



Hareskovby  
Medborgerforening

Hareskovby, 8. december 2023

## Idéfasehøring om Udvidelse af Ring 4 Nord – Forslag fra Hareskovby Medborgerforening (HMB)

I aftalen om Infrastrukturplan 2035 fra juni 2021 blev det fastlagt, at der ”igangsættes en VVM-undersøgelse af en udvidelse af Ring 4 (...) til 4-sporet byvej mellem Ballerup Byvej og Hillerød motorvejen”. Daværende Transportminister Benny Engelbrecht (S) og andre folketingsmedlemmer understregede dengang, at vejen gennem Hareskovby og tilgrænsende villakvarterer skulle være en byvej med kun to spor i hver retning. Det er meget få steder i Danmark, at man kan køre gennem en by med 70 km/t, og det bør man heller ikke kunne på byvejen gennem Hareskovby, hvor hastighedsgrænsen bør være 50 km/t.

Da Ring 4 allerede på nuværende tidspunkt har to spor i hver retning på store dele af strækningen mellem Ballerup Byvej og Hillerød motorvejen, herunder også i og nær Åvej-krydset i Hareskovby, er det en ganske moderat og stedvis vejudvidelse, som Vejdirektoratet har fået til opgave at undersøge. HMB imødeser, at Vejdirektoratets miljøkonsekvensvurdering vil redegøre for konsekvenserne af det politisk aftalte projekt.

Efter at have læst Vejdirektoratets høringsfolder og præsentationen på høringsmøderne den 21. og 22. november 2023 er Hareskovby Medborgerforening (HMB) dog stærkt bekymret over, at Vejdirektoratets høring synes at vedrøre et markant udvidet projekt – der ikke matcher det politisk aftalte. Projektet kan få betydelige negative konsekvenser for byens borgere og blokere for etablering af BRT på samme strækning. Hvis Vejdirektoratet har fået yderligere instrukser fra politisk niveau, ønsker vi disse instrukser tilsendt.

HMB foreslår, at miljøkonsekvensvurderingen redegør for:

- 1. Konsekvenserne ved udvidelse af vejstrækningen mellem Ballerup Byvej og Hillerød motorvejen til en byvej med kun to spor i hver retning**, som aftalt i Infrastrukturplan 2035. HMB er uforstående overfor, at Vejdirektoratet i høringsfolder skriver, at man vil ”undersøge mulighederne for at udvide strækningen med et ekstra spor i hver retning”, idet Ring 4 allerede på nuværende tidspunkt har to spor i hver retning på store dele af strækningen, herunder også i og nær Åvej-krydset. Hvis folderens ordlyd blev taget for pålydende, ville den undersøgte løsning være en 6-sporet vej på store dele af strækningen gennem området villakvarterer. Og i Åvej-krydset ville det være en 8-sporet løsning, der undersøges, idet der i krydset i dag er to svingbaner i hver retning. Det er ikke en ”byvej”. HMB værdsætter, at Vejdirektoratet på høringsmøderne den 21. og 22. november meddelte, at formuleringen i folderen og præsentationen er misvisende og at Vejdirektoratet vil undersøge en 4-sporet byvej uden en udvidelse med ekstra spor de steder, hvor vejen allerede er 4-sporet.
- 2. Løsninger, der ikke udvider Åvej-krydset i Hareskovby.** Åvej-krydset har allerede to spor, to svingbaner og en buslomme i hver retning og udfylder fuldt ud hele den eksisterende vejmatrix. Trafikafviklingen i krydset har ikke nævneværdig nedsat fremkommelighed eller trafiksikkerhed. En udvidelse af Åvej-krydset vil indebære øget arealbehov/ekspropriationer, støj samt behov for en

Hareskovby Medborgerforening er byens fælles, samlende medborgerforening. Foreningen er stiftet i 1917, har ca. 400 husstande som frivilligt betalende medlemmer og er anerkendt som høringspart for Furesø Kommune i sager af betydning for Hareskovby. Web: [www.hareskovbymedborgerforening.dk](http://www.hareskovbymedborgerforening.dk).

stiunderføring for cyklister og forgængere, herunder skolebørn. HMB værdsætter, at Vejdirektoratet på høringsmødet den 21. november fastslog, at en udvidelse af Åvej-krydset ikke vil komme på tale.

3. **Konsekvenserne af en løsning, hvor der både etableres BRT og 4-sporet byvej på den nordlige del af Ring 4.** HMB er bekymret over, at Vejdirektoratet gennemfører særskilte miljøkonsekvensvurderinger af to forskellige men samtidige projekter i samme tracé. Vi opfordrede på høringsmødet d. 21. november til, at løsningen, hvor begge projekter realiseres, bliver beskrevet og miljøkonsekvensvurderet på linje med øvrige løsninger. Det gælder særlig konsekvenserne for støj, trafikale forhold, arealbehov/ekspropriationer, stiforbindelser, økonomiske forhold. Viden om konsekvenserne vil være essentiel, når det politisk skal besluttes, om ét eller begge projekter skal realiseres. HMB værdsætter, at Vejdirektoratet på høringsmødet fastslog, at der vil blive redegjort for udformning og konsekvenserne af en løsning, hvor både BRT og vejudvidelse etableres.
4. **Konsekvenserne ved et reduceret projekt, som afgrænses til forbedring af trafikafviklingen i og omkring krydsene med Hillerødmotorvejen, Klausdalsbrovej/Nordbuen og Ballerup Byvej.** Begrundelsen er, at der – ud fra daglige observationer og foreliggende trafikanalyser - ikke er nedsat fremkommelighed i Åvej-krydset og tilgrænsende strækninger, samt at eksisterende og fremtidig nedsat fremkommelighed på Ring 4 Nord altovervejende er relateret til de tre nævnte kryds.
5. **Støj fra byvejen.** Boligområderne omkring Ring 4 Nord udsættes allerede i dag for en betydelig og sundhedsskadelig støjbelastning fra vejtrafikken. HMB foreslår, at der i miljøkonsekvensvurderingen udelukkende redegøres for løsninger, der sikrer at ingen omkringboende vil blive udsat for vejstøj fra byvejen, der overstiger Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier. Byvejens støjafskærmning skal udformes, så den respekterer at Ring 4 er en byvej gennem et grønt boligområde, herunder en udformning med diffust materiale (ikke metal), beplantning og menneskelig skala.
6. **Byvejens forhold til lokalplan 157.** Vejmatiklen afgrænses på begge sider af villakvarterer og kommuneveje, der er omfattet af lokalplan 157 for Hareskovby. HMB opfordrer til, at Vejdirektoratet respekterer lokalplanen. Der henvises særligt til formålsbestemmelsen om, at Hareskovbys særpræg med levende hegn og begrønnede veje skal understøttes; §5.1.3, der siger at kantsten kun må udføres med granitkantsten eller brosten samt at fortove og overkørsler kun må anlægges som "Københavnertov"; §11.2-3, der siger at støjhegn skal være skjult bag et levende hegn, der skal være dækkende hele året og sikres gode vækstbetingelser og §11.4, der siger at støjafskærmning kun må etableres, når det kan dokumenteres at støjniveauet reduceres til Miljøstyrelsens vejledende støjgrænser. Det betyder, at der er krav om tilstrækkelig støjdæmpning.
7. **Byvejens beplantning.** Sidste gang Vejdirektoratet udvidede Ring 4 blev efterladt en ekstraordinært ringe og stedmoderlig beplantning. De udplantede småbuske henstod i 10-15 år uden tilvækst, og det er først indenfor de senere år, at Vejdirektoratet har forbedret beplantningen og fået den i vækst. HMB foreslår til, at Vejdirektoratet sørger for at byvejen udformes med en beplantning af træer, buske og græsser, som respekterer og afspejler byvejens forløb gennem en skovby.
8. **Smalle vognbaner.** HMB foreslår, at byvejen udformes med smallest mulige vognbaner, idet smalle vognbaner anses at ville fremme overholdelse af hastighedsgrænser, fremme en jævn og sikker trafikafvikling og reducere vejstøj. Smalle vognbaner og evt. en midterrabat med træer vil også mindske risikoen for vanvidskørsel og gaderace i nattetimerne.
9. **Cykler og gående.** HMB foreslår, at byvejen fortsat skal tilbyde trafiksikre supercykelstier og forhold for gående, samt at de eksisterende støjafskærmede stiforbindelser ud til byvejen skal opretholdes.

**10. Trafikkonsekvenser.** Den nuværende kapacitet er alene udfordret i myldretiden, hvor hastigheder over 50 km/t er uansvarlige. Samtidig er transporttiden udenfor myldretiden begrænset af lyskrydsene, der opretholdes. Konsekvenserne for rejsetider (tidsbesparelse i minutter) både i og udenfor myldretiderne ønskes belyst for alle de undersøgte løsninger. Vurderingen ønskes opdelt på små delstrækninger, da de færreste kører hele strækningen. Trafikkens fordeling mellem trafikarter (kollektiv, privat, cykler og gående) og trafiksikkerhed på skolevej (da Hareskov Skole's skoledistrikt omfatter begge sider af byvejen) samt konsekvenser for luftforurening/CO2 foreslås også undersøgt.

**11. Hastighed på byvejen.** Det er meget få steder i Danmark, at man kan køre gennem en by med 70 km/t, og det bør man heller ikke kunne på en byvej gennem Hareskovby. Miljøvurderingen foreslås udført med forudsætning om en fremtidig 50 km/t hastighedsgrænse på byvejen, da dette anses at sikre en jævn trafikafvikling mellem lyskrydsene, som er dimensionerende for byvejens kapacitet, og desuden vil nedbringe støjbelastningen og CO2-udledningen fra vejtrafikken. Miljøkonsekvenserne afledt af, at vejtransport på sigt bliver el-baseret bør inddrages. Konsekvenserne ved en fremtidig hastighedsgrænse på 60 km/t foreslås også belyst.

**12. Entydige illustrationer.** HMB foreslås, at miljøkonsekvensvurderingen ledsages af entydige illustrationer af byvejens påtænkte udformning i Åvej-krydset og på de tilgrænsende vejstrækninger, også for løsningen hvor både BRT og vejudvidelse gennemføres. Et entydigt materiale er essentielt for at kunne forholde sig konkret til løsningernes konsekvenser, herunder omfang af ekspropriationer, trafikafvikling, trafiksikkerhed, beplantning og støjdæmpning.

HMB vil modsætte sig realisering af vejudvidelsen, hvis løsningen ikke kan rummes indenfor den eksisterende vejmatrix, hvor der også skal være plads til BRT, supercykelsti, fortov, støjafskærmning og beplantning, eller medfører støj over Miljøstyrelsens vejledende støjgrænser i Hareskovby.

HMB støtter herudover op om de fælles høringssvar fra en lang række lokale grundejerforeninger langs Ring 4 i Ballerup, Herlev, Furesø og Gladsaxe kommuner, samt høringssvaret fra Furesø Kommune.

HMB står til rådighed for en konstruktiv dialog i den videre proces – og ser frem til et godt resultat.

Med venlig hilsen

Hareskovby Medborgerforening (HMB)

v/ Anders Riiber Høj, Gammel Hareskovvej 303B, 3500 Værløse, mail: andersriiberhoj@gmail.com

Følgende medlemmer af Furesø Byråd og bosat i Hareskovby bakker op om HMB's høringssvar:

- Lene Munck-Petersen, Formand for Natur, Klima, Trafik og Miljøudvalget
- Egil F. Hulgaard, Næstformand i Planudvalget
- Jesper Larsen, Næstformand for Økonomiudvalget
- Niels Jørgen Brandt, Medlem af Natur, Klima, Trafik og Miljøudvalget
- Rikke Blak-Kristiansen, Medlem af Børne og Skoleudvalget