidsminder
 - 12.4 Friluftsliv
 - 12.5 Overfladevand og grundvand
 - 12.6 Ressourceforbrug
 - 12.7 Forurenede jord
13. Forholdet til EU-retten
14. Høring over lovforslaget
15. Sammenfattende skema

1. Lovforslagets hovedindhold og baggrund

1.1 Hovedindhold

Lovforslaget indeholder en bemyndigelse af transportministeren til at udbygge den ca. 4 km lange strækning af hovedlandevej 4, Motorring 4, mellem Motorvejskryds Taastrup og forbindelsesanlægget mellem Motorring 4 og Frederikssundmotorvejen, fra 4 til 6 spor.

Lovforslaget er et led i udmøntningen af aftale af 2. december 2009 mellem regeringen (Venstre og Det Konservative Folkeparti), Socialdemokraterne, Dansk Folkeparti, Socialistisk Folkeparti og Liberal Alliance om »Bedre veje mv.« Udbygningen igangsættes, når midlerne til projektet er tilvejebragt.

1.2 Baggrund

Strækningen af Motorring 4 mellem Taastrup og Frederikssundmotorvejen fungerer dels som en ringforbin-

delse dels som en nordlig indføring af Holbækmotorvejen. Strækningen forventes at fastholde sin rolle som vigtig pendler- og erhvervsforbindelse i de kommende år. Strækningen har 2 spor i hver retning. Der opleves dagligt forsinkelser, og de største problemer opstår om morgenen i nordlig retning syd for Albertslund N og om eftermiddagen i sydlig retning ved indfletning fra Frederikssundmotorvejen.

Strækningen af Motorring 4 mellem Taastrup og Frederikssundmotorvejen blev anlagt i perioden 1975-1977 og åbnede for trafik i 1977.

Trafikken er steget fra en årsdøgntrafik på ca. 37.000 biler i 1990 til ca. 60.000 biler i 2009. Der har de seneste år været stigende problemer med kødannelser på strækningen. Frem mod år 2015 forventes trafikken mellem Taastrup og Frederikssundmotorvejen at stige med ca. 17 % i forhold til år 2000. Udbygningen af motorvejen skal forbedre fremkommeligheden og trafikikkerheden for den stigende trafik på motorvejen.

Udbygning af strækningen fra Taastrup til Frederikssundmotorvejen fra 4 til 6 spor vil betyde en forbedret fremkommelighed, som især kommer pendlere og erhvervsdrivende til gode. Derved bidrager den positivt til den samlede danske samfundsøkonomi.

2. VVM-undersøgelse og høring

Som led i udmøntningen af aftalen af 5. november 2003 mellem regeringen (Venstre og Det Konservative Folkeparti), Dansk Folkeparti, Det Radikale Venstre og Kristendemokraterne om investeringer på trafikområdet har Vejdirektoratet gennemført en VVM-undersøgelse for en udbygning af Motorring 4 mellem Taastrup og Frederikssundmotorvejen (VVM står for »vurdering af virkninger på miljøet«).

Motorvejen er beliggende i Albertslund Kommune. Albertslund, Høje Taastrup og Ballerup Kommuner har deltaget i undersøgelsesarbejdet.

VVM-undersøgelsen er gennemført i perioden 2006-2009. VVM-undersøgelsen blev indledt med en offentlighedsfase i 2006, hvor der blev afholdt et borgermøde, og hvor borgerne blev opfordret til at indsende idéer og forslag til undersøgelsen. Vejdirektoratet modtog i alt 10 svar, som er indgået i undersøgelsen.

Resultatet af den gennemførte VVM-undersøgelse er beskrevet i Vejdirektoratets VVM-redegørelse, som omfatter følgende 3 rapporter:

- Udbygning af Motorring 4 fra Taastrup til Frederikssundmotorvejen
VVM-redegørelse – Sammenfattende rapport, Rapport 327 Vejdirektoratet 2009

- Udbygning af Motorring 4 fra Taastrup til Frederikssundmotorvejen
VVM-redegørelse – Miljøvurdering, Rapport 328 Vejdirektoratet 2009
- Udbygning af Motorring 4 fra Taastrup til Frederikssundmotorvejen
VVM-redegørelse – Arealanvendelse, Rapport 329 Vejdirektoratet 2009

Rapporterne kan læses på www.vejdirektoratet.dk/M4.

I VVM-redegørelsen er præsenteret et hovedforslag med en indvendig udvidelse, hvor udbygningen primært sker ved at inddrage areal fra den nuværende midterribat. Endvidere er præsenteret forskellige alternativer såsom inddragelse af nødspor til kørespor i myldretiden. Herudover omfatter VVM-redegørelsen en række tilvalg som f.eks. etablering af trafikledelse i anlægsperioden og afvanding med kantopsamling.

VVM-redegørelsen var fremlagt i offentlig høring fra 9. juli 2009 til 7. september 2009, og der blev i tilknytning hertil afholdt et borgermøde på Albertslund Rådhus den 27. august 2009. VVM-redegørelsen blev endvidere sendt til en række myndigheder, interesseorganisationer og foreninger. Der blev udsendt orienteringsbreve til husstande i undersøgelsesområdet.

Vejdirektoratet har modtaget 12 høringssvar til VVM-redegørelsen, heraf 4 fra offentlige myndigheder og 8 fra interesseorganisationer, borgere, grundejerforeninger m.v.

Albertslund Kommune har i sit høringssvar vedr. VVM-redegørelsen anbefalet Vejdirektoratets hovedforslag, og der er i øvrigt ingen af de modtagne høringssvar, der modsætter sig hovedforslaget.

Størstedelen af høringssvarene omhandler forhold, der vedrører støjvolden og støjbeskyttelsen på undersøgelsesstrækningen.

En række borgere og grundejerforeninger mener, at støjvolden bør forlænges for at opnå en støjreduktion ved flere bebyggelser, herunder i særlig grad bebyggelsen i Herstedvester (Kratager), som vender ud mod motorvejen. Desuden ønskes en mere støjreducerende asfalt.

Det anføres i flere henvendelser, at tilvalgsmuligheden (V2) vedr. erstatningsvandhuller, faunarør og paddehegn bør vælges sammen med hovedforslaget, for at sikre miljøforholdene og mindske barriereeffekten.

By- og Landskabsstyrelsen anfører, at det vil indgå i vurderingen af vilkårene ift. en tilladelse efter naturbeskyttelseslovens § 20, om det kan sandsynliggøres, at påvirkningen af habitatdirektivets bilag IV arter ikke

skader yngre- eller rasteområder, ligesom den økologiske funktionalitet skal opretholdes for de lokale bestande af de tilstedeværende arter.

Albertslund Kommune anbefaler, at ramperne til Vestskovvej forberedes til busstop, således at der kan skiftes mellem buslinjerne 400S, 500S og 143. Herved vil den kollektive trafik bedre kunne benyttes som alternativ til den individuelle trafik.

Albertslund Kommune og Grundejerforeningen Albertslund Vest afdeling anbefaler, at tilvalget vedrørende anlæg af nordvendte ramper ved Roskildevej tilvælges af hensyn til trafikafviklingen.

Resultatet af høringen er beskrevet i Vejdirektoratets høringsnotat: "Udbygning af Motorring 4 mellem Taastrup og Frederikssundmotorvejen VVM-redegørelse – høringsnotat, november 2009", der kan læses på www.vejdirektoratet.dk/M4

3. Lovforslagets indhold

På baggrund af en samlet vurdering af de gennemførte undersøgelser og høringen samt den politiske aftale af 2. december 2009 om "Bedre veje mv." foreslås med lovforslaget, at transportministeren bemyndiges til at udbygge den ca. 4 km lange strækning af hovedlandevej 4, Motorring 4 mellem Motorvejskryds Taastrup og forbindelses anlægget ved Frederikssundmotorvejen, fra 4 til 6 spor.

Forslaget til anlægslov udarbejdes svarende til det af Vejdirektoratet udarbejdede hovedforslag samt det i VVM-redegørelsen beskrevne tilvalg, der omfatter et afvandingsystem med kantopsamling.

Endvidere foreslås en hjemmel til at pålægge bygge-linjer med en indbyrdes afstand på op til 120 m. Bygge-linjer skal sikre muligheden for en fremtidig udvidelse af vejen til større bredde, idet der inden for bygge-linjerne ikke må opføres ny bebyggelse m.m.

Endelig foreslås en bemyndigelse til transportministeren til i særlige tilfælde at fremrykke ekspropriationen af ejendomme, der berøres særligt indgribende af motorvejsudbygningen.

4. Beskrivelse af vejanlægget

4.1 Funktion og kvalitet

Forslaget omfatter en ca. 4 km lang udbygning af hovedlandevej 4, Motorring 4, mellem Motorvejskryds Taastrup og Frederikssundmotorvejen til en 6-sporet motorvej, som indpasses i det omgivende miljø og landskab på en æstetisk og miljømæssigt afbalanceret måde, og som har en høj trafikikkerhedsmæssig standard. Mo-

torvejen forventes fortsat at have en tilladt hastighed på 110 km/t.

Processen, der løber fra projekteringen og arealerhvervelsen via udbud i licitation til det egentlige anlægsarbejde, gennemføres sådan, at projektets forløb er dokumenteret og efterfølgende evalueret. Under og efter anlægsperioden evalueres anlæggets effekt på trafikafvikling, sikkerhed og miljø.

4.2 Linjeføring og tværprofil

Hovedforslaget omfatter en symmetrisk udbygning af motorvejen. Linjeføring og længdeprofil fastholdes uændret.

Motorvejen anlægges med et 44,5 m bredt 6-sporet tværprofil bestående af 2 kørebaner a 11,5 m afstribet med 3 kørespor a 3,5 m samt 2 kantbaner a 0,5 m. Hertil kommer 2 belagte nødrabatter a 1 m ind mod midterrabbatten. Tværprofilet består derudover af en ca. 10,5 m bred midterrabbat med stålautoværn og græs eller lav vegetation og træer samt 2 nødspor a 3 m og 2 yderrabatter a 1,5 m.

4.3 Tilslutningsanlæg

Det eksisterende tilslutningsanlæg 4, Albertslund N, kan stort set bevares i sin nuværende udformning. Da udvidelsen sker i midterrabbatten kan tre af de fire ramper i tilslutningsanlægget genbruges uden ombygning. Der opsættes ny signalregulering i det østlige rampekryds for at kunne håndtere de fremtidige trafikmængder.

4.4 Sideanlæg

Der er ingen sideanlæg på strækningen.

4.5 Lokalvejnet og stier

Lokale veje og stier reetableres generelt svarende til situationen i dag.

De underførte veje og stier forventes stort set holdt åbne for trafik i forbindelse med udbygningen.

Øvrige stiunderføringer bevares og forlænges som følge af motorvejsudbygningen.

4.6 Faunapassager

Der indgår ikke etablering af faunapassager i hovedforslaget.

4.7 Erstatningsnatur

Udbygningen af motorvejen vil påvirke ca. 2,5 - 4 ha fredskov. Omfanget og placeringen af erstatningsskov vil blive afklaret i forbindelse med detailprojekteringen efter nærmere aftale med Skov- og Naturstyrelsen. Er-

statningsskoven skal som udgangspunkt være mindst 110 % og højst 200 % af det areal, den skal erstatte.

Ved udbygningen vil et begrænset areal af randområder til beskyttede naturtyper potentielt kunne påvirkes. Der er i VVM-redegørelsen udpeget områder, hvor evt. erstatningsnatur med fordel kan etableres. Omfanget og placering vil blive afklaret i forbindelse med detailprojekteringen og efter nærmere aftale med By- og Landskabsstyrelsen.

4.8 Støjafskærmning

Udbygningen af motorvejen omfatter udlægning af en ny, støjreducerende asfaltbelægning. Derudover vil overskudjord blive anvendt til etablering af nye eller forhøjelse af eksisterende støjvolde på en del af udbygningsstrækningen eller alternativt langs Motorring 4 på strækningen nord for Frederikssundmotorvejen.

Den præcise udstrækning og udformning af støjafskærmningen vil blive fastlagt i forbindelse med detailprojekteringen.

Vejdirektoratet vil forsøge at minimere støjgenerne ved at yde tilskud til facadeisolering til særligt støjramte boliger. Tilskuddets størrelse afhænger af støjbelastningen. Ved boliger med en støjbelastning på mere end 73 dB (decibel) ydes tilskud på 90 % af omkostningen til facadeisolering, ved et støjniveau i størrelsesordenen 68-73 dB ydes tilskud på 75 %, og ved et støjniveau i størrelsesordenen 63-68 dB ydes tilskud på 50 %. Det maksimale tilskudsbeløb er pr. 1. januar 2010 fastsat til 114.400 kr. inkl. moms (byggeomkostningsindeks for boliger 120,2).

4.9 Vejudstyr og beplantning

Motorvejen udstyres med vejtavler, autoværn, kantpæle, nødtelefoner, trafikregistreringsudstyr og vintervarslingsudstyr. Afmærkning på kørebanen vil blive udført med reflekterende afmærkning.

Der vil i det videre arbejde foregå en detaljeret planlægning af beredskab og trafikafvikling i anlægsfasen i samarbejde med Albertslund Kommune, politiet og retningsstjenester.

Motorvejen er beliggende delvist i åbent land, hvor det er ønskeligt at begrænse belysningen. Der vil dog være vejbelysning i rampekrydset ved tilslutningsanlæg 4.

Langs strækningen opsættes vildthejn. Omfanget heraf aftales med By- og Landskabsstyrelsen.

Skråninger og øvrige vejarealer beplantes, hvor det findes hensigtsmæssigt i forhold til trafikikkerhed, æstetik og naturhensyn. Art og omfang af beplantningen fastlægges i forbindelse med detailprojekteringen.

4.10 Vejafvanding

Der etableres kantopsamling af vejvand i vejsiderne, og vejvandet ledes i et lukket opsamlingssystem til regnvandsbassiner. I bassinerne kan urenheder bundfældes og afstrømningen reguleres, inden vandet ledes til de nærliggende vandløb. Der etableres afløbsbygværk med olieudskillerfunktion.

Regnvandsbassinerne er desuden med til at sikre vandløb og søer mod forurening i forbindelse med uheld på motorvejen, idet bassinerne er forsynet med lukkemechanisme. Placering og udformning af vejvandssystemet fastlægges endeligt i forbindelse med detailprojekteringen.

4.11 Naboarealer

Vejens udseende mod naboarealer, bl.a. med hensyn til beplantning, fastlægges nærmere i detailprojekteringen.

Lovforslaget giver mulighed for at pålægge byggelinjer med en indbyrdes afstand på op til 120 m, jf. afsnit 3. Byggelinjer på naboejendomme vil i øvrigt få virkning som byggelinjer pålagt i henhold til lov om offentlige veje § 34.

For at gennemføre anlægsarbejderne er det nødvendigt at disponere over arbejdsarealer. Disse reetableres og afleveres efter endt brug tilbage til ejerne. Langs med og på tværs af motorvejen forløber ledninger til regnvand, el- og lyslederkabler samt højspændingsledninger. Størsteparten af de nødvendige omlægninger skønnes at kunne foregå indenfor de udlagte arbejdsarealer.

5. Trafikale konsekvenser

Der er i dag fremkommelighedsproblemer i myldretiden på udbygningsstrækningen, og med den forventede trafikvækst vil disse vokse i både hyppighed og omfang. En udbygning af motorvejen vil forbedre fremkommeligheden for trafikanterne.

De trafikale konsekvenser ved udbygning af motorvejen mellem Taastrup og Frederikssundmotorvejen er beregnet ved hjælp af Ørestadstrafikmodellen OTM. Tilsvarende er gennemført beregninger for en situation, hvor den nuværende 4-sporede motorvej bevares uændret (benævnes '0-alternativet').

Frem mod år 2015 forventes trafikken mellem Taastrup og Frederikssundmotorvejen at stige med ca. 17 % i forhold til situationen i 2000. Udbygningen af Motorring 4 mellem Taastrup og Frederikssundmotorvejen forventes at medføre en forøgelse af trafikbelastningen i 2015 med ca. 3.000 køretøjer pr. hverdagsdøgn, svarende til ca. 4,5 % i forhold til 0-alternativet, dvs. en

samlet stigning på ca. 21,5 % i forhold til situationen i 2000.

Forøgelsen skyldes, at fremkommeligheden på motorvejen vil blive forbedret. Bilisterne vil derfor i stigende omfang vælge motorvejen frem for alternative ruter. Som følge heraf vil trafikken også stige på nogle af de strækninger, der forbinder det omkringliggende vejnet med motorvejen, mens trafikken på de alternative ruter vil blive reduceret.

6. Trafiksikkerhed

Der forventes en positiv effekt for trafiksikkerheden ved den ændrede udformning af rampekrydset ved tilslutningsanlæg Albertslund N.

Ved en udbygning af motorvejen forventes endvidere færre bagendekollisioner og ulykker ved vognbaneskift, da der vil opstå færre kødannelser efter en udbygning.

7. Plan- og beskyttelsesforhold

Projektet berører bl.a. et område, som er udpeget med landskabelige værdier. Området er endvidere udpeget som kerneområde og spredningskorridor, som friluftsområde og som område med drikkevandsinteresser.

Desuden berøres kanten af et fredet område omkring Store Vejleå og arealer omfattet af fredsskovpligt i Vestskoven.

EU-habitatområde nr. 124, Vasby Mose og Sengeløse Mose, ligger ca. 3,5 km fra den undersøgte strækning.

EU-habitatdirektivet forpligter Danmark til at træffe de nødvendige foranstaltninger til at indføre en beskyttelsesordning i det naturlige udbredelsesområde for de arter, der er listet på direktivets bilag IV, også uden for de egentlige habitatområder. Beskyttelsen omfatter bl.a. forbud mod beskadigelse eller ødelæggelse af arternes udbredelsesområder.

De bilag IV-arter, der kan blive påvirket af udbygning af motorvejen, er vurderet til at være brunflagermus, vandflagermus og dværgflagermus. Det antages, at både troldflagermus og sydflagermus også forekommer om end mindre hyppigt. Af padden i området er der stor vandsalamander og spidssnudet frø. Der indgår afværgeforanstaltninger i projektet, herunder åbning af Roe-grøften, som vil sikre, at den økologiske funktionalitet af yngle- og rasteplasser bliver opretholdt for de nævnte arter.

By- og landskabsstyrelsen har meddelt sin godkendelse af projektet i henhold til naturbeskyttelseslovens § 20.

De konkrete tilladelser og dispensationer, der er nødvendige for anlæggets gennemførelse, herunder dispen-

sationer fra gældende lovgivning, vil blive søgt løbende i forbindelse med projekteringen af anlægget.

8. Alternativer

I VVM-undersøgelsen er vurderet følgende alternativer:

- Ingen udbygning af Motorring 4 – det såkaldte 0 ("nul") alternativ.
- Trafikledelsessystemer med mulighed for hastigheds- og vognbaneregulering samt trafikovervågning m.m.
- Inddragelse af nødspor til kørespor i myldretiden.
- Udbygning af den kollektive trafik i stedet for en udbygning af motorvejen mellem Taastrup og Frederikssundmotorvejen - det såkaldte K+ alternativ.
- Udbygning af strækningen fra 4 til 6 spor ved hjælp af kombineret udvidelse.
- Etablering af Tværvej med forbindelse fra Holbæk-motorvejen ved Hedehusene.

Vejdirektoratet har ud fra en samlet vurdering af de trafikale, vejtekniske, trafiksikkerhedsmæssige, miljømæssige og økonomiske konsekvenser ikke fundet grundlag for at anbefale nogen af alternativerne.

Derudover er der undersøgt følgende tilvalgsmuligheder:

- Afvanding med kantopsamling.
- Anlæg af nordvendte ramper ved Roskildevej (til og fra Motorring 4).
- Etablering af ny faunabro over motorvejen på den nordlige strækning.

Vejdirektoratet har ud fra en samlet vurdering af de trafikale, vejtekniske, trafiksikkerhedsmæssige, miljømæssige og økonomiske konsekvenser ikke fundet grundlag for at anbefale anlæg af nordvendte ramper ved Roskildevej eller etablering af en ny faunabro over motorvejen på den nordlige strækning. Vejdirektoratet har anbefalet, at afvanding med kantopsamling tilvælges.

9. Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige

9.1 Anlægs- og samfundsøkonomi

Anlægsoverslaget for udbygning af Motorring 4 mellem Taastrup og Frederikssundmotorvejen er udarbejdet efter Transportministeriets retningslinjer for ny budgettering af anlægsprojekter på vej- og baneområdet.

Anlægsoverslaget er opgjort på 4 niveauer: Fysikoverslag, basisoverslag, ankerbudget (projektbevilling) og samlet anlægsbudget.

Fysikoverslaget 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.

Fysikoverslaget er behæftet med usikkerhed, da udgifter til bl.a. ekspropriationer, jordarbejder og asfaltarbejder ikke kan beregnes præcist på forhånd. Projektets detaljerede udformning, mængder m.v. kendes først på et senere tidspunkt, ligesom udviklingen i priserne på ejendomsmarkedet og konjunktur- og konkurrencesituationen på licitationstidspunktet er af væsentlig betydning for anlægsudgifternes endelige størrelse.

I henhold til principperne for ny anlægsbudgettering har det eksterne rådgivningsfirma Capacent for Transportministeriet gennemført en ekstern kvalitetssikring, som har omfattet en vurdering af Vejdirektoratets økonomiske overslag, risikostyring og samfundsøkonomiske analyse samt projektorganisering og udbudsstrategi.

Den eksterne kvalitetssikring har ikke afdækket væsentlige fejl eller mangler i Vejdirektoratets beregninger og metode for opgørelse af anlægsoverslag m.m.

Der er på den baggrund udarbejdet et korrigeret basisoverslag for udbygningen af Motorring 4 mellem Taastrup og Frederikssundmotorvejen for hovedforslaget på 252,8 mio. kr. (prisniveau 2010, vejindeks 180,8). I overslaget indgår udgifter til etablering af anlægget, arealerhvervelse, projektering, tilsyn og administration men ikke moms.

I henhold til retningslinjerne for ny anlægsbudgettering vil projektbevillingen på finansloven (ankerbudgettet) være basisoverslaget tillagt 10 %, dvs. 277,9 mio. kr. Ved indbudgettering på finansloven afsættes yderligere en central reserve på 20 % i Transportministeriet. Det samlede anlægsbudget vil således være 328,4 mio. kr., jf. tabel 1.

Tabel 1: Basisoverslag, ankerbudget og samlet anlægsbudget for hovedforslaget kr. Prisniveau 2010 og vejindeks 180,8.

Basisoverslag	Ankerbudget (basisoverslag + 10 %)	Samlet anlægsbudget (basisoverslag + 30 %)
252,8 mio. kr.	277,9 mio. kr.	328,4 mio. kr.

Projektets omkostninger og fordele for samfundet er opgjort i henhold til Transportministeriets manual for samfundsøkonomisk analyse. På baggrund af disse opgørelser er beregnet en intern rente for projektet.

Den interne rente er den rente, som den investerede kapital vil opnå, når alle omkostninger og fordele opgøres over den samlede projektperiode. Den interne rente skal mindst svare til den samfundsøkonomiske kalkulationsrente på 5 %, for at projektet har et positivt samfundsøkonomisk afkast. Det bemærkes, at en række miljøeffekter, herunder barrierevirkning, tab af naturværdier og støj i naturområder samt arealindgreb ved anlægsprojekter ikke værdisættes i den samfundsøkonomiske analyse.

Den interne rente for projektet er beregnet til 9,7 %.

Udbygning af Motorring 4 mellem Taastrup og Frederikssundmotorvejen vil kunne gennemføres efter følgende tidsplan:

1. - 2. år: Detailprojektering.
2. år: Besigtigelse og ekspropriation.
2. - 4. år: Anlæg.
4. år: Udbygning færdig.
5. - 6. år: Projektopfølgning, endelig matrikulær berigtigelse.

Bevillingerne forventes at fordele sig som følger (2010-priser):

Tabel 2: Årsfordelt anlægsbudget (indeks 180,8)

År	Ankerbudget (projektbevilling) Mio. kr.	Samlet anlægsbudget Mio. kr.
1	20,3	24,0
2	63,4	74,9
3	93,0	109,9
4	89,2	105,4
5	7,8	9,2
6	4,2	5,0
I alt	277,9	328,4

9.2 Konsekvenser for Vejdirektoratet

Arbejdet forestås af Vejdirektoratet og har således primært økonomiske og administrative konsekvenser for Vejdirektoratet i forbindelse med anlæg og drift.

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

Vejdirektoratet og dets bygherrerådgivere fører tilsyn med entreprenørernes arbejde for at sikre, at det aftalte arbejde leveres i den aftalte kvalitet, tid og pris. Herudover skal projektførløbet styres, kontrolleres og dokumenteres, og den nødvendige information formidles til trafikanter og naboer. Trafikafviklingen skal overvåges, og trafikikkerhedsmæssige indsatser gennemføres.

Vejdirektoratet vil løbende undersøge og afprøve mulighederne for anvendelse af nye metoder og ny teknologi med henblik på at optimere projektet trafikikkerhedsmæssigt, miljømæssigt og økonomisk.

Af den samlede udgift er der til projektering, tilsyn og administration budgetteret med 17,0 % for udbygningen af Motorring 4 mellem Taastrup og Frederikssundmotorvejen. De 17 % er forudsat fordelt med ca. 4,6 % til lønninger til Vejdirektoratets eget personale, ca. 7,4 % til eksterne rådgivere og ca. 5,0 % til øvrige driftsudgifter.

Vejdirektoratets projektbevilling til udbygning af Motorring 4 mellem Taastrup og Frederikssundmotorvejen på 278,1 mio. kr. optages på finanslovens § 28.21.20. Anlæg af hovedlandeveje mv. (Anlægsbev.). Den centrale reserve på 50,6 mio. kr., svarende til 20 % af basisoverslaget, optages på finanslovens § 28.11.13. Anlægsreserve (Anlægsbev.).

10. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet

En udbygning af Motorring 4 mellem Taastrup og Frederikssundmotorvejen vil forbedre trafikafviklingen i myldretiden og derved reducere transportudgifterne for erhvervslivet.

I anlægsfasen skønnes der at være en direkte og indirekte beskæftigelse i bygge- og anlægssektoren på ca. 500 mandår.

De afledte økonomiske virkninger i øvrigt vil primært være sparet tid. Den sparede tid har en værdi i størrelsesordenen 26 mio. kr. i 2013 og herefter stigende i takt med væksten i trafikken og trængslen. En del af tidsbesparelsen tilfalder erhvervslivet i form af reducerede transportomkostninger.

For så vidt angår de strukturelle økonomiske virkninger for erhvervslivet kan nævnes, at en forbedret fremkommelighed normalt forventes at give positive effekter for erhvervslivet. I den forbindelse er det af væsentlig betydning, at den del af tidsbesparelserne, der ikke direkte kan henføres til erhvervstrafik, og dermed som afledt økonomisk effekt, primært kan henføres til trafik mellem bolig og arbejdssted, som giver erhvervslivet en positiv effekt i form af fordele for de ansatte.

11. Administrative konsekvenser for borgerne

Det færdige anlæg vil indebære en betydelig forbedring for trafikanterne på motorvejen og betyde en aflastning af trafikken på alternative veje.

Anlægget berører direkte og indirekte en del borgere, der bor i nærheden af vejanlægget, bl.a. i form af eks-

propriationer og støj og gener i forbindelse med anlægsarbejderne, jf. punkt 8.1.

I det videre forløb i anlægsprocessen vil borgerne i området bl.a. på www.vejdirektoratet.dk løbende kunne informere sig om vejarbejdets karakter og tidsplan, og ejerne af de berørte ejendomme vil blive inddraget direkte ved breve fra Vejdirektoratet og ekspropriationsmyndighederne.

12. Miljømæssige konsekvenser

I VVM-redegørelsen har Vejdirektoratet redegjort for de forventede miljømæssige konsekvenser af vejanlægget. Konsekvenserne er resumeret nedenfor.

12.1 Arealindgreb og barrierevirkning

Der skønnes at være behov for permanent arealerhvervelse ved ekspropriation af 3,5-5 ha til vejanlægget, heraf ca. 2,5 - 4 ha fredskov. Udbygningen vil berøre 5-6 ejendomme. Det forventes ikke, at der skal totaleksproprieres ejendomme. Arealerne medgår især til udbygning af selve vejstrækningen.

Af hensyn til gennemførelse af anlægsarbejderne skal der ske en midlertidig ekspropriation af ca. 11-15 ha til arbejdsarealer og udsætningsområder for deponering af jord i anlægsperioden. Arealerne reetableres og leveres tilbage til de berørte ejendomme efter endt brug.

Omfanget af ekspropriationer vil blive fastlagt endeligt af den ekspropriationskommission, der skal godkende projektet ved en besigtigelsesforretning. Ekspropriationer til motorvejsudvidelsen sker med hjemmel i lovforslagets § 3, vejlovens § 43 og efter reglerne i lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom, jf. lovbekendtgørelse nr. 1161 af 20. november 2008.

12.2 Støj, luft og klima

Antallet af boliger belastet med støj over 55 dB forventes at blive reduceret fra 30 til 11 boliger ved en udbygning af motorvejen i forhold til 0-alternativet. Miljøstyrelsens vejledende grænseværdi for støj fra vejtrafik er 58 dB. Der vil være ganske få boliger langs den udbyggede motorvejsstrækning, som belastes med støjniveauer over 58 dB og heraf ingen i sammenhængende boligområder.

Udbygningen af motorvejen vil have en minimal betydning for de samlede beregnede emissioner af forurenende stoffer og CO₂ i forhold til 0-alternativet. CO₂-udslippet vil stige med ca. 1.855 tons pr. år, svarende til en stigning på 0,08 %. For CO, NO_x, SO₂ og partikler er stigningen på 0,02-0,27 % i forhold til 0-alternativet.

Beregningerne er foretaget med emissionsfaktorer svarende til de beregnede gennemsnitshastigheder. Der er således ikke taget højde for de positive CO₂-effekter, som følger af, at kødannelser med »stop and go«-kørsel i myldretiderne reduceres ved udbygning af motorvejen.

Motorvejen medfører endvidere en omfordeling af emissionerne, hvorved der opnås en reduktion af emissionerne i byområder, der modsvares af lidt større stigninger i det åbne land. Da motorvejen overvejende forløber i det åbne land med gode spredningsbetingelser, vurderer Vejdirektoratet, at luftforureningskoncentrationerne vil være langt under gældende grænseværdier.

12.3 Natur, landskab og fortidsminder

Motorring 4 forløber på strækningen gennem Tingsletten, Vestskoven, Store Vejleådal og Egelundparken.

Der ligger ingen internationale naturbeskyttelsesområder i selve undersøgelseskorridoren for motorvejen. Habitatområde nr. 124, Vasby Mose og Sengeløse Mose, ligger ca. 3,5 km fra projektstrækningen. Området bliver hverken direkte eller indirekte påvirket, idet det ligger på den anden side af et vandskel og uden direkte forbindelse til de vandløb m.v., der skal modtage vejvand fra Motorring 4.

De biologiske forhold er blevet kortlagt på baggrund af feltundersøgelser i området. Dette har omfattet alle naturområder, halvkulturområder samt småbiotoper, fx vandhuller. Der har været særlig fokus på de arter, der er beskyttet af EF-habitatsdirektivets bilag IV.

EU-habitatdirektivet forpligter Danmark til at træffe de nødvendige foranstaltninger til at indføre en beskyttelsesordning i det naturlige udbredelsesområde for de arter, som er listet på EF-habitatdirektivets bilag IV, også uden for de egentlige habitatområder. Beskyttelsen omfatter bl.a. forbud mod beskadigelse eller ødelæggelse af arternes udbredelsesområder.

Ved feltundersøgelserne er der registreret brunflagermus, vandflagermus og dværgflagermus. Vestskoven og områderne omkring Motorring 4 rummer en del vandhuller, hvoraf en del er ynglebiotoper for padder. Stor vandsalamander og spidssnudet frø, som er opført på EF-habitatsdirektivets bilag IV, er kendt fra området.

Det vurderes, at der, når motorvejen udbygges, vil være en marginal påvirkning af dyre- og plantelivet.

Landskabet i den korridor, som motorvejen forløber i, er dannet under sidste istid som et storbakket morænelandskab. Harrestrup mose mod nord ligger i en lavning, der har været en issø i istiden, og Store Vejleådal løber i den dal, der er udformet af smeltevand fra isen.

De synligste landskabelige konsekvenser af udvidelsen vil være mindre beplantning i midterrabbatten og yderrabatterne samt etablering af evt. støjvolde.

Stort set hele området omkring Motorring 4 er udpeget som kulturhistorisk værdifuldt. Udbygningen af motorvejen påvirker kun kulturlandskaber i yderst begrænset omfang. Muligheden for at gøre arkæologiske fund i forbindelse med anlægsarbejdet er temmelig lille, da det meste af området ligger inden for det areal, der blev gennemgravet i forbindelse med anlæg af Motorring 4.

12.4 Friluftsliv

Hele området omkring Motorring 4 er udpeget som friluftsområde, og der er mange stier og rekreative anlæg. Udbygningen af motorvejen vil generelt ikke påvirke rekreative aktiviteter. De underførte stipassager vil med udbygningen blive forlænget med 2-3 m. Gang- og cykelstier vil blive reetableret i fuldt omfang, ligesom alle øvrige stier reetableres og bibeholdes i videst mulig omfang under anlægsarbejdet.

12.5 Overfladevand og grundvand

Der etableres et helt nyt afvandingssystem for motorvejen, jf. afsnit 4.10. Hvis der sker spild på vejen, lukkes bassinernes afløb, og forureningen samles op. Vejvandet opsamles og føres via lukkede ledninger og grøfter til regnvandsbassiner, hvor urenheder bundfældes, og afstrømningen reguleres, inden vandet føres videre til det nærmeste vandløb. Risikoen for at forringe kvaliteten af drikkevandet i forhold til i dag vurderes derfor som yderst begrænset.

Afvandingssystemet sikrer, at der under normale omstændigheder ikke vil være nogen risiko for belastning af grundvandskvaliteten. Dette gøres bl.a. ved at anlægge regnvandsbassinerne med tæt bund eller membran.

Afledningen af vejvandet m.v. kræver tilladelser fra pågældende kommuner, jf. miljøbeskyttelsesloven. I tilladelserne vil de nærmere vilkår for udledningen til de relevante vandløb og søer m.v. blive fastlagt.

12.6 Ressourceforbrug

Til udbygningen af motorvejen vil der blive benyttet forskellige råstoffer primært i form af stabilgrus, bundsikring (sand og grus), asfalt, beton og stål. Forbrug af råstoffer er opgjort på baggrund af et skitseprojekt for vej og afvanding. Hertil kommer en mindre mængde af diverse materialer til afstrøbet, autoværn og skiltning.

Forbruget omfatter ca. 40.900 t asfalt (heraf udgør genbrug ca. 7.600 t) og ca. 53.000 m³ stabilgrus og bundsikring.

Affald og genanvendeligt materiale skal håndteres i henhold til myndighedernes anvisninger.

12.7 Forurenede jord

Den øverste del af den nuværende rabatjord langs motorvejen er forurenede. Jorden vil som udgangspunkt indgå i vejanlæggets dæmninger og tilslutningsanlæg. Det sker efter myndighedernes anvisning eller tilladelse efter mere detaljerede undersøgelser, der danner grundlag for den konkrete jordhåndtering i projektet.

Ved arbejde i forurenede jord skal jorden bortskaffes eller indbygges i projektet efter særlige regler i henhold til gældende lovgivning og bestemmelser.

Der vurderes ikke at være nogen risiko for forurening af grundvandet som følge af jorddisponeringen af rabatjord i anlægsprojektet.

13. Forholdet til EU-retten

De gennemførte miljøundersøgelser og høringer opfylder kravene i Rådets direktiv 85/337/EØF af 27. juni 1985 om vurdering af visse offentlige og private projekters indvirkning på miljøet med senere ændringer (VVM-direktivet) (EF-Tidende 1985 nr. L 175, side 40) samt Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/35/EF af 26. maj 2003 om mulighed for deltagelse i forbin-

delse med udarbejdelse af visse planer og programmer på miljøområdet og om ændring af Rådets direktiv 85/337/EØF og 96/61/EF for så vidt angår offentlig deltagelse og adgang til klage og domstolsprøvelse (EF-Tidende 2003 nr. L 156, side 17).

Ingen fuglebeskyttelses- eller habitatområder (Natura 2000-områder) i henhold til Rådets direktiv 79/409/EØF af 2. april 1979 om beskyttelse af vilde fugle med senere ændringer (Fuglebeskyttelsesdirektivet) (EF-Tidende 1979 nr. L 103, side 1) og Rådets direktiv 92/43/EØF af 21. maj 1992 om bevaring af naturtyper samt vilde dyr og planter med senere ændringer (Habitatdirektivet) (EF-Tidende 1995 nr. L 1, side 135) vil blive direkte eller indirekte berørt af projektet.

14. Høring over lovforslaget

Lovforslaget har været i høring hos Albertslund Kommune, Høje Taastrup Kommune, Ballerup Kommune, Region Hovedstaden, Region Sjælland, Danmarks Naturfredningsforening, Dansk Erhverv, DI Transport, Movia og Forenede Danske Motorejere (FDM). Høringssvarene vil blive fremsendt til Trafikudvalget ledsaget af de kommentarer, som udtalelserne måtte give anledning til.

15. Sammenfattende skema

	Positive konsekvenser/ mindreudgifter	Negative konsekvenser/ merudgifter
Økonomiske konsekvenser for stat, regioner og kommuner	Mindre udgifter for stat og kommuner som følge af færre trafikuheld	Udgift for staten på 328,4 mio. kr., (priseniveau 2010, inkl. tillæg på 30 %) til anlæg samt udgifter til drift og vedligeholdelse
Administrative konsekvenser for stat, regioner og kommuner	Ingen	Begrænset meradministration for Vejdirektoratet i anlægsfasen
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	Reduktion af transportomkostningerne. Øget beskæftigelse i bygge- og anlægssektoren i anlægsperioden	Ingen
Administrative konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	Ingen
Administrative konsekvenser for borgerne	Betydelig forbedring for trafikanterne på motorvejen og betydelig aflastning af trafikken på alternative veje	Støj og gener i forbindelse med anlægsarbejderne. Gennemførelse af projektet vil medføre ekspropriation for en række ejendomme
Miljømæssige konsekvenser	Formindskelse af støjgener langs vejen	Mindre forøgelse af luftforurening og CO ₂ -udledning. Begrænsede indgreb i rekreative omgivelser. Marginal påvirkning af dyre- og planteliv
Forholdet til EU-retten	De gennemførte miljøundersøgelser og høringer opfylder kravene i EU-retten. Ingen fuglebeskyttelses- eller habitatområder (Natura 2000-områder) i henhold til Rådets direktiver bliver hverken direkte eller indirekte berørt af vejanlægget. Det	

vil gennem afværgeforanstaltninger og kompenserende tiltag blive sikret, at de arter, der er omfattet af habitatdirektivets bilag IV, ikke påvirkes negativt af vejanlægget

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

Til § 1

Den foreslåede bestemmelse indeholder en bemyndigelse af transportministeren til at udbygge den ca. 4 km lange strækning af hovedlandevej nr. 4, Motorring 4, mellem Taastrup og Frederikssundmotorvejen fra 4 til 6 spor.

Der henvises til de almindelige bemærkninger og bilag 1.

Til § 2

Den foreslåede bestemmelse giver hjemmel til at pålægge byggelinjer med en indbyrdes afstand på op til 120 m. Forslaget fraviger reglen i lov om offentlige veje § 34, hvorefter der ved hovedlandeveje og andre rutenummerede veje kan pålægges byggelinjer med en indbyrdes afstand på indtil 100 m, når vejbestyrelsen finder, at der af færdselsmæssige hensyn bør sikres mulighed for udvidelse af vejen til en større bredde, eller at færdslessen tarv i øvrigt gør det nødvendigt.

Begrundelsen for at udvide byggelinjernes maksimumsafstand er, at de almindelige bestemmelser i lov om offentlige veje, hvorefter hovedlandeveje kan pålægges byggelinjer med en indbyrdes afstand på op til 100 m, ikke vurderes at være tilstrækkelige, når vejen udbygges til 6 spor som i dette tilfælde.

Ved pålæg af byggelinjer efter den foreslåede bestemmelse finder reglerne om byggelinjer i kapitel 4 i lov om offentlige veje i øvrigt anvendelse.

Til § 3

Den foreslåede bestemmelse i stk. 1 indebærer, at transportministeren i særlige tilfælde efter anmodning fra ejeren kan ekspropriere en ejendom, der berøres særligt indgribende af projektet, før tidspunktet for de ordinære ekspropriationer. Endvidere foreslås det i stk. 2, at erstatningen fastsættes af ekspropriations- og taksati-

onsmyndighederne i lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom.

De ordinære ekspropriationer til vejanlægget vil ske med hjemmel i vejlovens § 43 og efter reglerne i lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom, jf. lovbekendtgørelse nr. 1161 af 20. november 2008. Ekspropriationerne ledes af Kommissarius ved Statens Ekspropriationer på Øerne.

De ordinære ekspropriationer til vejanlæg af denne type kan normalt forventes gennemført 1½-3 år efter vedtagelsen af en anlægslov, da ekspropriationerne først kan gennemføres, når Vejdirektoratet har udarbejdet et detaljprojekt, og ekspropriationskommissionen har afholdt de nødvendige besigtigelser og godkendt projektet.

Med forslaget vil transportministeren som nævnt få hjemmel til i særlige tilfælde at fremrykke ekspropriationstidspunktet for ejendomme, der berøres særligt indgribende af projektet. Ved »særligt indgribende« sigtes almindeligvis til en situation, hvor det vurderes, at der er stor sandsynlighed for, at den pågældende ejendom vil blive totaleksproprieret i forbindelse med projektet. Selv om kravet om, at ejendommen skal berøres særligt indgribende af motorvejsplanerne, er opfyldt, skal også betingelsen om, at der skal være tale om et særligt tilfælde være opfyldt, førend transportministeren kan ekspropriere de pågældende ejendomme på et tidspunkt forud for de ordinære ekspropriationer. Som eksempler på særlige tilfælde kan nævnes, at en fremrykket ekspropriation kan afværge væsentlige økonomiske konsekvenser, eller at ejendommen ønskes overtaget af særlige personlige årsager, herunder sygdom, alder, familieførøgelse eller andre sociale forhold. Forventede ændringer i ejendomspriserne kan ikke i sig selv anses for at udgøre en væsentlig økonomisk konsekvens.

Til § 4

Det foreslås, at loven træder i kraft dagen efter bekendtgørelsen i Lovtidende.