

## TIL TRANSPORTMINISTERIET:

Mail til: [trm@trm.dk](mailto:trm@trm.dk) samt [arp@trm.dk](mailto:arp@trm.dk)

Høringssvar til **udkast til lovforslag om lov for udbygning af Ring 4 Nord** mellem Ballerup C og Hillerødmotorvejen af 12-12-2025.

### Vores kommentarer:

#### Resumé:

Bagsværd Grundejerforening tager afstand fra lovforslaget, der bemyndiger Transportministeren til at udbygge Ring 4 Nord på en ca. 6 km strækning mellem Ballerup og Hillerødmotorvejen. Udvidelsen vil skabe mere trafikstøj og miljøforurening for de mange omkringboende borgere, hvis trivsel og helbred dermed forringes yderligere.

Den vil skabe en yderligere forstærket barriere igennem et attraktivt villaområde, hvorved herlighedsværdierne også forringes yderligere. Handelsværdien af husene i området vil falde yderligere. Husene i et stort område langs med vejen bliver svære at sælge.

Vi finder ikke, at det dyre projekt giver samfundsøkonomisk gevinst, da især den forventede bedring i fremkommeligheden er meget beskeden.

En BRT-bus kan mindske problemerne fra den stigende biltrafik, dog i mindre omfang.

#### Lovforslag med udvidede bemyndigelser:

Det er meget bekymrende at læse lovforslagets §5 og §6, der annullerer væsentlige lovbestemmelser, lokalplaner og klageadgange alene til gavn for vejudvidelsen. Derudover er det betænkeligt, at Transportministeren er den eneste klageinstans.

#### Vores uddybninger:

Vejen, Ringvej B4, er **anlagt i 1943** under den tyske besættelse af Danmark med henblik på at opnå en hurtig og sikker vejforbindelse for transporten af krigsmateriel ud til Værløse lufthavn.

Vejen var inden denne udvidelse en almindelig grusbelagt mindre sognevej, omgivet af spredt bebyggelse af sommerhuse, mindre gårde, gartnerier og enkelte villaer.

I vores forening har vi et aktivt medlem der som 9-årig oplevede ombygningen af vejen fra familiens sommerhus, der havde skel til vejen. Vores medlem bor nu 200 m fra det nu nedrevne sommerhus.

Vores forening har mange medlemmer, der bor i **nær relation til vejen**, og flere af disse er direkte naboer til vejen. Mange andre bor inden for en afstand af blot ca. 500m. De bor dermed i det område, som Vejdirektoratet (V.D.) har kortlagt som et **stærkt støjplaget område**. Støjområdet rummer 4.947 boliger!

På Ring 4 Nord's (R4N) 6,3 km lange vejstrækning er der i alt 277 beboelsesejendomme, der ligger i en afstand af blot 65 m fra vejskel til R4N. Heraf ligger 124 i første række til skel, 64 i anden række og 89 i tredje række. Husene er dermed svært støjplagede.

Mange af beboerne omkring vejen bruger selv vejen, og det gør mange af vores foreningsmedlemmer (som jo bor i Bagsværd i Gladsaxe Kommune) naturligvis også. Foreningen har dermed et **indgående kendskab** til forholdene på hele vejstrækningen.

Vejen er gradvist blevet udvidet og beforder nu **22-30.000 køretøjer** dagligt, og dette tal skønnes at stige til ca. 35.000 i 2040 (+13%).

Trafikbelastningen har i.h.t. V.D. medført **fremkommelighedsproblemer** for bilisterne i myldretiderne. Dette bevirker i.h.t V.D.'s skøn en aktuel køretidsforlængelse på 3-4 min. på den 6,3 km lange Ringvej.

Der er ikke i rapporten vist nogle faktiske opmålinger af køretider (og køretidsforlængelser) på forskellige tidspunkter af døgnet.

En besparelse i køretid på 3-4 min. vil i.h.t V.D.'s beregningsmodeller give en mindre **samfunds-økonomisk gevinst** på 3,5% årligt af totaludgiften på 1.166 million kr. til en evt. vejudvidelse.

V.D./Transportministeren ønsker derfor at udvide R4N, grundlæggende med 2 nye vognbaner til i alt 4 og 2 ekstra spor til en BRT-bus mellem Klausdalsbrovej og Hillerødmotorvejen.

I 2040 vil der selv med 4 vognbaner givetvis også opstå en køretidsforlængelse med det øgede antal biler (+13 %) der forventes på R4N. Dertil skal lægges den ret betydelige overflyttede trafik fra nabovejene, som jo bliver aflastede pga. R4N's udvidelse. En køretidsforlængelse på 3-4 min. skønner vi derfor også er uundgåelig i 2040.

Den enkelte bilist oplever således personligt ikke nogen forbedringer i årene fremover.

Desværre er der i modelberegningerne af samfundsøkonomien ikke anvendt opdaterede data.

Forbedringerne i fremkommeligheden vægtes nemlig af V.D. til 80% af de kvalitative faktorer, der danner grundlag for beregningerne af skønnet over gevinsten for samfundsøkonomien. Vægtningen baserer sig desværre kun på en enkelt spørgeskemaundersøgelse, der er over 20 år gammel. Ca. 7.000 bilister blev alene spurgt om deres ønske om forbedring i fremkommeligheden.

En modelberegning i dag vil naturligvis med stor vægt også medregne udgifterne til de nu velkendte **helbredsskader**, som den forøgede trafikstøj og luftforurening afstedkommer (på landsplan dør der i.h.t Sundhedsstyrelsen 350 mennesker årligt af trafikstøj og 2.000 overgår til invalidepension pga. de støjskabte sygdomme som diabetes, stress og kredsløbssygdomme. Trafikdræbte i året 2024 er 145). Sygdom pga. luftforureningen er svær at finde estimerer for.

I øvrigt er der heller ikke anført noget om de uundgåeligt større udgifter til den løbende vedligeholdelse af den bredere og mere komplicerede påtænkte vej.

De store udgifter til arbejdet med at flytte ledninger til f.eks. vand, gas, kloak, tele og fjernvarme m.m. indgår heller ikke i samfundsmodelberegningerne. Forbrugerne skal jo i sidste ende betale udgifterne. Der er heller ikke indregnet tabet i områdets herlighedsværdi og rekreative muligheder.

De store udgifter til erstatningerne for ekspropriationerne ses heller ikke at være medregnet.

Den betydelige forringelse i huspriserne (ca. 20% for huse i første række, 15% i anden og 10% i tredje række o.s.v.) skal naturligvis også medregnes.

Imidlertid har V.D./Transportministeren - med begrundelse i den **spekulative samfundsøkonomiske gevinst** - ønsket, at forligspolitikkerne i "Trafik-Infrastruktur-forliget" af 2021 godkendte V.D.'s plan for en udbygning af Ring 4 Nord ( R4N). Pengene til planen blev efterfølgende bevilget med 1.166 mill.kr.

Der er foretaget en MKV-undersøgelse. Til denne er der indkommet **491 hørings svar** med en frist til den 5-12-25. Overraskende bliver det fuldt gennemarbejdede lovforslag vedtaget kun 7 dage senere. Vi kan læse i svarene, at der udtales helt overvejende **stor modstand** mod vejudvidelsen.

Vores egne gentagne **gennemkørsler og tidtagninger** på den 6,3 km lange strækning fra "AB" til "Toms-krydset", som V.D./Trafikministeren ønsker at udvide til 4/6 spor, viser, at køretiden nu i problemfrit vejr, i dagslys og udenfor myldretiderne er 7-8 min. I mørke og regn i myldretiderne i november er køretiden 9-10 min, altså et fremkommelighedsproblem på max. 3 min. på den i øvrigt nydelige vejstrækning, til trods for at der på strækningen er 3 lyssignaler.

Der er altså ikke noget betydende problem på denne strækning som V.D./Transportministeren overraskende foreslår at udvide til 4/6 spor.

Det helt store problem er jo **vejkrydset ved Hillerødmotorvejen og ved "Toms"**. I myldretiderne tager det i.h.t vores målinger ca. 3-5 min. hvert sted at passere krydsene. Her må der ske en forbedring! Forbedring af krydsene vil også lette på flowet på selve R4N vejstrækningen.

I den samfundsøkonomiske vurdering kan vi i øvrigt ikke se, om der er tænkt på, at det jo kun er en mindre del af de op til 30.000 biler i døgnet, der reelt kører i myldretiden og dermed er udsat for

forsinkelse – (og hvor mange af disse bilister er egentlige erhvervsaktive, som har behov for hurtig fremkørsel?).

Vi vil i øvrigt efterfølgende søge aktindsigt i flere emner bl.a. også i flere af V.D./Transportministerens beregninger om samfundsøkonomien.

En aflastning i krydset mellem Hillerødmotorvejen og R4N kan ret enkelt opnås ved at udnytte det forslag, der fra anden side er indsendt til V.D./Transportministeren. Her foreslås det at bygge en afkørsel for den nordfra-kommende trafik fra Hillerødmotorvejen ved Klausdalsbrovej. Dette vil væsentligt lette trafikken til Lautrupparken og aflaste vejkrydset mellem R4N og Hillerødmotorvejen. Vi støtter i høj grad forslaget.

**Oplevelsen hos vores medlemmer**, som jo ofte selv kører på R4N, er, at køretidsforlængelsen i myldretiderne ikke er generende – der kommer generelt på en biltur i Storkøbenhavn mange andre "langsomme" vejstrækninger. Det er jo velkendt, at det koster tid at køre i myldretiden.

V.D. har i øvrigt heller ikke gennemført en aktuel spørgeskemaundersøgelse hos bilisterne for at høre, i hvor høj grad de oplever, at fremkommeligheden på R4N er et problem for den enkelte bilist.

V.D./Trafikministeren hævder, at vejudvidelsen vil give et harmoniseret flow i trafikstrømmen og dermed hurtigere fremkommelighed. Vi forventer nu ikke, at bilisterne vil køre mere harmonisk, da der altid vil være de sædvanlige ukultiverede bilister, der ikke vil følge trafikens naturlige rytme.

V.D./Transportministeren antager, at en vejudvidelse vil medføre, at en større mængde biler kan overflyttes fra nabovejene og dermed aflaste disse. Desværre vil det jo dermed - alt andet lige - give en endnu større gene for beboerne langs R4N.

Bagsværd Grundejerforening kan således **ikke se**, at der kan være en **betydelig samfundsmæssig gevinst** i at udvide vejen for 1.166 mio. kr.

### **Støj, miljø og trivsel**

R4N er en bynær vej. Igennem årene har vejen udviklet sig til at virke som en **mur af jern** ned igennem et attraktivt villaområde, således at dette nu reelt er delt i to villaområder. Hareskoven og Fedtmosen er nu ligeledes også reelt adskilt. De sammenhængende rekreative muligheder i dette store naturområde bl.a. "Hjortespringkilen" er således spoleret.

Der har længe i lokalområdet været et udtalt ønske om bedre muligheder for igen at opnå mulighed for en **gående tværpassage** hen over vejen som det indtil for ca. 10 år siden var muligt. En sikker og nem passage for børn og ældre til skoler og fritidsaktiviteter på begge sider af vejen er højt prioriteret.

Vi vil derfor i den forbindelse anbefale, at der allerede nu oprettes 2 trykknappbetjente lyssignaler på strækningen mellem A.B. og Åvej og yderligere 2 på strækket fra Åvej til TOMS.

De eksisterende tunneller skal gøres mere attraktive. Den nu røde midterstribe skal naturligvis omdannes til en grøn midterrabat, der kan fungere som et helle.

Hastigheden på denne byvej skal **nedsættes til 50 km/t**. Det reducerer støjen og opsprøjtning af slam-aerosol fra bildækkene, giver mere sikker passage for tværgående fodgængere og giver herudover mere indtryk af en byvej. R4N fortsætter jo over i Bagsværdvej hvor der længe har været 50 km/t.

Vejen medfører en betydelig **støjbelastning** hos de mange beboere i vejens område, som nævnt ovenfor. Af MKV-rapporten fremgår det, at 4.947 boliger ligger over 53 dB (WHO's støjgrænse) og 2.679 ligger over 58 dB, som er den ringere støjgrænse, som Miljøministeriet desværre accepterer. I hele R4N's længde på 6,3 km ligger der 277 huse i en afstand af 60 m fra vejskel (første til tredje række). Disse huse er alvorligt støjplagede.

V.D. har i MKV-rapporten anført, at der ved en udvidelse vil blive bygget **støjskærme på 6-8 m's højde**. Nogle skitser i forbindelse med projekterne for en BRT-bus viser, at skærmene skal stå i skellet til mange ejendomme, særligt på vejens nordside.

Det er en indlysende **uacceptabel placering**. Skyggegener og herlighedsforringelse vil gøre disse huse usælgelige. Så store støjskærme vil også skæmme helhedsindtrykket i hele byområdet og forringe miljøet.

Støjskærme skal derfor opføres med udstrakt hensyntagen til beboerne og omgivelserne.

Vi er meget forundrede over, at V.D./Transportministeren ikke har valgt, at støjskærmene skal bue ind over vejbanen. Denne fra udlandet så kendte type skærm giver væsentligt mere støjdemping og giver mindre skyggevirksomhed i omgivelserne.

Disse ovenfor nævnte betydelige støj- og miljøgener m.m. skabt af Ring 4 Nord har igennem årene **reduceret salgspriserne** for ejendomme, især i første til tredje række fra vejskellet.

De lokale ejendomsmæglere oplyser til os, at husene er svære at sælge, og flere har måtte opgive et salg, især nu da der er en stor debat om en evt. udbygning af vejen. Unge familier fravælger huse med en sådan beliggenhed.

Salgspriserne er ca. 20% under prisen for et tilsvarende hus i 500 m's afstand.

Vi undrer os også meget over, at der slet ikke er nævnt ét ord om **støjdæmpende drænasfalt**, som jo reducerer støjen ca. 8 dB, en ganske betydelig støjreduktion, og som svarer til virkningen af et højt støjværn. Med drænasfalt dæmpes støjen ved støjilden (dækkene) til glæde også for de bløde trafikanter, der cykler eller går på vejen. Støjdæmpende drænasfalt er meget brugt i udlandet. Holland har stor og god erfaring med denne asfalttype og bruger den i meget stor udstrækning.

Dansk Teknologisk Institut har de senere år udviklet en effektiv og billig drænasfalt, ved Ole G. Andersen, som vi har haft samtaler med. Vi vil i denne forbindelse kraftigt slå til lyd for en yderligere **reduktion i bildækkenes støjtal**. Ved en yderligere forbedring af bildækkene kan der opnås en støjdemping (ved støjilden!) på op til 6 dB, hvilket svarer til virkningen af et almindeligt støjværn. Direktionen i Dækbranchen har oplyst for os, at det blot vil fordyre et dæk med 100 kr.

Vi undrer os over, at V.D./Transportministeren stadig **fastholder 58 dB** som helhedsgrænsen for trafikstøj, når WHO i mange år har anbefalet **53 dB**, da støj over dette niveau er stærkt helhedskadende som nævnt ovenfor.

EU arbejder da også med at indføre en 53 dB grænse indenfor nogle år. Mange land- og byområder i EU har allerede en 53 dB grænse. V.D./Transportministeren bør klart inddrage dette i sin projektering.

Omkring trafikstøjproblemet kan vi tilføje, at vores medlemmer igennem de senere år har observeret, at der er en overraskende stigende trafik på R4N af **meget tunge lastbiler** (vogne med op til 7 aksler og vogne med anhænger). Desuden er der også en bekymrende stor stigning i mindre erhvervskøretøjer, som varevogne og mindre lastvogne.

De tunge lastbiler udsender en speciel voldsom spidsbelastende støj, samtidig med at de rumler meget i undergrunden. Disse støjende lastbiler udgør nu ca. 6% af biltrafikken efter vores observationer. Antallet stiger fortsat. En stor del er udenlandske lastvogne på gennemkørsel. En lignende tæthed af tung trafik har vi ikke observeret på andre lignende veje som f.eks. Ring 3 og Frederiksbundtsvej. Vejen tiltrækker åbenbart erhvervstransport i stigende omfang.

Da vejen er bynær, må der indføres et forbud mod lastvognstrafik, eller der må indføres en vægtgrænse og tidsbegrænsning for gennemkørsel med lastbiler.

Lovforslaget vil som ovenfor anført udbygge vejen R4N med en **BRT-bus i 2 baner og 2 ekstra bilbaner dvs. i alt 6 vognbaner**. Vi kan oplyse, at Bagsværd Grundejerforening naturligvis kan gå ind for et effektivt kollektivt transportsystem, herunder en BRT-bus på R4N eller en opgradering af bus 400S.

Lovforslaget indebærer, at der skal **eksproprieres på op til 130 matrikler og op til 30 bygninger skal nedrives.**

**Dette er helt uacceptabelt for Bagsværd Grundejerforenings medlemmer.**

**En løsning med 2 bilbaner og en BRT-bus i 2 spor vil være samfundsøkonomisk realistisk og skåne mange mennesker for ulykkelige økonomiske og menneskelige traumer.**

Denne løsning, kombineret med at den effektivt støjdæmpende drænasfalt bliver lagt på vejen, finder vi acceptabel. Denne løsning kan også bevare de eksisterende udmærkede støjskærme og spare en masse penge.

MKV-rapporten/lovforslagets orienteringer omkring miljø og fauna finder vi tilfredsstillende med ovenfor omtalte bemærkninger in mente.

Vi har i mange år slået til lyd for at værne om det store grønne område "Hjortespringkilen" og de fine rekreative muligheder, som naturen rummer i dette landområde. I den forbindelse finder vi rapporten mangelfuld. Vi ønsker, at der oprettes flere faunapassager. Yderligere må der bygges en forbindelse mellem Værebroområdet og Bagsværd Sø i form af en grøn **overdækning af Hillerødmotorvejen** ud for "Værebrobebyggelsen" og over til "A.B.". Dette kan gøres i forbindelse med udbygningen af det store og belastede vejkryds her.

Vi har vedvarende kraftigt slået til lyd for en **nedgravning i tunnel** af R4N på 1-2 km med en grøn fast overdækning. Det vil løse alle problemer omkring støjen og forbedre det nu ødelagte miljø og natur.

Når der på Østerbro nu kan bygges en Nordhavnstunnel på 1,6 km til 4 mia. kr., hvori der kun skal køre 8.000 biler pr. døgn, og en lignende ny Aarhustunnel til også flere milliarder kroner, må der også kunne findes lignende penge til at tunnelføre R4N på en lignende strækning af 1-2 km.

Som konklusion på ovennævnte argumenter **er Bagsværd Grundejerforening klart imod lovforslaget.**

Med venlig hilsen

**BAGSVÆRD GRUNDEJERFORENING**

P.b.v.

Hans-Chr. Gelf-Larsen

Formand

Krogmosevej 37 - 2880 Bagsværd

M 4017 3631

Oplysning om relevant kildemateriale fremsendes gerne.