

Kommissorium

Miljøkonsekvensvurdering af udvidelse af Ring 4 (nordlig)

Bag Aftale om infrastrukturplan 2035 den 28. juni 2021 står Socialdemokratiet, Venstre, Socialistisk Folkeparti, Liberal Alliance, Det Konservative Folkeparti, Enhedslisten, Radikale Venstre, Dansk Folkeparti og Alternativet. Parterne enige om at gennemføre nye investeringer og initiativer i en fuldt finansieret investeringsplan på transportområdet for perioden 2022-2035. Den del af aftalen, der omfatter fremtidens veje, står Enhedslisten og Alternativet uden for. Nye Borgerlige har valgt at træde ud af aftalen, mens Kristendemokraterne ikke længere er repræsenteret i Folketinget.

Det fremgår af aftalen, at der skal ske en udvidelse af Ring 4 Nord mellem Ballerup C og Hillerødmotorvejen, og at projektet igangsættes i 2025. Der er afsat 20 mio. kr. til miljøkonsekvensvurdering (MKV) og 900 mio. kr. til anlægsudgifter.

Indeværende notat er et kommissorium for MKV'en, som skal tilvejebringe beslutningsgrundlaget for udformningen af det endelige vejprojekt.

Baggrund

Strækningen er ca. 6 km lang og forløber mellem afkørsel (TSA) 1 Ballerup C, hvor Motorring 4 overgår fra motorvej til Ring 4, og frem til Hillerødmotorvejen. Mellem TSA 1 Ballerup C og Ballerup Byvej ("Chokoladekrydset") er vejen 4-sporet, og mellem Ballerup Byvej og Hillerødmotorvejen er den hovedsageligt 2-sporet. Hastighedsgrænsen på denne delstrækning er 70 km/t.

Der er enkeltrettede cykelstier på hver side af Ring 4, flere parkeringslommer og busholdepladser, samt flere kryds/signalanlæg på strækningen.

På strækningen mellem Sortemosevej og Hillerødmotorvejen er der boligområder placeret helt ud mod vejen, og selv om størsteparten af ejendommene har vejadgang væk fra Ring 4, er der stadig enkelte ejendomme med vejadgang til Ring 4.



Indhold i MKV'en

Formålet med projektet er at øge kapaciteten på strækningen og dermed forbedre fremkommeligheden for de trafikanter, som dagligt kører på strækningen.

I MKV'en undersøges mulighederne for at udvide Ring 4 med et ekstra spor i hver retning. Dertil afdækkes de vejtekniske, trafikale, miljø- og støjmæssige, arealmæssige samt anlægs- og samfundsøkonomiske effekter.

I MKV'en vil der være særligt fokus på en fremtidig trafikal situation under hensyntagen til, at vejen på flere delstrækninger forløber i byområder og støjgener, samt med adgang til bus- og cykeltrafik. Som en del af undersøgelsen ses endvidere på muligheden for et såkaldt 0+alternativ, som er en mindre omfangsrig løsning end en udbygning, og som er målrettet specifikke udfordringer på strækningen.

Der foretages samtidigt med nærværende MKV, en MKV af en BRT i Ring 4 korridoren (400S). Projektstrækningen i udbygningsprojektet er fra Klausdalsbrovej frem til Hillerød motorvej sammenfaldende med BRT-projektets delstrækning på Ring 4 Nord. Planlægningen af de to projekter skal derfor gennemføres tæt koordineret med hinanden.

Som en del af MKV'en forventes det, at der vil fremkomme nye forslag eller ideer til løsninger for udvidelsen, blandt andet i forbindelse med den indledende offentlige idefase.

Alle undersøgte forslag vil blive beskrevet i MKV-redegørelsen. Konsekvenser af forslag vurderes i forhold til en situation, hvor den nuværende vej bevares uændret. Der forventes ikke undersøgt nye vejforløb.

MKV'en vil kunne danne grundlag for en politisk stillingtagen til et konkret anlægsprojekt og anlægslov.

Vejteknik

I MKV'en vil de tekniske muligheder for en udvidelse blive undersøgt. Der udarbejdes et skitseprojekt for de mulige løsninger, som vil indeholde en beskrivelse af vejudvidelse, og herunder konsekvenser af krydsudformninger, cykelstiftrafik mv. Anlægsperioden og trafikafvikling under anlæg vil også blive vurderet.

Der gennemføres trafiksikkerhedsrevision (trin 2) af MKV'ens forslag.

Trafik

For de undersøgte forslag beskrives trafikens omfang og fordeling samt de forventede trafikale og sikkerhedsmæssige effekter sammenholdt med en situation, hvor vejen ikke udvides.

Til beregning af de trafikale effekter anvendes trafikmodellen OTM.

Støjforhold

Der vil være fokus på naboerne langs vejen og støjpåvirkning heraf. Støjforhold under anlægsarbejdet, og når den udvidede vej tages i drift, vil blive undersøgt. Baseret på undersøgelserne vil det blive vurderet, i hvilket omfang der bør indgå støjreducerende foranstaltninger i projektet.

Miljøforhold

Konsekvenser for plan- og miljøforhold vurderes dels ud fra oplysninger, som allerede er tilgængelige i databaser mv., dels på baggrund af feltundersøgelser. I miljøkonsekvensvurderingen af forslagene vil der blive set på udvidelsens påvirkning af lang række miljøforhold i både anlægs- og driftsfase. Der vil være fokus på de rekreative forhold og beskyttet natur.

Der foretages en beskrivelse af projektets klimamæssige påvirkning i forbindelse med såvel anlæg og drift af vejstrækningen. Desuden vil der være fokus på at vejanlægget udformes sådan, at det er robust i forhold til de klimaændringer, der kan forventes inden for anlæggets forventede levetid.

Areal- og ejendomsforhold

For relevante områder indhentes oplysninger om ejendomsforhold samt virksomheder, ledninger og større tekniske anlæg. Disse data benyttes ved gennemførelse af arealanvendelsesanalyse med henblik på at belyse vejprojektets konsekvenser for ejendomme og ledninger i området.

Anlægsøkonomi

For de undersøgte forslag beregnes et anlægsoverslag jf. Transportministeriets principper for Ny Anlægsbudgettering samt en risikoanalyse.

Ekstern kvalitetssikring

Efter principperne om Ny Anlægsbudgettering af statens anlægsprojekter med tilhørende aktstykke af 24. oktober 2006 fra Finansudvalget vil der blive gennemført ekstern kvalitetssikring af projektet.

Grundlaget for en ekstern kvalitetssikring omfatter bl.a. materiale om den tekniske udformning, anlægsoverslag med tilhørende dokumentation for mængder, risikoanalysen, trafikberegninger og samfundsøkonomiske beregninger.

Samfundsøkonomi

På baggrund af anlægsoverslag og beregnede effekter gives en vurdering af de samfundsøkonomiske effekter (intern rente) for de undersøgte forslag.

Afrapportering og høring

MKV-redegørelsen afrapporteres digitalt på Vejdirektoratets hjemmeside. Hjemmesiden suppleres evt. med en kortfattet pjece, hvor de centrale dele af undersøgelsen resumeres. Nyheder og andre relevante informationer om projektet vil løbende blive offentliggjort på en konkret hjemmeside for projektet.

Som en del af MKV-processen gennemføres to offentlighedsfaser om projektet. Først afholdes en indledende offentlighedsfase, den såkaldte idéfase, hvor grundlaget for arbejdet præsenteres, og alle interesserede opfordres til at komme med synspunkter, forslag og ideer til den videre undersøgelse. I tilknytning til idéfasen vil Vejdirektoratet afholde borgermøde.

Efter færdiggørelse af MKV-redegørelsen fremlægges denne i offentlig høring i en periode på mindst otte uger. I denne høringsperiode vil Vejdirektoratet ligeledes afholde borgermøde.

Tidsplan

MKV'en starter i foråret 2023 og forventes afsluttet medio 2025.

Organisation

MKV'en gennemføres af Vejdirektoratet bistået af rådgivere på udvalgte fagområder. Der nedsættes et teknikerudvalg med repræsentanter fra Ballerup, Herlev, Furesø og Gladsaxe kommuner. Miljøstyrelsen inviteres ligeledes til at deltage i arbejdet. Det forventes, at der i teknikerudvalget sker en bred gensidig orientering om forholdene i det aktuelle område, herunder verserende planlægnings- og byggesager.

Der vil blive inddraget eksterne eksperter fra universiteter til faglig sparring på områder inden for effekter på klima, miljø og støj. Det forventes at inddrage eksterne eksperter ifm beregninger af effekter på klima og støj, samt når afværgeforanstaltninger for miljø er skitseret.