

## Forslag

til

### **Lov om anlæg af Frederikssundmotorvejen mellem Motorring 4 og Frederikssund**

**§ 1.** Transportministeren bemyndiges til

- 1) at anlægge en hovedlandevej som motorvej mellem Motorring 4 syd for Ballerup i forlængelse af den eksisterende Frederikssundmotorvej til J. F. Willumsensvej (rute 53) øst for Frederikssund med de fornødne tilslutninger til det eksisterende vejnet,
- 2) at anlægge en hovedlandevej, Tværvej, som motortrafikvej mellem Kildedalsvej ved Kildedal Station og den i stk. 1 nævnte motorvej ved Ledøje,
- 3) at opklassificere kommunevejen Kildedalsvej til hovedlandevej mellem den nuværende hovedlandevej 522, Frederikssundsvej, og Tværvej og
- 4) at nedklassificere den nuværende hovedlandevej 522, Frederikssundsvej, til kommunevej mellem Ring 4 i Ballerup og Udlejrevej i Ølstykke.

**§ 2.** Transportministeren kan i særlige tilfælde ekspropriere en ejendom, der berøres særligt indgribende af det i § 1 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.

**§ 3.** Loven træder i kraft dagen efter bekendtgørelsen i Lovtidende.

## Almindelige bemærkninger

### 1. Lovforslagets hovedindhold og baggrund

#### 1.1 Hovedindhold

Lovforslaget indeholder en bemyndigelse til transportministeren til at anlægge en 27 km lang motorvej mellem Motorring 4 syd for Ballerup og J. F. Willumsensvej i Frederikssund. Motorvejen anlægges i forlængelse af Frederikssundmotorvejens 1. etape mellem Motorring 3 og Motorring 4, der er under anlæg.

Lovforslaget indeholder desuden en bemyndigelse til transportministeren til at anlægge en 3,8 km lang 2-sporet motortrafikvej, Tværvej, mellem Kildedalsvej ved Kildedal Station og motorvejen ved Ledøje.

Motortrafikvejen vil sammen med Kildedalsvej forbinde den nye motorvej med den nuværende Frederikssundsvej og dermed give mulighed for en etapevis åbning af motorvejen, hvor den ca. 5 km lange motorvejsstrækning mellem Motorring 4 og den nye Tværvej anlægges først som Frederikssundmotorvejens 2. etape.

Lovforslaget er et led i udmøntningen af aftale af 29. januar 2009 mellem regeringen, Socialdemokraterne, Dansk Folkeparti, Socialistisk Folkeparti, Det Radikale Venstre og Liberal Alliance om *En grøn transportpolitik*.

Ifølge aftalen afsættes i første omgang midler til Frederikssundmotorvejens 2. etape omfattende anlæg af 4-sporet motorvej mellem Motorring 4 og Tværvej samt anlæg af Tværvej mellem Kildedalsvej og Frederikssundmotorvejen.

Partierne ønsker, at der etableres motorvej på hele strækningen til Frederikssund og er enige om at drøfte finansieringen af udbygningen af de resterende etaper i 2011.

#### 1.2 Baggrund

I 1963 udsendte Vejdirektoratet en rapport om det fremtidige vejsystem i Nordsjælland, der bl.a. beskrev en motorvej syd om Ballerup til Frederikssund.

I 1967 vedtog Folketinget projekteringslov for en motorvej fra Motorring 3 ved Ejby til Frederikssund, og i 1968 vedtoges anlægslov for Frederikssundmotorvejens 1. etape fra Motorring 3 i Rødovre til Ring 4 (Motorring 4) i Ballerup.

I 1975 tinglystes byggelinjer til sikring af en videreføring af motorvejen mod Frederikssund fra Motorring 4 til rute 6 (Roskilde-Slangerup). Disse er senere tilpasset de aktuelle linjeføringer.

I 1978 blev den vestlige del af Frederikssundmotorvejens 1. etape fra Ring 3 til Motorring 4 åbnet for trafik, mens anlæg af den østlige del fra Motorring 3 til Ring 3 blev sat i bero på grund af et statsligt byggestop.

I 2006 vedtog Folketinget anlægslov for 1. etape af Frederikssundmotorvejen fra Motorring 3 til Motorring 4 omfattende anlæg af 6-sporet motorvej fra Motorring 3 til Ring 3 og udbygning til 6 spor af den eksisterende Frederikssundmotorvej fra Ring 3 til Motorring 4. Disse anlægsarbejder er igangsat, og det nye Motorvejskryds Rødovre mellem Motorring 3 og den nye 1. etape forventes afsluttet i 2011 og resten af etapen i 2013.

I anlægsloven fra 2006 indgik desuden en udbygning af den stærkt trafikerede rundkørsel i krydset Frederikssundsvej/J.F. Willumsensvej (rute 53) i Frederikssund. Denne udbygning blev afsluttet i 2008. Rundkørslen bliver endepunkt for den planlagte motorvej mellem Motorring 4 og Frederikssund.

## *2. VVM-undersøgelser og indstilling*

### *2.1 VVM-undersøgelser og høringer*

Ved aktstykke 174 af 26. april 1999, der udmøntede vejpuljen fra finanslovsaftalen for 1999, blev der afsat midler til en VVM-undersøgelse af en eventuel fortsættelse af Frederikssundmotorvejen.

Undersøgelsen resulterede i 2002 i to hovedforslag, Hovedforslag 1: en åben land-løsning gennem Værebros Ådal og Hovedforslag 2: en bymotorvejsløsning gennem Ølstykke og Stenløse samt en række alternative linjeføringsforslag. Resultatet af undersøgelserne er beskrevet i følgende rapporter, der kan læses på [vejdirektoratet.dk/Frederikssundfingern](http://vejdirektoratet.dk/Frederikssundfingern):

- Ny højklasset vej i Frederikssundfingern. Sammenfattende rapport. Rapport 250, Vejdirektoratet 2002.
- Ny højklasset vej i Frederikssundfingern. Æstetisk vurdering og visualisering. Rapport 251, Vejdirektoratet 2002.
- Ny højklasset vej i Frederikssundfingern. Miljøvurdering. Rapport 252, Vejdirektoratet 2002.
- Ny højklasset vej i Frederikssundfingern. Arealanvendelsesanalyse. Rapport 253, Vejdirektoratet 2002.

Rapporterne blev med brev af 23. oktober 2002 sendt til Trafikudvalget. (Trafikudvalget, 2002-2003, alm. del – bilag 120) og var fremlagt i offentlig høring 23. oktober - 18. december 2002. I tilknytning hertil blev der afholdt syv borgermøder i området, hvor tilsammen ca. 2.100 borgere deltog.

På baggrund af de gennemførte VVM-undersøgelser og høringen indstillede Vejdirektoratet til Trafikministeriet primært, at Hovedforslag 1 skulle lægges til grund for en beslutning om anlæg af motorvej på strækningen mellem Motorring 3 og Frederikssund, og at der skulle fremsættes anlægslov for hele strækningen.

Subsidiært indstillede Vejdirektoratet, at der, inden der træffes beslutning om valg af linjeføring, skulle gennemføres en supplerende undersøgelse af muligheden for og konsekvenserne af at etablere øget vejtrafikkapacitet i Frederikssundsfingeren ved udbygning af den eksisterende Frederikssundsvej.

På baggrund af Vejdirektoratets indstilling blev det ved Trafikaftalen af 5. november 2003 aftalt, at der skulle gennemføres supplerende undersøgelser af mulighederne for udbygning af Frederikssundsvej, således at der efterfølgende kunne træffes beslutning om linjeføringen.

Trafikministeren tilkendegav, at de væsentligste interessegrupper, der havde deltaget i debatten om udbygning af Frederikssundsvej, ville få lejlighed til at kommentere kommissoriet for den supplerende undersøgelse.

På denne baggrund blev der nedsat en interessentgruppe med repræsentanter fra Grøn Trafik i Bycirklen, Danmarks Naturfredningsforening, Kastaniehøj Grundejerforening, Kulturøkologisk Forening i Albertslund og Trafikgruppen i Ledøje-Smørum.

Den supplerende VVM-undersøgelse er beskrevet i følgende rapporter, der kan læses på [vejdirektoratet.dk/Frederikssundfingeren](http://vejdirektoratet.dk/Frederikssundfingeren):

- Ny højklasset vej i Frederikssundfingeren. Supplerende VVM-redegørelse for en udbygning af Frederikssundsvej – Sammenfattende rapport. Rapport 309, Vejdirektoratet 2006.
- Ny højklasset vej i Frederikssundfingeren. Supplerende VVM-redegørelse for en udbygning af Frederikssundsvej – Miljøvurdering. Rapport 310, Vejdirektoratet 2006.
- Ny højklasset vej i Frederikssundfingeren. Supplerende VVM-redegørelse for en udbygning af Frederikssundsvej – Arealanvendelsesanalyse. Rapport 311, Vejdirektoratet 2006.

Med den supplerende VVM-redegørelse blev fremlagt følgende 4 forslag:

- Udbygning af Frederikssundsvej baseret på forslag fra Grøn Trafik
- Udbygning af Frederikssundsvej til motorvej.
- Hovedforslag 1, anlæg af 4-sporet motorvej gennem det åbne land på hele strækningen fra Motorring 4 til Frederikssund.
- Hovedforslag 2, anlæg af 4-sporet motorvej gennem det åbne land fra Motorring 4 til Veksø og udbygning af Frederikssundsvej til 4-sporet motorvej fra Veksø til Frederikssund.

Forslaget fra Grøn Trafik omfatter primært ombygninger og kapacitetsforbedringer i de større kryds på den eksisterende Frederikssundsvej. Således bibeholdes det nuværende antal kørespor i videst mulig udstrækning. Dog anlægges parallelgader til lokaltrafikken i Ballerup. Desuden indgår udbygning af den kollektive trafik, herunder etablering af pendlerbusruter mellem bolig/arbejdssteder og S-togsstationerne.

Forslaget til udbygning af Frederikssundsvej til motorvej omfatter etablering af motorvej i forlængelse af den nuværende Frederikssundmotorvej via Motorring 4 og Ring 4, idet Ring 4 udbygges til 4-sporet motorvej frem til Frederikssundsvejen. Herfra udbygges Frederikssundsvejen til 6-sporet motorvej frem til Stenløse og som 4-sporet motorvej resten af vejen til Frederikssund. Der anlægges parallelgader til lokaltrafikken i Ballerup og på flere andre bystrækninger.

Den supplerende VVM-redegørelse var i offentlig høring i perioden 2. oktober - 27. november 2006, hvor rapportererne kunne downloades fra Vejdirektoratets hjemmeside og var fremlagt til afhentning på rådhus og biblioteker i de berørte kommuner i Frederikssundfingren.

Rapporterne blev sendt til en række myndigheder, institutioner, interesseorganisationer og foreninger m.v., og husstande i undersøgelseskorrideren modtog et orienteringsbrev fra Vejdirektoratet.

I forbindelse med høringen blev der afholdt borgermøder i Skovlundehallen, Ølstykkehallen og Ledøje-Smørumhallen med deltagelse af i alt ca. 2.400 borgere.

Vejdirektoratet modtog ca. 320 hørings svar, heraf 17 fra offentlige myndigheder m.v., ca. 48 fra foreninger m.v. og ca. 255 fra borgere og virksomheder. Alle hørings svar blev besvaret individuelt.

Vejdirektoratet modtog endvidere ca. 19.000 underskrifter mod en udbygning af Frederikssundsvej. Antallet af underskrifter svarer stort set til antallet, der indkom i den første høring i 2002 mod anlæg af en ny motorvej i åbent land.

Høringen er beskrevet i Vejdirektoratets notat fra august 2008: ”Ny højklasset vej i Frederikssundfingren, Høringsnotat vedr. den offentlige høring 2. oktober - 27. november 2006.”, der kan læses på [vejdirektoratet.dk/Frederikssundfingren](http://vejdirektoratet.dk/Frederikssundfingren).

De daværende Frederikssund, Ølstykke, Stenløse og Ballerup kommuner og de daværende Frederiksborg, Københavns og Roskilde amter samt Hovedstadens Udviklingsråd gik ind for Hovedforslag 1. Den daværende Ledøje-Smørum Kommune gik derimod ind for en udbygning af Frederikssundsvej, og den daværende Gundsø Kommune ønskede ikke at få en motorvej gennem kommunen, men så hellere, at man fandt en både skånsom og fremtidssikret løsning i den eksisterende Frederikssundsvejs tracé. Glostrup og Albertslund kommuner anbefalede en udbygning af Frederikssundsvej baseret på Grøn Trafiks forslag.

I en del hørings svar blev der sat spørgsmål ved behovet for en motorvej til Frederikssund, idet man fandt trafikproblemerne af begrænset omfang, eller at det kun

er gennem Ballerup, der er problemer, og at en motorvej alligevel ikke, eller kun i mindre omfang, kan løse disse problemer.

I andre høringssvar fremførtes modsat, at der i lang tid har været fremkommelighedsproblemer, og at den forventede trafikudvikling underbygger behovet for en motorvej, hvorfor der hurtigst muligt bør anlægges en motorvej i Frederikssundfingeren. Nogle høringssvar anmodede om, at der snarest blev truffet beslutning om motorvejens linjeføring, så man kunne disponere herefter.

## *2.2 Vejdirektoratets indstilling til Transportministeriet*

På baggrund af en samlet vurdering af de gennemførte undersøgelser og høringer og ud fra en samlet afvejning af de trafikale, arealmæssige, miljømæssige og økonomiske konsekvenser indstillede Vejdirektoratet i august 2008 til Transportministeriet, at:

- VVM-redegørelsens Hovedforslag 1 (åben land-løsningen) med de ændringer, som er fremkommet på baggrund af høringen, og som er anbefalet af Vejdirektoratet, lægges til grund for en beslutning om arealreservation og anlæg af ny vej i forlængelse af den nuværende Frederikssundmotorvej,
- der udarbejdes forslag til en anlægslov, som omfatter strækningen fra Motorring 4 til Frederikssund i henhold til ovenstående, således at linjeføringen derved fastlægges,
- de i 2003 pålagte byggelinjer for den planlagte Frederikssundmotorvej for Hovedforslag 2 ophæves, og at Hovedforslag 2 udtages af ministerens vejplan for hovedlandeveje,
- Tværvej anlægges som motortrafikvej fra motorvejen til Kildedal Station, og at
- Frederikssundsvej nedklassificeres som statsvej til kommunevej fra Ballerup til Udejre

## *3. Lovforslagets indhold*

På baggrund af en samlet vurdering af de gennemførte undersøgelser og høringer og den politiske aftale af 29. januar 2009 foreslås, at transportministeren bemyndiges til at anlægge en motorvej mellem Motorring 4 og Frederikssund samt en motortrafikvej, Tværvej, mellem Kildedalsvej ved Kildedal Station og motorvejen ved Ledøje.

Frederikssundmotorvejen og Tværvej anlægges på grundlag af Hovedforslag 1, som det er beskrevet i Vejdirektoratets VVM-redegørelser, med følgende justeringer:

Det i VVM-redegørelsen forudsatte tilslutningsanlæg syd for Stenløse og forbindelsesvejen herfra til Krogholmvej forskydes lidt mod nordvest under hensyntagen til den stedfundne byudvikling i lokalområdet i henhold til kommune- og

lokalplanlægningen. Der etableres ingen stipassage på tværs af motorvejen mellem Hold-an Vej og Ledøjetofte, idet der ikke findes nogen skærende veje og stier på denne strækning. Ligeledes etableres ingen stipassage ved Vadvej syd for Hove, idet Vadvej er nedlagt på en strækning mellem Hove og Herringløse.

Endvidere foreslås, at transportministeren bemyndiges til at opklassificere kommunevejen Kildedalsvej til hovedlandevej mellem den nuværende hovedlandevej Frederikssundsvej og den nye Tværvej og til at nedklassificere Frederikssundsvej til kommunevej mellem Ring 4 og Udlejrevej i takt med etableringen af Frederikssundmotorvejen.

Transportministeren bemyndiges således til at nedklassificere Frederikssundsvejsstrækningen mellem Ring 4 og Kildedalsvej efter åbning af Frederikssundmotorvejens 2. etape.

Endelig foreslås en bemyndigelse til transportministeren til i særlige tilfælde at forlodserhverve ejendomme, der berøres særligt indgribende af motorvejsplanerne.

Frederikssundmotorvejen mellem Motorring 4 og Frederikssund bliver 27,0 km lang og er beliggende i kommunerne Albertslund (1,7 km), Ballerup (1,0 km), Egedal (14,2 km), Roskilde (3,1 km) og Frederikssund (7,0 km).

Tværvej mellem Frederikssundmotorvejen og Kildedal Station bliver 3,8 km lang og er beliggende i kommunerne Egedal (3,7 km) og Ballerup (0,1 km).

Motorvejens linjeføring fremgår af Bilag 1.

Med anlæg af Frederikssundmotorvejen vil der være højklasset vejforbindelse i alle hovedstadsområdets 5 byfingre.

#### *4. Beskrivelse af vejanlægget*

##### *4.1 Funktion og kvalitet*

Frederikssundmotorvejen anlægges som 4-sporet motorvej, mens Tværvej anlægges som 2-sporet motortrafikvej. Vejene indpasses i det omgivende miljø og landskab på en æstetisk og miljømæssig afbalanceret måde og med høj trafikikkerhedsmæssig standard.

Frederikssundmotorvejen gennem åbent land er kurvemæssigt dimensioneret til en hastighed på 130 km/h.

Frederikssundmotorvejen er beliggende langs en række byområder i Frederikssundsfingeren og skal trafikbetjene disse. Det drejer sig om Ballerup, Ledøje-Smørum, Gundsømagle, Stenløse, Ølstykke, en ny by ved Store Rørbæk og Frederikssund. Motorvejen vil skulle forbindes til Motorring 4 og rute 6. Det betyder, at

der skal etableres mange tilslutningsanlæg for at give adgang til bysamfundene langs vejen.

Dette indebærer endvidere, at motorvejen anlægges med relativ kort afstand mellem tilslutningsanlæggene i forhold til almindelig standard for veje gennem det åbne land. Af denne årsag kan det på visse strækninger være problematisk med en tilladt hastighedsgrænse på 130 km/t. Til sammenligning har motorvejene tæt ved København med tilsvarende tætliggende tilslutningsanlæg en hastighedsbegrænsning på 110 km/t.

Vejdirektoratet vil i forbindelse med det videre arbejde i samarbejde med politiet vurdere muligheden for i videst mulige omfang at tillade 130 km/h på motorvejen. Tværvej forudsættes skiltet med en hastighed på 80 km/h.

Vejprojektet gennemføres, så det færdige anlæg har den nedenfor beskrevne funktion og kvalitet. Processen, der omfatter projektering, arealerhvervelse, udbud i licitation og det egentlige anlægsarbejde, gennemføres på en måde, der er veltilrettelagt, og hvor projektets forløb er styret, dokumenteret og efterfølgende evalueret.

## 4.2 Tværprofil

Frederikssundmotorvejen anlægges som 4-sporet motorvej.

På strækningen fra Motorring 4 til Udlejrevej (åbent land-strækningen) udføres motorvejen med 2 kørebaner a 8,5 meter afstribet med 2 kørespor a 3,75 meter og 2 kantbaner a 0,5 meter, en 2 meter bred midterrabat med dobbeltsidet autoværn og 2 befæstede nødrabatter a 1 meter samt 2 nødspor a 2,5 meter plus 0,5 meter opkant og 2 yderrabatter a 1 meter.

Da midterrabatten på den eksisterende strækning af Frederikssundmotorvejen gennem Vestskoven øst for Motorring 4 bliver ca. 7,5 meter bred efter udbygningen af denne strækning til 6 spor jf. Lov nr. 521 af 7. juni 2006 om anlæg af 1. etape af Frederikssundmotorvejen mellem Motorring 3 og Motorring 4, udføres midterrabatten med tilsvarende større bredde på strækningen vest for Motorring 4 gennem Vestskoven og på strækningen syd for kolonihaverne syd for Ballerup. Herefter indsnævres midterrabatten gradvis mod vest til 2 meter ved Ledøjetoften nord for Ledøje.

På strækningen fra Udlejrevej til Frederikssund, hvor den eksisterende Frederikssundsvej er forberedt til udbygning til motorvej, udføres motorvejen med 2 kørebaner a 8,0 meter afstribet med 2 kørespor a 3,50 meter og 2 kantbaner a 0,5 meter, en 3,5 meter bred midterrabat og 2 befæstede nødrabatter a 1 meter samt 2 nødspor a 3,0 meter plus 0,5 meter opkant, der tages fra yderrabatterne, hvis bredde herefter bliver 0,5 meter. I den brede midterrabat kan placeres bropiller og portaler, idet der opsættes enkeltsidede autoværn i bagkant af nødrabatterne.

Tværvej anlægges som 2-sporet motortrafikvej med en 8 meter bred kørebane afstribet med 2 kørespor a 3,50 meter og 2 kantbaner a 0,5 meter samt 2 nødspor a 2,5 meter og 2 yderrabatter a 1 meter.



### 4.3 Linjeføring

Den overordnede linjeføring for Frederikssundmotorvejen og Tværvej fremgår af Bilag 1.

Fra Motorring 4 forløber Frederikssundmotorvejen i vestlig forlængelse af den eksisterende Frederikssundmotorvej gennem den nordligste del af Vestskoven og videre gennem det åbne land syd for Ballerup nord om Ledøje og syd om Smørumnedre, Edelgave og Hove.

Fra Hove fortsættes i nordvestlig retning nord om Østrup og gennem den sydøstligste del af sommerhusområdet Østrup Holme. Motorvejen krydser Værebros Ådal på en ca. 500 meter lang dalbro sydvest for Stenløse og fortsætter syd om Ølstykke frem til sammenfald med den nuværende Frederikssundsvej ved Udlejrevej.

Herfra og frem til rundkørslen på J.F. Willumsens Vej ved Frederikssund udbygges den nuværende Frederikssundsvej til motorvej.

Tværvej forløber i sydlig forlængelse af Kildedalsvej fra rundkørslen på denne ved Kildedal Station vest om Smørumnedre og øst om Smørumovre frem til Frederikssundmotorvejen nordvest for Ledøje.

Som nævnt i afsnit 1.1 forudsættes, at man først anlægger Frederikssundmotorvejens 2. etape fra Motorring 4 frem til Tværvej samt selve Tværvej, og at finansieringen af udbygningen af de resterende etaper drøftes i 2011.

Strækningen fra Tværvej til Frederikssund kan anlægges som én eller flere etaper. Den mest hensigtsmæssige etapeopdeling vil være fra Tværvej til Udlejrevej, ca. 15 km (som en 3. etape) og fra Udlejrevej til Frederikssund, ca. 7 km (som en 4. etape).

### 4.4 Forbindelsesanlæg og tilslutninger

Forbindelsesanlægget (Motorvejskryds Ballerup) mellem Frederikssundmotorvejen og Motorring 4 ombygges.

På Frederikssundmotorvejen etableres følgende tilslutningsanlæg:

- Frakørsel 2, SMØRUM, østvendte ramper til Smørum Parkvej-Ledøjetofte, idet Smørum Parkvej forlænges mod syd fra Skebjergvej til Ledøjetofte.
- Frakørsel 3, TVÆRVEJ, øst- og vestvendte ramper til ny Tværvej.
- Frakørsel 5, GUNDSØMAGLE, østvendte ramper til Østrupvej-Holmevej, idet Østrupvej forbindes med Holmevej øst for Gundsømagle.
- Frakørsel 6, STENLØSE, østvendte ramper til ny vej mellem Krogholmvej og motorvejen syd for Stenløse.

- Frakørsel 7, ØLSTYKKE, øst- og vestvendte ramper til fordelerring på rute 6 med tilslutning af Krogholmvej og Skatkærvej (Området øst for rute 6 og syd for motorvejen, der i dag har vejadgang til Krogholmvej, kan i stedet få vejadgang til Lyshøjvej via en ny vej, der føres under rute 6).
- Frakørsel 8, RØRBÆK, nordvendte ramper til ny vej mellem Store Rørbækvej og motorvejen syd for Store Rørbæk.
- Frakørsel 9, FREDERIKSSUND S, nord- og sydvendte ramper til ny vej nord for Store Rørbæk.
- Frakørsel 10, FREDERIKSSUND N, sydvendte ramper til Ågade ved Frederikssund.

Motorvejen afsluttes ved J.F. Willumsensvej ved rundkørslen, som udbygges. Der etableres ingen tilslutningsanlæg på Tværvej.

Den endelige udformning af det lokale vejnet omkring tilslutningsanlæggene vil ske i detailprojekteringsfasen og ved ekspropriationskommissionens behandling.

#### 4.5 Sideanlæg

Der etableres så vidt muligt samkørselspladser ("Parkér og Samkør") ved alle tilslutningsanlæg i det åbne land.

Der etableres ingen rastepladser eller -anlæg på motorvejen.

Der er fremsat forslag om, at der i forbindelse med etablering af en ny S-togsstation på Frederikssundsbanen ved Store Rørbæk etableres et større "Parkér og Rejs"-anlæg ved tilslutningsanlægget ved Store Rørbæk. Dette "Parkér og Rejs"-anlæg indgår ikke i det af lovforslaget omfattede projekt.

Behovet for busstoppesteder vil blive drøftet med trafikselskabet Movia. Eventuelle busstoppesteder forudsættes betalt af Movia.

#### 4.6 Lokalvejnet og stier

Eksisterende skærende veje og stier føres over eller under Frederikssundmotorvejen eller afbrydes ved denne. For underføringer dimensioneres som udgangspunkt med en frihøjde på 4,5 m for veje og 2,5 m for stier.

På strækningen mellem Motorring 4 og Tværvej føres følgende veje og stier over eller under motorvejen: Hold-an Vej, Ledøjetoften, stien mellem Ledøje og Smørumnedre og Råbrovej.

På strækningen mellem Tværvej og Udlejrevej føres følgende veje og stier over eller under motorvejen: Edelgavevej, Overdrevsvej, Hove Møllevej, forlagt Østrupvej med tilslutning til Holmevej, stien langs Værebros Å, ny forbindelsesvej mellem Krogholmvej i Stenløse og motorvejen, rute 6 og Skrædderbakken.

Nybølgevej forlægges mod syd på strækningen mellem Syvhøjgård og Overdrevsvej for at give plads til motorvejen. Sydvest for Ølstykke forlægges Tranekærvej mellem Tranekær og Skrædderbakken, så den kan tilsluttes Skrædderbakken nordøst for motorvejen. Frederikssundsvej syd for Udlejrevej føres ind i Store Rørbækvej, og Udlejrevej tilsluttes Frederikssundsvej i et T-kryds.

På strækningen mellem Udlejrevej og Frederikssund føres følgende veje og stier over eller under motorvejen: ny vej til Store Rørbækvej med tilslutning til motorvejen, Lille Rørbækvej, Bykærvej-Store Rørbækvej, ny vej nord for Store Rørbæk med tilslutning til motorvejen (vejen øst for motorvejen anlægges af kommunen til betjening af den nye by ved Store Rørbæk og til en eventuel ny Roskilde Fjordforbindelse syd for Frederikssund), stien langs S-banen, stien og busruten mellem Gartnervænget og Dalvejen (behovet for busruten vil afhænge af udformningen af infrastrukturen i den nye by ved Store Rørbæk), Strandvangen, stien langs Sillebro Å og Ågade.

Motortrafikvejen Tværvej skærer Kirkevangen og Skebjergvej øst for Smørumovre. Ved Kirkevangen etableres en stibro, og ved Skebjergvej en kombineret vej- og stibro.

Øvrige kommuneveje, private fællesveje, markveje og stier, der krydser Frederikssundmotorvejen og Tværvej, vil blive afbrudt, idet det sikres, at der fortsat vil være den fornødne adgang til alle ejendomme.

Den endelige fastlæggelse af ændringer i det lokale vej- og stinet vil ske i detailprojekteringsfasen og ved ekspropriationskommissionens behandling.

#### *4.7 Landskabsbroer og faunapassager*

For at begrænse vejens landskabspåvirkning og barrierevirkning vil der blive etableret dalbroer og faunapassager som beskrevet nedenfor:

Frederikssundmotorvejen føres på en kort bro over Vejleå sydøst for Hove, på en ca. 70 m lang dalbro over en sø syd for Hove og på en ca. 500 m lang dalbro over Værebros Ådal. Disse steder vil rådyr kunne passere under motorvejen. Der opsættes hegn i fornødent omfang for at lede dyrene til passagerne.

Øvrige vandløbsunderføringer udføres med min. 1,5 meter brede banketter i begge sider som faunapassager for mindre landdyr.

Desuden etableres der som udgangspunkt faunarør for mindre dyr for hver ca. 250 m på strækninger, hvor motorvejen ligger på dæmning eller i terræn. Faunarørens endelige placering fastlægges i forbindelse med detailprojekteringen.

Der etableres paddeunderføringer og paddehegn på grundlag af udført kortlægning af paddernes vandringsveje.

På Tværvej etableres faunapassager for mindre landdyr i forbindelse med underføringerne af Sørup Rende og Grønsø Å.

På Smørum Parkvejs forlængelse etableres der kombineret fauna- og menneskeunderføring for dyr op til rådyrstørrelse og golfspillere ved Husesø Mose.

#### *4.8 Erstatningsnatur*

De skovområder, der bliver inddraget ved anlæg af vejen, bliver erstattet andetsteds efter nærmere aftale med Skov- og Naturstyrelsen. I henhold til skovloven skal der etableres erstatningsskov svarende til op til det dobbelte af det fredskovsareal, der ryddes.

For at kompensere for vejens barrierevirkning og for de vandhuller, der forsvinder ved anlæg af motorvejen, etableres nye vandhuller efter nærmere aftale med By- og Landskabsstyrelsen. Som alternativ til etablering af nye vandhuller kan eksisterende vandhuller eventuelt udvides og/eller oprensnes, således at de bliver egnede for padder.

Vandhullerne skal have en udformning og placering, som sikrer opretholdelse af den økologiske funktionalitet for de dyrearter, som findes i området og er listet på EF-habitatdirektivets bilag IV, og som EU-landene har en særlig forpligtelse til at sikre levesteder for.

I det omfang der skal flyttes paddeyngel/ægsgnore o.l. fra nuværende vandhuller til fremtidige erstatningsvandhuller, vil der blive søgt om tilladelse hertil, jf. artsfredningsbekendtgørelsen.

#### *4.9 Støjafskærmning*

Frederikssundmotorvejen og Tværvej vil blive anlagt med støjdæmpende vejbelægning.

Der etableres støjafskærmende foranstaltninger på en ca. 2 km lang delstrækning ved kolonihaverne syd for Ballerup, en ca. 2,5 km lang strækning ved Nybølle og Hove Overdrev og en ca. 1,9 km lang strækning ved sommerhusbebyggelsen ved Østrup.

I forbindelse med detailprojekteringen vil støjforholdene blive nærmere undersøgt, og Vejdirektoratet vil ud fra de anlægstekniske og økonomiske muligheder søge at minimere støjgenerne. Det kan fx ske ved at anvende overskudsjord til terrænregulering eller opbygning af jordvolde, hvor dette er hensigtsmæssigt, eller ved at yde tilskud til facadeisolering. Ved boliger med en støjbelastning på mere end 73  $L_{den}$  kan opnås 90 % af udgifterne indenfor det maksimale tilskudsbeløb, mellem 68 og 73  $L_{den}$  75 % og mellem 63 og 68  $L_{den}$  50 %. Det maksimale tilskudsbeløb er pr. 1. januar 2009 fastsat til 115.300 kr. inkl. moms (byggereguleringsindeks 121,2).

#### *4.10 Vejudstyr og beplantning*

Vejen udstyres med vejtavler, autoværn, nødtelefoner, kantpæle, trafikregistrerings- og vintervarslingsudstyr m.v. Afmærkning på kørebanen vil blive udført med reflekterende afmærkning.

Der etableres vejbelysning i rundkørsler, i signalregulerede kryds og på samkørselspladser. Tilslutningsanlæg og afmærkning vil blive udformet således, at risikoen for spøgelsesbilister formindskes mest muligt.

I det åbne land og i skovområder opsættes vildthejn. Omfanget aftales med By- og Landskabsstyrelsen.

Skrånninger og øvrige vejarealer beplantes, hvor det findes hensigtsmæssigt i forhold til trafiksikkerhed, æstetik og naturhensyn.

#### *4.11 Vejafvanding*

Der etableres kantopsamling af vejvand i vejsiderne, og vejvandet ledes i et lukket opsamlingsystem 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 lukkemekanisme. Placering og udformning af bassinerne fastlægges i forbindelse med detailprojekteringen.

#### *4.12 Naboarealer*

På strækningen mellem Udlejrevej og Frederikssund, hvor motorvejen etableres ved udbygning af den eksisterende Frederikssundsvej, er planlagt en ny by ved Store Rørbæk i Frederikssund Kommune. Motorvejsprojektet indeholder ikke støjdæmpende foranstaltninger for en evt. fremtidig bebyggelse. Byudlægget er afgrænset mod det kommende motorvejsanlæg på en sådan måde, at kommunen i sin videre planlægning kan tage hensyn til vejens støjkonsekvenser.

På strækningen mellem Ring 4 og Udlejrevej, hvor motorvejen kommer til at forløbe i et helt nyt tracé gennem det åbne land, tilstræbes det at indpasse vejanlægget i det omgivende miljø og landskab på en æstetisk og miljømæssig afbalanceret måde.

For at gennemføre anlægsarbejderne er det nødvendigt at disponere over arbejdsarealer. Disse afleveres efter endt brug til ejerne. Behovet for arbejdsarealer vil blive fastlagt i forbindelse med detailprojekteringen.

## 5. Trafikale konsekvenser

### 5.1 Motorvej til Frederikssund

De trafikale konsekvenser af at anlægge Frederikssundmotorvejen fra Motorring 4 til Frederikssund er beregnet med en trafikmodel med udgangspunkt i en beregning for basisåret 2015.

Uden anlæg af Frederikssundmotorvejen forventes en trafikbelastning på den nuværende hovedlandevej, Frederikssundsvej, på 43.000-52.000 biler mellem Ring 4 og Smørum Parkvej, 30.000-39.000 mellem Smørum Parkvej og Stenløse og 12.000-18.000 mellem Gl. Ølstykke og Frederikssund (hverdagsdøgntrafik beregnet for 2015).

Anlæg af motorvejen vil medføre, at der overflyttes trafik til motorvejen fra en del af det øvrige vejnet i området, først og fremmest fra den nuværende hovedlandevej, Frederikssundsvej, men også fra mange andre veje i området vest og nordvest for København.

Frederikssundmotorvejen forventes at blive benyttet af 47.000 biler mellem Ring 4 og Smørum Parkvej, 29.000-38.000 biler mellem Smørum Parkvej og Stenløse og 18.000-28.000 biler mellem Stenløse og Frederikssund (hverdagsdøgntrafik beregnet for 2015). Tværvej vil få en trafik på ca. 6.000 biler.

Den nuværende hovedlandevej, Frederikssundsvej, vil blive aflastet med 13.000-16.000 biler på strækningen mellem Ring 4 og Kildedalsvej og med 7.000-12.000 biler mellem Kildedalsvej og Udlejrevej vest for Ølstykke.

Motorring 4-Ring 4 aflastes med ca. 5.000 biler mellem Frederikssundmotorvejen og Frederikssundsvej, og kommunevejen Frederikssundsvej aflastes med 2.000-3.000 biler mellem Ring 3 og Ring 4.

Endvidere aflastes Hillerødmotorvejen og rute 207, Slangerupvej, med henholdsvis 5.000-7.000 biler mellem Motorring 3 og Farum og med 3.000-5.000 biler mellem Farum og Frederikssund. Endelig aflastes et stort antal vejstrækninger med 1.000-2.000 biler, herunder Holbækmotorvejen, rute 6 og diverse øst-vest-gående siveruter.

Frederikssundmotorvejen vil give anledning til, at trafikken på Motorring 4 øges med ca. 2.000 biler mellem Holbækmotorvejen og Frederikssundmotorvejen, og at trafikken på Motorring 3 øges med 3.000-4.000 biler mellem Holbækmotorvejen og Frederikssundsvej. Desuden øges trafikken på Frederikssundsvej nord for J.F. Willumsensvej med 2.500 biler. Hertil kommer mindre trafikstigninger på enkelte vejstrækninger.

Frederikssundmotorvejen forventes at give trafikanterne en samlet tidsbesparelse på ca. 5.800 timer pr. hverdag.

Motorvejen vil kun påvirke benyttelsen af den kollektive trafik i meget begrænset omfang. Således forventes den kollektive trafik (busser og S-tog) at få 0,1 % færre

påstigere i forhold til en situation uden anlæg af motorvej. For Frederikssundbanen forventes 0,5 % færre påstigere på strækningen mellem Frederikssund og Valby.

Anlæg af motorvejen vil forbedre forholdene for cyklister og fodgængere langs de eksisterende veje, der aflastes for trafik.

## *5.2 Frederikssundmotorvejens 2. etape*

Frederikssundmotorvejens 2. etape bestående af motorvej fra Motorring 4 til Ledøje og 2-sporet motortrafikvej, Tværvej, fra Ledøje til Kildedalsvej forventes at blive benyttet af 25.000 biler mellem Ring 4 og Smørum Parkvej og af 15.000 biler mellem Smørum Parkvej og Kildedalsvej (hverdagsdøgntrafik beregnet for 2015).

Trafikken på Frederikssundsvej vest for Kildedalsvej vil blive øget med ca. 3.000 biler.

Den nuværende hovedlandevej, Frederikssundsvej, vil blive aflastet med 7.000-10.000 biler på strækningen mellem Ring 4 og Kildedalsvej.

Motorring 4 aflastes med 9.000 biler nord for Frederikssundmotorvejen, og kommunevejen Frederikssundsvej aflastes med 1.500 biler mellem Ring 3 og Ring 4. Endvidere aflastes et stort antal vejstrækninger med 500-2.000 biler.

Frederikssundmotorvejen vil give anledning til, at trafikken på Motorring 3 øges med 1.000-2.000 biler mellem Holbækmotorvejen og Frederikssundsvej. Hertil kommer mindre trafikstigninger på enkelte vejstrækninger.

Frederikssundmotorvejens 2. etape vil give trafikanterne en samlet tidsbesparelse på ca. 1.700 timer pr. hverdag.

## *6. Trafiksikkerhed*

Anlæg af motorvejen mellem Motorring 4 og Frederikssund vil samlet set forbedre trafiksikkerheden på hele vejnettet i området, dels fordi trafiksikkerheden på motorveje er langt større end på andre veje, dels fordi motorvejen vil aflaste det øvrige vejnet. Det er beregnet, at der efter åbning af motorvejen spares ca. 14 uheld med personskade pr. år (i 2015-niveau). Besparelsen opgøres som de uheld, der spares som følge af den trafikale aflastning af det eksisterende vejnet, modregnet de personskadeuheld der må forventes på den nye motorvej.

For at sikre at motorvejen bliver så trafiksikker som muligt, vil der løbende blive foretaget trafiksikkerhedsrevision af projektet i forbindelse med projekteringen af anlægget.

## 7. Plan- og beskyttelsesforhold

Anlæg af Frederikssundmotorvejen og Tværvæg berører en række vandløb, vandhuller, moser, skov og andre arealer og fortidsminder, der er beskyttet af naturbeskyttelseslovens § 3 m.fl.

Naturinteresserne knytter sig overvejende til Vestskoven, den fredede Harrestrup Mose, lavbundsområderne omkring Harrestrup Å, Nybølle Å, Grønsø Å, Hove Å, den fredede Gundsømagle Sø og i særdeleshed Værebros Å.

Vestskoven og området omkring Gundsømagle Sø/Bredmose Rende er udpeget som kerneområder i den tidligere regionplan (nu landsplandirektiv). Et kerneområde er et større sammenhængende naturområde af særlig betydning for plante- og dyrelivet.

En stor del af lavbundsområderne på strækningen er i landsplandirektivet udlagt som spredningskorridor, dvs. økologiske forbindelseslinjer mellem kerneområder, der skal sikre, at de biologiske kerneområder ikke bliver isolerede i landbrugs- og bylandskabet.

Motorvejen skærer Edalgavevej ved det sydligste punkt af denne vejs fredede allé-strækning. Fredningen berøres ikke af selve motorvejen, men den bro, der skal opføres for at føre Edalgavevej over motorvejen, kommer til at berøre den sydligste del af alléen med tilhørende stendige.

Motorvejsprojektet vil desuden berøre to områder omfattet af verserende fredningssager. I det ene område, Kathrinebjerg Enge og Nybølle Å vest for Nybølle, krydser motorvejen over søen syd for Hove på en ca. 70 m lang dalbro. Det andet område, Tysmose øst for Nybølle, tangeres af motorvejen, hvor den skærer Nybøllevej nord for mosen. Området berøres således ikke af selve motorvejen, men en ca. 100 m lang strækning af den planlagte forlægning af Nybøllevej mod syd vil gennemskære området.

*[By- og Landskabsstyrelsen har meddelt sin principgodkendelse af projektet i henhold til naturbeskyttelseslovens § 20. De konkrete tilladelser og dispensationer, der er nødvendige for vejanlæggets gennemførelse, vil blive søgt løbende i forbindelse med projekteringen af anlægget.]*

*[Kulturarvsstyrelsen har meddelt, at styrelsen er indstillet på at give tilladelse til de nødvendige indgreb i berørte fortidsminder på visse vilkår, som vil blive fastlagt, når der foreligger et detailprojekt.]*

## 8. Miljømæssige konsekvenser

I VVM-redegørelsen har Vejdirektoratet redegjort for de forventede miljømæssige konsekvenser af vejanlægget. Konsekvenserne er resumeret nedenfor. Vejdirektoratet vil gennemføre en evaluering af de forventede miljømæssige konsekvenser 3-5 år efter åbningen af motorvejen.



## 8.1 Arealindgreb og barrierevirkning

En del ejendomme vil blive berørt enten direkte ved et arealindgreb, eller ved at motorvejen kommer til at udgøre en barriere, fordi krydsning kun bliver mulig ved over- og underføringer. Det medfører ændrede adgangsforhold for flere ejendomme.

Ulemperne for landbrugsejendommene vil blive søgt minimeret ved jordfordeling.

Det vurderes, at der i alt vil skulle totaleksproprieres 30-40 ejendomme inklusive 5-8 sommerhuse.

Da der i forbindelse med detailprojektering af anlægget kan ske mindre justeringer af linjeføringen, og da ekspropriationskommissionen skal godkende projektet og afgøre ekspropriationens omfang, kan der ske ændringer i omfanget af ekspropriationer.

Ekspropriationerne til vejanlægget sker med hjemmel i lovforslagets § 2, vejlovens § 43 og efter reglerne i lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom, jf. lovbekendtgørelse nr. 1161 af 20. november 2008.

## 8.2 Støj, luft og klima

De støjmessige effekter af motorvejsanlægget er dels støj fra trafikken på selve motorvejen og Tværvej, og dels mindre støj langs Frederikssundsvej og det øvrige vejnet i området, hvor trafikken bliver reduceret som følge af motorvejen.

Samlet set vil motorvejen medføre, at der bliver ca. 875 færre boliger med støj over den vejledende grænseværdi på 55 dB ( $L_{Aeq24h}$ ). Støjen er beregnet som et gennemsnit for hele døgnet ved anvendelse af den nordiske beregningsmodel vejtrafikstøj fra 1996.

I forbindelse med detailprojekteringen og ekspropriationskommissionens behandling vil støjberegningerne blive opdateret efter den nye beregningsmodel Nord2000. Ved beregning af det gennemsnitlige støjniveau over døgnet ( $L_{den}$ ) gives et tillæg til støjen om aftenen og om natten på henholdsvis 5 og 10 dB for at tage højde for, at støj om aftenen og om natten er mere generende. Herved bliver det beregnede døgngennemsnit ca. 3 dB højere, og den vejledende grænseværdi er derfor nu fastsat til 58 dB ( $L_{den}$ ). Det svarer til samme beskyttelsesniveau som grænseværdien på 55 dB for  $L_{Aeq24h}$ .

For at begrænse støjbelastningen vil der blive anvendt støjreducerende belægning på motorvejen og gennemført støjafskærmende foranstaltninger, jf. afsnit 4.9. Desuden vil overskudsjord blive anvendt til støjskærmende terrænregulering eller opbygning af jordvolde, hvor dette er hensigtsmæssigt.

I anlægsfasen vil der være støj fra entreprenørmaskinerne. Der vil blive stillet krav til entreprenøren om, at anlægsarbejderne tilrettelægges på en sådan måde, at naboerne til motorvejen generes mindst muligt.

Anlæg af motorvejen forventes at medføre en merkørsel på i alt ca. 73 mio. km pr. år i 2015 svarende til en stigning i den samlede kørsel i hovedstadsområdet på ca. 0,5 %. Stigningen skyldes, at det for nogen trafikanter tidsmæssigt vil kunne betale sig at benytte motorvejen, selvom det medfører en vis omvejskørsel.

Som følge af merkørslen vil der komme mindre stigninger i udledningen af CO<sub>2</sub>, CO, NO<sub>x</sub>, SO<sub>2</sub> og partikler på vejnettet i hovedstadsområdet, mens udledningen af VOC (kulbrinter) stort set vil være uændret.

Udledningen af CO<sub>2</sub> forventes at stige med i alt ca. 17 tons pr. år i 2015 svarende til en stigning på 0,7 %. Udledningen af CO forventes at stige med ca. 207 tons svarende til en stigning på 2,5 %, NO<sub>x</sub> forventes at stige med ca. 21 tons svarende til en stigning på 0,7 %, SO<sub>2</sub> forventes at stige med ca. 0,6 ton svarende til en stigning på 0,7 %, og partikler forventes at stige med ca. 2 ton pr. år svarende til en stigning på 1,7 %.

Beregningerne er foretaget med emissionsfaktorer svarende til de beregnede gennemsnitshastigheder på de enkelte delstrækninger. Der er således ikke taget højde for de positive CO<sub>2</sub>-effekter, som følger af, at kødannelser med "stop and go" i myldretiderne reduceres ved etablering af en ny motorvej.

Motorvejen medfører endvidere en omfordeling af emissionerne, hvorved opnås en reduktion af emissionerne i byområder af størrelsesordenen 1 %, der modsvares af lidt større stigninger i det åbne land (CO 4,2 %, NO<sub>x</sub> 1,6 %, SO<sub>2</sub> 1,7 % og partikler 2,9 %).

### *8.3 Natur, landskab og fortidsminder*

Fra Motorring 4 forløber Frederikssundmotorvejen mod vest gennem den nordligste del af Vestskoven med Harrestrup Mose og krydser Harrestrup Å og Nybølle Å. Motorvejen passerer nord om Ledøje, der ligesom Nybølle, Smørumovre, Hove og Lille Rørbæk er udpeget som landsbyer af særlig kulturhistorisk interesse. Motorvejen ligger i afgravning i god afstand fra Ledøje og uden for den udvidede beskyttelseslinje for Ledøje Kirke.

Vest for Ledøje forløber motorvejen gennem herregårdslandskabet omkring Edalgave 800 m syd for denne og ca. 100 m syd for den markante gravhøj Gyngehøj. Herfra fortsættes syd om Hove gennem et meget kuperet terræn med krydsning af Vejle Å og videre mod Østrup parallelt med Hove Å nord for Hove Møllegård.

Ved Østrup krydser motorvejen et område med særlige naturinteresser, hvori indgår Bredmose og Gundsømagle Sø.

Syd for Stenløse og Ølstykke forløber motorvejen i overgangen mellem dalstrøget og morænelandskabet, der rummer stor terrænvariation. Motorvejen føres op på den nordlige side af Værebros Ådal langs en nord-syd-gående sidedal. Forløbet betyder, at sidedalstrøget bevarer sin visuelle sammenhæng med hovedstrøget omkring Værebros Å.

Fra Lille Kildebæk sydvest for Stenløse føres motorvejen gennem et åbent homogent landbrugsområde med spredte middelstore gårde omgivet af bevoksning.

Efter passagen af området ved Udlejre fortsættes til Frederikssund ved at udbygge den nuværende Frederikssundsvej til motorvej, hvilket vil berøre 2 diger ved Lille Rørbæk og en række diger øst for Frederikssund, hvor digerne i forvejen er gennembrudt af den nuværende vej. Motorvejen vil tangere beskyttelseslinjen omkring Oppe Sundby Kirke.

Motorvejen vil berøre en række naturområder direkte andre indirekte. Set fra øst mod vest vil følgende naturområder blive direkte berørt af Motorvejen: den nordvestlige del af Vestskoven, Ammetofte Mose, søerne sydøst for Hove, overdrev og moseområder sydvest for Østrup Holme, mose/kærpartier ved Værebros Å vest for Stenløse Bro og moseområdet ved Svestrup. Forlængelsen af Smørum Parkvej vil direkte berøre Husesø Mose. Hertil kommer Tværvejs passage af vandhuller på to lokaliteter mellem Smørumovre og Smørumnedre. På de direkte berørte lokaliteter vil anlægsarbejdet medføre fysisk inddragelse af arealer i forbindelse med etablering af vejanlægget, og dermed medføre reduktion af levesteder for planter og dyr.

Motorvejen passerer desuden den værdifulde og fredede Harrestrup Mose i en afstand af 100-200 m, og Gundsømagle Sø, der er fredet og naturreservat, i en afstand af ca. 500 m.

Motorvejen vurderes at have de største naturmæssige konsekvenser ved passagen af Værebros Å nord for Åmosen. Værebros Å krydses på en 500 m lang dalbro over Østrup Holme og Gundsømagle Holme, hvor dalstrøget er forholdsvis smalt. Motorvejen vil virke visuelt dominerende og opdelende, hvor den ligger på dæmning i forlængelse af brostrækningen. Det vurderes, at dalbroen vil sikre områdets funktion som spredningskorridor.

Det vurderes, at det samlede projekt kan indpasses i landskabet på en æstetisk og landskabelig afbalanceret måde. Det vil være nødvendigt at inddrage visse naturarealer og dermed reducere levestederne for planter og dyr, og vejanlægget vil i nogen grad opsplutte naturområderne og forringe den naturmæssige oplevelsesværdi. Men med de planlagte afværgeforanstaltninger (faunapassager, erstatningsbiotoper mv.) forventes projektet ikke at få væsentlig negativ indvirkning på den eksisterende flora og fauna inklusive bilag IV-arterne spidssnudet frø og stor vandsalamander.

Linjeføringen krydser ingen Natura 2000-områder. Projektet vil ikke hverken direkte eller indirekte berøre de nærmeste beliggende Natura 2000-områder, Roskilde Fjord, Kattinge Vig og Sø samt Vasby Mose og Sengeløse Mose.

#### *8.4 Friluftsliv*

Nærområdet langs motorvejen er omfattet af rekreative interesser. Visse områder benyttes til spejderaktiviteter, hundetræning mv.

Stierne, der krydser motorvejen, vil enten blive bibeholdt eller forlagt, jf. afsnit 4.6.

## 8.5 Overfladevand og grundvand

Motorvejen forløber gennem områder med særlige drikkevandsinteresser. Her gælder, at der generelt ikke må placeres anlæg, der er mere forurenende end den hidtidige anvendelse af arealer med særlige drikkevandsinteresser.

Grundvandet er angivet som sårbart i områder, hvor der er mindre end 10 meter beskyttende moræneler over grundvandsmagasinet. Godt halvdelen af motorvejsstrækningen ligger inden for sådanne sårbare områder.

Motorvejen krydser en række kildepladszoner for vandindvinding på strækningen mellem Motorring 4 og Frederikssund. Således ligger ca. 9 km af motorvejen inden for kildepladszoner, hvor motorvejens midterrabat vil blive udført med fast belægning.

Inden for kildepladszonerne vil der blive skærpet opmærksomhed på at sikre, at der ikke sker forureningsnedsivning i anlægsfasen.

Vejvandet vil blive opsamlet med kantopsamling og nedløbsbrønde i tætte ledninger og ledt til regnvandsbassiner med olieudskillere, hvorfra der etableres udløb til vandløb. Herved udjævnes afstrømningen og mængden af skadelige stoffer nedbringes, inden vandet ledes videre til vandløb, jf. afsnit 4.11. Afvandingssystemet sikrer, at der under normale omstændigheder ikke vil være nogen risiko for indvirkning på kvaliteten i vandløb, vådområder og grundvand. Hvis der sker spild på vejen, lukkes bassinets afløb, og forureningen samles op. I dag nedsiver vejvandet fra hovedlandevejen diffust til grundvandet og kan ikke tilbageholdes ved spild på vejen.

Hvor motorvejen krydser kildepladszoner, vil midterrabatten blive belagt alternativt tætnet, og overfladevandet herfra ført til afløbssystemet for at hindre nedsivning til grundvandet.

## 8.6 Ressourceforbrug

Det samlede forbrug af grusmaterialer til vejens opbygning er vurderet til ca. 915.000 m<sup>3</sup> samt ca. 440.000 tons asfalt. Hertil kommer forbrug af ca. 32.000 m<sup>3</sup> beton og ca. 11.000 tons stål.

Forbruget af råstoffer er lille i forhold til det samlede råstofforbrug i Danmark, men betyder en miljøbelastning både ved produktion og ved udlægning (arbejds miljø, støj, støv). Det vurderes, at råstofferne kan skaffes i regionen, så transport over større afstand kan undgås. Nogle råstoffer, såsom sten/skærver og olie, er ikke fornyelige, og forbruget af dem vil derfor blive begrænset mest muligt.

Ved anlæg af motorvejen skønnes det, at der bliver ca. 1.240.000 m<sup>3</sup> jord i overskud. Mængden af overskudsjord vil afhænge af den endelige udformning af forbindelses- og tilslutningsanlæggene.

Overskudsjorden vil, hvor det er hensigtsmæssigt, blive anvendt til terrænregulering langs vejen efter nærmere aftale med By- og Landskabsstyrelsen og Skov- og Naturstyrelsen. Det forventes, at genanvendelige materialer så vidt muligt vil blive anvendt til anlægsprojektet, herunder forurenede jord og restprodukter, forudsat de ikke udgør nogen fare for jord eller grundvand.

Der vil blive midlertidige oplæg af overskudsjord med henblik på genanvendelse og indbygning i forbindelse med den etapevise etablering af motorvejen.

### *8.7 Forurenede jord*

Motorvejen berører to potentielt forurenede arealer og en lokalitet med kendt forurening. Som udgangspunkt vil denne jord indgå i vejanlægget i volde, dæmninger og tilslutnings- og forbindelsesanlæg efter myndighedernes anvisning/tilladelse efter mere detaljerede undersøgelser som grundlag for den konkrete jordhåndtering i forbindelse med projektet.

## *9. Alternativer*

### *9.1 Alternativer i Vejdirektoratets VVM-undersøgelse*

Til VVM-redegørelsen fra 2002 blev undersøgt en række alternativer til linjeføringer vest for Ring 4, der ud fra en samlet vurdering af miljø, arealinteresser, trafikale og landskabelige konsekvenser blev fravalgt som mindre egnede end Hovedforslag 1 og 2.

Som beskrevet i afsnit 2.1 blev der med den supplerende VVM-redegørelse for en udbygning af Frederikssundsvej fra 2006 fremlagt 4 forslag inklusive Hovedforslag 1, som dette lovforslag omfatter. De øvrige 3 forslag kan således betragtes som alternativer til Hovedforslag 1:

- Udbygning af Frederikssundsvej baseret på forslag fra Grøn Trafik
- Udbygning af Frederikssundsvej til motorvej
- Hovedforslag 2, motorvej gennem det åbne land fra Motorring 4 til Veksø og udbygning af Frederikssundsvej til motorvej fra Veksø til Frederikssund

Disse alternativer er ud fra en samlet vurdering af miljø, arealinteresser, trafikale, landskabelige og samfundsøkonomiske konsekvenser fravalgt som mindre egnede end Hovedforslag 1.

De arealreservationer, der tidligere er foretaget for løsningsalternativerne, herunder langs den eksisterende Frederikssundsvej gennem Ballerup og Ølstykke, er ophævet.

Ejerne har fået meddelelse om, at byggelinjene på deres ejendom aflyses, og at disse vil blive slettet af tingbogen.

Konsekvensen af ikke at anlægge en ny vej er i VVM-undersøgelsen beskrevet i form af en fremskrivning af de trafikale og miljømæssige forhold med uændret vejnet (også kaldet Basis 2010) og mulig forbedring af det eksisterende vejnet (O+ alternativet) samt mulige forbedringer af den kollektive trafik (K+ alternativet). I VVM-undersøgelsen er alternativerne fravalgt som mindre egnede end Hovedforslag 1.

## *10. Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige*

### *10.1 Anlægsoverslag*

Anlægsoverslag for anlæg af Frederikssundmotorvejen fra Motorring 4 til Frederikssund samt Tværvej fra Frederikssundmotorvejen til Kildedalsvej 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 linjeføring, 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 konsulentfirmaet Capacent for Transportministeriet gennemført en kvalitetssikring, som har omfattet en vurdering af Vejdirektoratets økonomiske overslag, risikostyring og samfundsøkonomiske analyse samt projektorganisering og udbudstrategi.

Den eksterne kvalitetssikring har ikke afdækket væsentlige fejl eller mangler i Vejdirektoratets beregninger og metode for opgørelse af anlægsoverslag m.m., men har givet anledning til, at anlægsoverslaget vedrørende dalbroen over Værebros Ådal er revurderet, og tilslutningsanlægget for en evt. senere videreførelse af en Tværvejsforbindelse mod syd er udtaget af overslaget.

Der er på den baggrund beregnet et korrigeret basisoverslag for anlæg af Frederikssundmotorvejen fra Motorring 4 til Frederikssund samt Tværvej fra Frederikssundmotorvejen til Kildedalsvej på 3.686 mio. kr. i 2009-priser (vejindeks

170,7). 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. 4.055 mio. kr. Ved indbudgettering på finansloven afsættes yderligere en reserve på 20 % i Transportministeriet. Det samlede anlægsbudget vil således udgøre basisoverslaget + 30 %, dvs. 4.793 mio. kr. i 2009-priser (vejindeks 170,7).

Nedenfor er vist basisoverslag, ankerbudget og samlet anlægsbudget for projektet i 2009-priser (vejindeks 170,7).

*Anlægsoverslag for Frederikssundmotorvejen fra Motorring 4 til Frederikssund samt Tværvej fra Frederikssundmotorvejen til Kildedalsvej*

Basisoverslag	Ankerbudget (basisoverslag + 10 %)	Samlet anlægsbudget (basisoverslag + 30 %)
3.686 mio. kr.	4.055 mio. kr.	4.793 mio. kr.

Tilsvarende beregning er gennemført alene for anlæg af Frederikssundmotorvejens 2. etape fra Motorring 4 til Tværvej samt Tværvej fra Frederikssundmotorvejen til Kildedalsvej:

*Anlægsoverslag for Frederikssundmotorvejens 2. etape fra Motorring 4 til Tværvej samt Tværvej fra Frederikssundmotorvejen til Kildedalsvej*

Basisoverslag	Ankerbudget (basisoverslag + 10 %)	Samlet anlægsbudget (basisoverslag + 30 %)
936 mio. kr.	1.029 mio. kr.	1.216 mio. kr.

## 10.2 Nettonutidsværdi og intern rente

Projektets omkostninger og fordele for samfundet er opgjort i henhold til Transportministeriets manual for samfundsøkonomisk analyse. På baggrund af disse opgørelser er beregnet projektets nettonutidsværdi i 2015 i 2009-priser og projektets interne rente.

Den interne rente er den rente, som opnås med den investerede kapital, når alle fordele og omkostninger 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.

Nettonutidsværdien og den interne rente er beregnet for såvel det samlede projekt som for 2. etape alene. Ved beregningerne er benyttet det samlede anlægsbudget (basisoverslaget + et tillæg på 30 %). Beregningerne er gennemført med 2009-priser for år 2015.

For Frederikssundmotorvejen fra Motorring 4 til Frederikssund er nettonutidsværdien 4.346 mio. kr., og den interne rente er 7,1 pct. For Frederikssundmotorvejens 2. etape fra Motorring 4 til Tværvej samt Tværvej fra Frederikssundmotorvejen til Kildedalsvej er nettonutidsværdien 2.862 mio. kr., og den interne rente er 10,6 pct.

### *10.3 Årlige anlægsudgifter til anlæg af 2. etape*

Som nævnt i afsnit 1.1 skal der i henhold til den politiske aftale af 29. januar 2009 i første omgang afsættes midler til Frederikssundmotorvejens 2. etape, som vil kunne gennemføres efter følgende tidsplan:

2010-12:	Detailprojektering og udbud
2010-12:	Besigtigelse og ekspropriation
2012-16:	Anlæg
2015:	Åbning af 2. etape

Under forudsætning af denne tidsplan forventes følgende årlige bevillinger i 2009-priser:

År	Ankerbudget (projektbevilling) mio. kr. (2009-priser)	Samlet anlægsbudget mio. kr. (2009-priser)
2010:	39	46
2011:	110	130
2012:	151	178
2013:	249	294
2014:	291	345
2015:	169	200
2016:	20	23
<i>I alt:</i>	<i>1.029</i>	<i>1.216</i>

### *10.4 Konsekvenser for Vejdirektoratet*

Arbejdet forestås af Vejdirektoratet og har således primært økonomiske og administrative konsekvenser for Vejdirektoratet.

Arbejdet med at beskrive anlægget i et detailprojekt, som kan danne baggrund for udbud, udføres af Vejdirektoratet i samarbejde med eksterne rådgivningsfirmaer.



Rådgivningsopgaver og anlægsarbejder udbydes efter gældende regler herfor.

Vejdirektoratet og dets bygherrerådgivere fører tilsyn med entreprenørernes arbejde for at sikre, at arbejdet leveres i overensstemmelse med den aftalte kvalitet, tidsplan og pris. Herudover skal projektforløbet styres, kontrolleres, dokumenteres og evalueres, og den nødvendige information formidles til trafikanter og naboer. Trafikafviklingen skal overvåges, og trafiksikkerhedsmæssige indsatser skal gennemføres. Vejdirektoratet vil løbende undersøge mulighederne for anvendelse af nye metoder og ny teknologi med henblik på at optimere projektet trafiksikkerhedsmæssigt, miljømæssigt og økonomisk.

Af den samlede udgift er der til projektering, tilsyn og administration budgetteret med 17 % for nyanlæg i åbent land og 18 % for udbygning af den eksisterende Frederikssundsvej til motorvej mellem Udlejrevej og Frederikssund. De 17 % er forudsat fordelt med 4,6 % til lønninger til Vejdirektoratets eget personale, ca. 7,4 % til eksterne rådgivere og ca. 5 % til øvrige driftsudgifter.

Vejdirektoratets projektbevilling til 2. etape på 1.029 mio. kr. optages på finanslovens § 28.21.20 Anlæg af hovedlandeveje mv. (*Anlægbev.*). Den centrale reserve på 185 mio. kr. svarende til 20 % af basisoverslaget optages på finanslovens § 28.11.13 Anlægsreserve (*Anlægsbev.*).

### *11. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet*

Udbygningen af Frederikssundmotorvejen forventes at få en positiv effekt for erhvervslivet i Frederikssundfingern og i hovedstadsområdet generelt. Motorvejen vil betyde kortere rejsetider til og fra mål i Frederikssundfingern og Hornsherred. Herved reduceres transportudgifterne for erhvervslivet, og arbejdskraften får øget mobilitet.

I anlægsfasen skønnes der at være en direkte og indirekte beskæftigelse på ca. 7.000-8.000 mandår.

De afledte økonomiske virkninger vil i øvrigt primært være sparet tid og øgede kørselsomkostninger. Erhvervslivets sparede tid har en værdi i størrelsesordenen 80 mio. kr. i 2015 og vil herefter stige i takt med væksten i trafikken og tidsværdien. Erhvervslivets samlede øgede kørselsomkostninger som følge af trafikanternes ændrede rutevalg efter anlæg af motorvejen vurderes at blive ca. 5 mio. kr. i 2015.

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, i helt overvejende grad er trafik mellem bolig og arbejdssted, som giver erhvervslivet en positiv effekt i form af fordele for de ansatte.

Lovforslaget har ikke administrative konsekvenser for erhvervslivet.

## *12. Administrative konsekvenser for borgerne*

Det færdige anlæg vil samlet set forbedre trafik- og miljøforholdene for borgerne i området, men berører samtidig direkte og indirekte en del mennesker bl.a. i form af ekspropriationer og gener under anlægsarbejdets udførelse.

I det videre forløb i anlægsprocessen vil ejere og brugere af de berørte ejendomme blive orienteret direkte dels ved breve fra Vejdirektoratet og ekspropriationsmyndighederne om anlægsarbejdernes tidsplan og fremdrift, dels ved personlig kontakt til ejere og brugere og ved afholdelse af møder med grundejerforeninger m.v. Borgerne har endvidere mulighed for at holde sig løbende orienteret om anlægsarbejdet på [Vejdirektoratet.dk](http://Vejdirektoratet.dk).

Vejdirektoratet vil gennem brugerundersøgelser måle naboers og lodsejeres tilfredshed med Vejdirektoratets kommunikation.

## *13. Forholdet til EU-retten*

De miljøundersøgelser og høringer, der er gennemført, 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 forbindelse 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 200-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, Ballerup, Egedal, Roskilde og Frederikssund Kommuner, Region Hovedstaden, Region Sjælland, Danmarks Naturfredningsforening, Grøn Trafik i Bycirklen, Kastaniehøj Grundejerforening, Kulturøkologisk Forening i Albertslund, Trafikgruppen i Ledøje-Smørum, Dansk Erhverv og Forenede Danske Motorejere (FDM). Høringssvarene vil blive sendt til Folketingets Trafikudvalg, ledsaget af de kommentarer, som udtalelserne måtte give anledning til.]*

15. Sammenfattende skema

	Positive konsekvenser/mindredgifter	Negative konsekvenser/merudgifter
Økonomiske konsekvenser for stat, regioner og kommuner	Mindre udgifter for stat, kommuner og regioner som følge af færre trafikuheld	Udgift for staten på 4.793 mio. kr. heraf 1.216 mio. kr. vedrørende 2. etape (2009-priser inkl. tillæg på 30 %) samt merudgifter til drift og vedligeholdelse.
Administrative konsekvenser for stat, regioner og kommuner	Ingen	Meradministration for Vejdirektoratet i anlægsfasen
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	Forbedring af fremkommeligheden i Frederikssundfingeren forventes at medføre reducerede transportudgifter	
Administrative konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	Ingen
Administrative konsekvenser for borgerne	Ingen	Ingen
Miljømæssige konsekvenser	Aflastningen af eksisterende veje vil betyde mindre støj, luftforurening og barriereeffekt.  Antallet af boliger belastet med støj over 55 dB(L <sub>Aeq24h</sub> ) reduceres med ca. 875.	Motorvejen medfører arealindgreb, barrierevirkning og forstyrrelse af natur, landskab og kulturmiljø, bl.a. ved at udgøre en ny støjkilde og barriere for mennesker og dyr.
Forholdet til EU-retten	De miljøundersøgelser og høringer, der er gennemført, opfylder kravene i VVM-direktivet. Ingen fuglebeskyttelses- eller habitatområder (Natura 2000-områder) i henhold til Rådets direktiver bliver 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.	

*Til § 1*

Den foreslåede bestemmelse omfatter en bemyndigelse til transportministeren til at anlægge en ca. 27 km lang motorvej, Frederikssundmotorvejen, mellem Motorring 4 og Frederikssund og en ca. 4 km lang 2-sporet motortrafikvej, Tværvej, mellem Kildedalsvej ved Kildedal Station og Frederikssundmotorvejen ved Ledøje.

Som en konsekvens af bestemmelsen i nr. 1 foreslås i nr. 4 en bemyndigelse til transportministeren til at nedklassificere den nuværende hovedlandevej 522, Frederikssundsvej, på strækningen mellem Ring 4 og Frederikssundsvej, til kommunevej, idet denne strækning vil blive afløst af den i nr. 1 nævnte hovedlandevejsstrækning. De fremtidige vejbestyrelser vil være henholdsvis Ballerup, Egedal og Frederikssund Kommuner, for de strækninger, der ligger i de respektive kommuner.

Desuden foreslås som en konsekvens af bestemmelsen i nr. 1 og 2 i nr. 3 en bemyndigelse til transportministeren til at opklassificere den nuværende 0,4 km lange kommunevej Kildedalsvej til hovedlandevej, idet denne vejstrækning sammen med Tværvej vil indgå som en del af hovedlandevejen mellem Motorring 4 og Frederikssund efter anlæg af 2. etape af Frederikssundmotorvejen mellem Motorring 4 og Tværvej, jf. pkt. 1.1 ovenfor.

*Til § 2*

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.

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 detailprojekt, og Ekspropriationskommissionen har afholdt de nødvendige besigtigelser.

Ved større anlæg vil der typisk blive afholdt to besigtigelser; en linjebesigtigelse, hvor linjeføringen fastlægges, og en detailbesigtigelse, hvor ekspropriationsanlæggets konsekvenser for den enkelte ejendom fastlægges.

Ejendomme, der skal eksproprieres i deres helhed, eksproprieres efter ekspropriationskommissionens beslutning på detailbesigtigelsesforretningen. Hvis særlige forhold gør sig gældende, kan kommissionen beslutte at ekspropriere hele ejendomme allerede efter linjebesigtigelsesforretningen. Delekspropriationer kan først

gennemføres, når anlægget er detailprojekteret, således at ekspropriationsindgrebet på de enkelte ejendomme nærmere kan fastlægges.

Den foreslåede bestemmelse i § 2 indebærer, at transportministeren i særlige tilfælde kan ekspropriere en ejendom, der berøres særligt indgribende af projektet, før tidspunktet for de ordinære ekspropriationer. Endvidere foreslås det, at erstatningen fastsættes af ekspropriations- og taksationsmyndighederne i lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom.

Ved "særligt indgribende" sigtes til en situation, hvor Vejdirektoratet vurderer, at der er stor sandsynlighed for, at den pågældende ejendom senere vil blive totaleksproprieret. Selv om kravet, om at ejendommen skal berøres særligt indgribende af motorvejsplanerne, er opfyldt, kan transportministeren kun i særlige tilfælde ekspropriere de pågældende ejendomme før linjebesigtigelsen. Det vil således normalt være et krav, at der er særlige personlige årsager til, at ejeren ønsker ejendommen overtaget. Det kan være sygdom, alder, familieforøgelse eller andre sociale forhold.

Erhvervsvirksomheder, der ofte drives i selskabsform, vil normalt ikke kunne opfylde kriteriet om "særlige personlige årsager" og vil derfor alene skulle opfylde kriteriet om at være særligt indgribende berørt af vejprojektet for at kunne opnå ekspropriation før linjebesigtigelsen.

En fremrykning af ekspropriation vil som udgangspunkt kun komme på tale, hvis ejeren af den pågældende ejendom anmoder herom.

Det bemærkes, at ejere af boliger og landbrugsejendomme også hidtil har haft mulighed for, i særlige tilfælde, at få deres ejendom overtaget af staten på grundlag af planerne om en motorvej mellem Motorring 4 og Frederikssund.

Efter bestemmelsen i § 2 i lov nr. 521 af 7. juni 2006 om anlæg af 1. etape af Frederikssundmotorvejen, mellem Motorring 3 og Motorring 4 har transportministeren således forlods kunnet erhverve ejendomme, der berøres særligt indgribende af planerne om en motorvej mellem Motorring 4 og Frederikssund, når ejeren af særlige personlige grunde har ønsket at afstå ejendommen før det tidspunkt, hvor der kan foretages ekspropriation.









Af bemærkningerne til bestemmelsen fremgår bl.a., at hensigten med bestemmelsen var at give mulighed for at forlodserhverve ejendomme, der berøres særligt indgribende af de to hovedforslag til en motorvej mellem Motorring 4 og Frederikssund belyst i Vejdirektoratets VVM-undersøgelse fra 2002. Vejdirektoratet har på grundlag af bestemmelsen hidtil erhvervet 1 ejendom.

### *Til § 3*

Det foreslås, at loven træder i kraft dagen efter offentliggørelsen i Lovtidende, således at transportministeren hurtigst muligt kan påbegynde gennemførelsen af projektet.

### Frederikssundsmotorvejen

Oversigtskort

-  Hovedlandevej der nedklassificeres
-  Motorvej med tilslutningsanlæg
-  Tværvej
-  Nye forbindelsesveje
-  Forbindelsesanlæg
-  Tilslutningsanlæg
-  Halvt tilslutningsanlæg
-  (x) Nr. på tilslutningsanlæg

