

Høringssvar fra Gladsaxe Kommune til udkast til lov om udbygning af Ring 4 Nord

Til Transportministeriet

Trafik- og Teknikudvalget i Gladsaxe Kommune afgiver hermed høringssvar til udkast til lov om udbygning af Ring 4 Nord, sendt i høring den 19. december 2025.

Overordnede bemærkninger

Gladsaxe Kommune tager skarpt afstand fra den foreslåede vejudvidelse til biltrafik på Ring 4 Nord på strækningen mellem Ballerup Byvej og Hillerødmotorvejen. Vi vurderer, at lovforslaget i sin nuværende form ikke bidrager til at løse de centrale udfordringer i hovedstadsområdet vedrørende trængsel, støj og bykvalitet.

Tværtimod vil en kapacitetsudvidelse for biler indebære øget trafik, øget støjbelastning og yderligere barrierevirkninger i byen, ligesom det vil underminere investeringer i kollektiv transport.

Vores klare udgangspunkt er, at der ikke er brug for flere biler, men for markant bedre alternativer til bilen – særligt stærke, tværgående kollektive forbindelser.

Gladsaxe Kommune foreslår derfor, at lovforslaget trækkes tilbage eller justeres til, at der alene arbejdes videre med en løsning for busbaner på strækningen, herunder et fokus på tilpasning til de lokale forhold.

Nej til vejudvidelse for biltrafik

Gladsaxe Kommune kan ikke støtte en vejudvidelse med ekstra vognbaner til biltrafik på Ring 4 Nord.

Miljøkonsekvensvurderingen for projektet peger selv på en markant trafikvækst som følge af udvidelsen. Dette understøtter kommunens vurdering af, at projektet vil tiltrække yderligere biltrafik og dermed forværre de problemer, der allerede i dag er med trængsel og støj.

De eksisterende trængselsudfordringer som måtte være på strækningen, er i høj grad bundet op på kødannelse og ventetid i kryds. Selv efter en udvidelse af vejen, vil krydsene på strækningen, som beskrevet i miljøkonsekvensvurderingen, derfor være flaskehalse på Ring 4 Nord. Lovforslaget har fokus på ekstra vejbaner til biltrafikken. Dermed er der lagt op til at bruge rigtig mange penge på en løsning, der rammer forkert, men som til gengæld vil ødelægge den omkringliggende by. En løsning, hvor der alene udvides med busbaner, vil derfor fremstå som et

mere målrettet tiltag, og samtidigt sikre at investeringen i den kollektive trafik ikke undermineres af øget kapacitet til biltrafikken.

Selv om projektet vurderes samfundsøkonomisk positivt, fremgår det samtidig af Miljøkonsekvensvurderingen, at effekten af flere vejbaner til biler på strækningen er relativt lav sammenlignet med andre udvidelsesprojekter. Så hvorfor vælge at udvide med vejbaner her? Hertil kommer, at de samfundsøkonomiske beregninger fortsat ikke indregner de dokumenterede sundhedsmæssige konsekvenser af trafikstøj, hvilket giver et utilstrækkeligt beslutningsgrundlag.

Støj – behov for reel reduktion, ikke status quo

Gladsaxe Kommune er blandt de mest støjbelastede kommuner i landet. Omkring halvdelen af kommunens boliger er i dag påvirket af vejtrafikstøj over de vejledende grænseværdier, og de statslige veje spiller en meget væsentlig rolle i denne belastning.

Lovforslaget lægger op til etablering af støjafskærmning, men med en målsætning om at fastholde det nuværende støjniveau. Dette er ikke tilstrækkeligt. De eksisterende støjniveauer er allerede uacceptable og har negative konsekvenser for borgernes sundhed, byudviklingen og muligheden for at planlægge for støjfølsomme funktioner som institutioner og boliger.

Gladsaxe Kommune opfordrer til, at der arbejdes videre med støjudfordringen frem for at tilføre mere biltrafik, og at arbejdet bør tage afsæt i:

- at fastsætte en målsætning om reel støjreduktion i forhold til i dag
- at sikre sammenhængende støjafskærmning på hele strækningen frem mod Hillerød motorvejen også ved idrætsanlægget
- at inddrage mere effektive støjafskærmningsløsninger, herunder alternative skærmtyper for at mindske gener med skygge. Samtidig skal der arbejdes for at sikre de mest hensynsfulde løsninger, der er visuelt tilpassede til landskab og boligområder.
- at vurdere supplerende virkemidler som støjsvag asfalt og lavere hastighedsgrænser

Helt principielt finder vi det særligt problematisk, at motorvejsstrækninger i Gladsaxe samtidig er blevet afskåret fra statslige støjpuljemidler med henvisning til, at vejene indgår i anlægsprojekter, som så reelt ikke reducerer støjen. Det vidner desværre om, at man fra statslig side slet ikke tager støjproblematikken og de mange borgere den rammer, alvorligt. Gladsaxe Kommune efterlyser en samlet plan for, hvordan trafikstøj reduceres i den tætte by i hovedstadsområdet, hvor rigtig mange boliger og borgere er ramt.

Kollektiv trafik og busbaner

Gladsaxe Kommune kan støtte en udbygning af Ring 4 Nord med busbaner *uden* en samtidig vejudvidelse for biltrafikken. Busbaner på Ring 4 behøver ikke at medføre et behov for ekspropriationer. Kommunerne langs strækningen vil gerne indgå i en dialog om en god løsning, der er tilpasset de lokale forhold. Herunder sammenhængen med resten af 400S-linjen, hvor man især omkring bymidterne, er nødt til at se på mindre indgribende løsninger.

Det handler blandt andet om, hvordan stationer/stoppesteder udformes. Derudover skal der laves en løsning, hvor busserne prioriteres i de kryds, der har kapacitetsproblemer. Busbanerne fremstår som et betydeligt mere målrettet projekt end vejudvidelsen fra 2 til 4 spor. Busbaner vil forbedre den kollektive fremkommelighed uden at forværre støjforholdene og uden at skabe større trafikmæssige udfordringer i de eksisterende flaskehalse.

Busbaner vil forbedre fremkommeligheden for kollektiv trafik på en central tværgående korridor i hovedstadsområdet og bidrage til at give borgere og pendlere et reelt alternativ til bilen. En løsning med busbaner alene vil være:

- mindre indgribende i byen og landskabet

- billigere end en kombineret vej- og busudvidelse
- mere i tråd med den grønne omstilling og både statslige- og kommunale målsætninger for kollektiv trafik
- Godt for sundheden

Flere investeringer i vejudvidelser i Københavns omegn, kan medvirke til at underminere investeringer i kollektiv transport. Der er behov for at knække kurven med den støt stigende trængsel og støj fra biltrafikken i hovedstadsområdet.

Gladsaxe Kommune opfordrer til, at der igangsættes en samlet planlægning for en styrket kollektiv transport i hovedstadsområdet. Der er behov for et strategisk net af højklassede linjer, der binder S-togsnettet sammen på tværs, og som tilbyder attraktive alternativer til bilen både på tværs af omegnskommunerne og ind til den tætte by. De trafikale og støjmæssige udfordringer i hovedstadsområdet kan ikke løses med flere biler på vejene.

Sammenhæng med BRT-projektet og behov for dialog

Lovforslaget skal ses i sammenhæng med de igangværende overvejelser om en samlet BRT-løsning på linje 400S. Gladsaxe Kommune kritiserer, at vejudvidelsen og BRT er konkretiseret og miljøvurderet i to usammenhængende processer, og at lovforslaget nu introducerer en kombineret løsning, som ikke er fuldt belyst eller høringsbehandlet i sin helhed i de netop gennemførte miljøkonsekvensvurderinger.

Vi opfordrer til, at Transportministeriet indleder en reel dialog om BRT-projektet med de berørte kommuner om alternative og mere lokalt tilpassede løsninger, hvor investeringerne målrettes de strækninger, hvor effekten for busfremkommelighed og passagervækst er størst. Kommunerne samarbejder om et indledende bud på, hvordan en sådan løsning kunne se ud, hvilket fint kan danne grundlag for videre dialog.

Kritik af proces og høringsforløb

Gladsaxe Kommune finder den samlede proces for miljøkonsekvensvurderingerne og det efterfølgende lovforslag stærkt kritisabel.

Der har været gennemført såkaldt tekniske høringer af de to miljøkonsekvensvurderinger, som ikke har anskueliggjort, hvordan de to projekter er tænkt at hænge sammen, og som for BRT-projektets vedkommende har præsenteret et uigennemskueligt materiale og ikke har formidlet, hvordan der skal arbejdes videre med at konkretisere og tilpasse ruteføring og udformning. Dertil kommer, at BRT-projektet vil være et fælles projekt med kommunerne, men at vi som kommuner har været helt hægtet af processens tilrettelæggelse, ligesom hele spørgsmålet om finansieringen af BRT fortsat er uafklaret.

Vi stiller os stærkt undrende overfor, at der så udsendes et lovforslag i høring, som er udarbejdet, før de tekniske høringer var gennemført, og dermed også før der var høringsnotater til rådighed for den politiske proces. Det er et udtryk for manglende respekt for de demokratiske processer.

Lovforslagets beskrivelse af det foreslåede projekt er utilstrækkelig. Det er ikke muligt at danne sig et klart billede af de lokale konsekvenser som vejudvidelsen vil få, herunder arealinddragelse og fysiske indgreb i byen. Materialet bærer i det hele taget præg af at være udarbejdet i en forhastet proces.

Timing er derudover særligt uhensigtsmæssig set i lyset af, at kommunerne pr. 1. januar 2026 har fået nye kommunalbestyrelser, som bør have rimelig mulighed for at sætte sig ind i projektet og dets konsekvenser. Den korte høringsfrist har umuliggjort at arbejde med høringssvaret i de almindelige lokale politiske processer.

I det hele taget undrer vi os over det hastværk, som loven er blevet fremført med. Vi ved ikke hvem der reelt ønsker flere vejbaner til biler på Ring 4 Nord. Kommunerne gør ikke.

Samlet opfordring

På den baggrund opfordrer Gladsaxe Kommune til, at:

- forslaget om vejudvidelsen til biltrafik helt trækkes tilbage
- Ring 4 Nord alene udbygges med busbaner (inkl. fokus på udfordringer i kryds) og støjreducerende tiltag
- der fastsættes en målsætning om reel støjreduktion i forhold til i dag
- der etableres en åben og inddragende proces i tæt samarbejde med de berørte kommuner om et tilpasset BRT-projekt, der sætter ind hvor effekten på bussernes fremkommelighed og passagervæksten er størst

Venlig hilsen

Trafik- og Teknikudvalget

Gladsaxe Kommune

Tekniske kommentarer til høring af Forslag til lov om udbygning af Ring 4 Nord

I det følgende uddybes Gladsaxe Kommunes høringssvar i forbindelse med forslag til lov om "Udbygning af Ring 4 Nord mellem Ballerup Byvej og Hillerød motorvejen" med en række tekniske kommentarer til lovforslaget.

Uafklarede spørgsmål

Helt generelt fremstår lovforslaget som meget overordnet og upræcist i forhold til en beskrivelse af de foreslåede tiltag. Der er alene et enkelt kortbilag, der helt overordnet skitserer vejudvidelser, busbaner og støjafskærmning på strækningen. Der er ikke noget materiale, der beskriver de konkrete løsninger, herunder f.eks. omfanget af behov for arealinddragelse. Dette selvom lovforslaget skaber hjemmelsgrundlaget for "ekspropriation af de nødvendige arealer til vejanlægget".

Gladsaxe Kommune er uforstående overfor, at det konkluderes i indledningen til lovbemærkningerne, at "loven udgør godkendelsen af de udførte miljøkonsekvensvurderinger", idet der endnu ikke er offentliggjort høringsnotater. Derudover er den i lovforslaget foreslåede løsning heller ikke behandlet i sin helhed, da projekterne er analyseret separat.

Der bør være et minimum af projektmateriale og kortbilag som beskriver det projekt som foreslås. Den nuværende beskrivelse i anlægsloven mangler mere tydelighed omkring hvilke løsninger og konsekvenser, lovforslaget præcist omfatter. Der mangler således konkrete kortbilag, der viser løsninger og berørte arealer.

Den upræcise beskrivelse af projektet giver et manglende overblik over omfanget af potentielle ekspropriationer indeholdt i lovforslaget. Vi ønsker klart at tilkendegive, at ekspropriationer så vidt muligt undgås.

Vejudvidelser løser ikke trængselsudfordringen – Krydsene er flaskehalse

Af indledningen til lovbemærkningerne fremgår det, at anlægsprojektet vil øge fremkommeligheden på Ring 4 Nord. Af "3.2 Trafikale forbedringer" fremgår det, at trafikmængderne vil stige på strækningen.

Det bemærkes at en udbygning af vejbaner til biler mellem krydsene på Ring 4 Nord fra 2 til 4 spor kun i begrænset omfang vil forbedre fremkommeligheden, hvilket også fremgår af miljøkonsekvensrapporten. Her pointeres det direkte, at en vejudvidelse til biler vil være mindre effektiv end andre vejudvidelser.

Af MKV-resumeet side 12, fremgår det: "Krydsene på strækningen og særligt "Chokoladekrydset" vil i myldretiderne fortsat udgøre en flaskehals, bl.a. fordi grøntiden og kapaciteten i krydsene ikke kan øges. Chokoladekrydset vil derfor fortsat være belastet over kapacitetsgrænsen." Med andre ord vil krydsene især i myldretiden fortsat udgøre flaskehalse på strækningen og begrænse eventuelle fremkommelighedsgevinster for bilerne. Udenfor myldretiden er der ikke de store problemer med fremkommeligheden, hvilket betyder at projektet i denne tidsperiode ikke vil opleves som en forbedring.

En løsning, hvor der alene udvides med busbaner, vil derfor fremstå som et mere målrettet tiltag, hvor fremkommeligheden for den kollektive trafik forbedres, uden at der skabes større trafikmæssige udfordringer i de eksisterende flaskehalse.

Kollektiv transport på tværs er en bedre løsning

En prioritering af en BRT-lignende løsning på strækningen og i krydsene vil ud over at give en tidsgevinst også medføre en markant øget pålidelighed for busserne, dvs. at risikoen for forsinkelser mindskes markant. Ligesom det vil være muligt at øge frekvensen. Rejsetid, pålidelighed og frekvens er de faktorer, som sammen med prisen, afgør om folk vælger at

benytte kollektiv transport eller ej. Desværre afspejles dette forhold ikke i værdisætningen i de samfundsøkonomiske beregninger. Ligesom beregningerne har en tendens til at overvurdere tidstab for bilisterne som følge af BRT'en, da tidstabet lægges på hele dagen, selvom der reelt kun vil være tidstab i myldretiden.

En udvidelse alene med busbaner – uden en vejudvidelse til biler – kan gennemføres uden eller med minimale behov for ekspropriationer. BRT-busser vil kunne styrke det kollektive net med en mere højklasset løsning på tværs, som kan flytte flere mennesker på én gang og derved frigive plads på vejene til f.eks. erhvervskørsel og til de resterende bilister. Det er tilmed en mere bæredygtig løsning. Og da en tur med kollektiv transport ofte kombineres med gang eller cykling, medfører det tillige positive sundhedsgevinster.

Tværgående forbindelser i hovedstadsområdet, der går på tværs af kommunegrænser – herunder på Ring 4 Nord – bør i langt højere grad ses som en nødvendig del af et strategisk hoved-net for kollektiv transport. Højklasset tværgående kollektiv transport har effekter, der går langt ud over kommunegrænserne, da det tiltrækker borgere og pendlere fra hele hovedstadsområdet mm.

Mangelfuld beskrivelse af busbaners afslutning mod Hillerødmotorvejen

Det fremgår ikke tydeligt beskrevet i anlægsloven, hvordan de foreslåede busbaner afsluttes mod Hillerødmotorvejen. Det beskrives alene, at Ring 4 Nord på en 3,5 km strækning mellem krydsene Klausdalsbrovej og Hillerødmotorvejen udvides med en busbane i begge retninger.

I miljøkonsekvensvurderingen beskrives projektet for BRT 400S med en linjeføring henholdsvis øst eller vest omkring Værebroparken, og det er beskrevet med hvilke arealmæssige konsekvenser projektet påvirker de enkelte ejendomme. Gladsaxe Kommune har i høringssvar til miljøkonsekvensvurderingen af BRT 400S anbefalet, at der i det videre arbejde undersøges en alternativ løsning, hvor BRT-linjen føres direkte fra Ring 4 til Hillerødmotorvejens parallelramper. Det er dog uklart, om det er dette projekt, der nu beskrives ifm. anlægsloven, det er således vigtigt at understrege, at Gladsaxe Kommune ønsker, at eventuelt kommende busbaner skal føres helt frem til Hillerødmotorvejen ad Ring 4 Nord jf. ovenfor.

Støjafskærmning langs strækningen

Det beskrives i anlægsloven at der forudsættes opsat ca. 7,7 km støjafskærmning i 6 til 10 meters højde. I den netop gennemførte miljøkonsekvensvurdering beskrives et projekt, hvor der opsættes støjskærme med en højde på mellem 5-7 meter. Det bør præciseres nærmere, hvilke højder der rent faktisk planlægges opsat på de enkelte strækninger.

Derudover har vi følgende bemærkninger vedr. støjafskærmningen:

- Støjafskærmningen skal udvides til at omfatte hele strækningen frem til Hillerødmotorvejen, så der opnås en sammenhængende og effektiv støjbeskyttelse, jf. projektet for Hillerødmotorvejen, hvor støjskærmen føres helt frem til Ring 4. Det vil være oplagt at lukke den sidste del af på selve Ring 4, så idrætsanlægget ved AB kan afskærmes helt.
- At der arbejdes med forbedrede støjafskærmningsløsninger, f.eks. i form af alternative typer som såkaldte Hamborg-skærme, der kan give en mere effektiv støjdæmpning.
- At der foretages nærmere vurdering af støjskærmenes udformning og visuelle indpasning i de tilgrænsende boligområder, herunder i relation til tab af dagslys i private haver med henblik på at finde de mest optimale og hensynsfulde løsninger.
- At der i det videre arbejde indgår vurderinger af supplerende støjdæmpende virkemidler, herunder støjsvag asfalt og lavere hastighedsgrænser på strækningen.
- At støjskærmsløsningen også skal indgå i 0+ løsningen, da det er afgørende, at der etableres tiltag, der kan afbøde støjen fra vejen, også den nuværende støj.

Forbindelser på tværs af Ring 4 Nord

Da Ring 4 Nord løber igennem Gladsaxe og derved virker som en opdeling af byen, der skaber en barriere mellem boligområder, byens funktioner mm., er det vigtigt, at projektet vægter de krydsende forbindelser højt.

- Der er allerede i dag udfordringer i forbindelse med at krydse vejen som fodgænger eller cyklist, det er derfor positivt, at projektet indeholder forbedringer af krydsningsmulighederne ved Skovbrynet Skole/Idrætsanlægget samt ved Skovsøen.
- Det er vigtigt at sikre, at de nye krydsningsmuligheder kobles sammen med den eksisterende supercykelsti og skoleruter.

Supercykelstien er vigtig

Derudover bør cykling vægtes højt som en transportform, der kan understøtte mobiliteten både på de korte ture i kommunen og på de længere ture på tværs, f.eks. langs Ring 4.

- Det er en væsentlig prioritet for Gladsaxe Kommune, at den langsgående supercykelsti på Ring 4 prioriteres og ikke forringes.

Yderligere bemærkninger

Lovbemærkningerne indeholder et afsnit 4, "Konsekvenser for opfyldelsen af FN's verdensmål". Det fremføres bl.a. at "denne tidligere inddragelse understøtter Verdensmål 11 – Bæredygtige byer og lokalsamfund", herunder inkluderende og bæredygtig byplanlægning og deltagelse. Det vurderes desuden, at Verdensmål 16 om Fred, retfærdighed og stærke institutioner er understøttet, og der henvises her til "involverende, deltagende og repræsentativ beslutningstagning på alle niveauer".

Gladsaxe Kommune kan ikke genkende denne vurdering af en inkluderende proces. Dels har der ikke i tilstrækkelig grad været lyttet til kommunernes input i processen omkring udarbejdelsen af miljøkonsekvensvurderingerne, dels er den aktuelle høringsproces af lovforslaget under al kritik. Lovforslaget er udarbejdet, mens en offentlig høring fandt sted – og efterfølgende sendt i høring, før høringsnotater forelå.

Gladsaxe Kommune finder heller ikke, at det foreslåede anlægsprojekt bidrager med bæredygtig byplanlægning. Det er et projekt, der vil medføre mere biltrafik og deraf følgende miljøproblemer, projektet løser ikke støjudfordringerne, der skabes stærkere barrierer gennem byerne, og beskyttet natur inddrages.

Problematikken med, at reduktioner i bussers forsinkelse værdisættes lavt – mens reduktioner i bilisters forsinkelse vægtes højt i de samfundsøkonomiske beregninger, er en problematisk ubalance, der udgør et dårligt afsæt for en bæredygtig byplanlægning.

Der henvises i øvrigt til de tidligere fremsendte høringssvar fra Gladsaxe Kommune ifm. miljøkonsekvensvurderingerne for hhv. Udvidelse af Ring 4 Nord mellem Ballerup C og Hillerød motorvejen samt BRT på linje 400S i Ring 4-korridoren.