

Lovforslag nr. L 161. Fremsat den 22. februar 2006 af ministeren for ligestilling (Eva Kjer Hansen)

## Forslag

til

# Lov om ændring af lov om ligestilling af kvinder og mænd

(Kommunale og regionale udvalg m.v. og ændring af fristen for indsendelse af ligestillingsredegørelser)

### § 1

I lov om ligestilling af kvinder og mænd, jf. lovbekendtgørelse nr. 1527 af 19. december 2004, som ændret ved § 7 i lov nr. 574 af 24. juni 2005, foretages følgende ændringer:

1. I § 5 a, stk. 2, nr. 2, ændres »stillingskategorier og« til: »stillingskategorier,« og efter nr. 2 indsættes som nyt nummer:

»3) den kønsmæssige sammensætning af de udvalg m.v., omfattet af § 10 a, der nedsættes af kommunalbestyrelsen eller regionsrådet, og«.

Nr. 3 bliver herefter nr. 4.

2. I § 5 a, stk. 3, ændres »1. september« til: »1. november«.

3. Efter § 10 indsættes:

»§ 10 a. For at fremme ligestilling af kvinder og mænd skal myndigheder eller organisationer, der stiller forslag om et medlem af udvalg m.v., der skal udpeges af kommunalbestyrelsen eller regionsrådet, foreslå både en kvinde og en mand. Hvis der stilles forslag om flere medlemmer, skal der foreslås lige mange kvinder og mænd, og i tilfælde af ulige antal én mere af det ene køn end af det andet. Tilsvarende gælder, hvor myndigheder eller organisationer efter lovgivningen skal udpege medlemmer til udvalg m.v., der ned-

sættes af kommunalbestyrelsen eller regionsrådet.

*Stk. 2.* Myndigheden eller organisationen kan fravige bestemmelsen i stk. 1, hvis der foreligger særlige grunde. Myndigheden eller organisationen skal i så fald samtidig angive begrundelsen herfor.

*Stk. 3.* Hvis myndigheder og organisationer ikke udpeger eller indstiller medlemmer i overensstemmelse med stk. 1, kan en enig kommunalbestyrelse eller et enigt regionsråd beslutte, at et udvalg m.v., som er nedsat af kommunalbestyrelsen eller regionsrådet, og som er anført på den liste, som ministeren for ligestilling fastsætter i medfør af stk. 4, kan fungere uden de pågældende medlemmer. Det samme gælder, hvis kommunalbestyrelsen eller regionsrådet ikke kan acceptere en begrundelse i henhold til stk. 2 for at fravige bestemmelsen i stk. 1.

*Stk. 4.* Ministeren for ligestilling fastsætter efter forhandling med vedkommende ministre en liste over, hvilke udvalg m.v., hvis sammensætning er reguleret i lovgivningen, og som ikke træffer generelle eller konkrete afgørelser, der er omfattet af stk. 3.«

### § 2

Loven træder i kraft dagen efter bekendtgørelsen i Lovtidende.

## Bemærkninger til lovforslaget

### Almindelige bemærkninger

#### Lovforslagets baggrund og formål

Formålet med lovforslaget er at fastsætte regler om den kønsmæssige sammensætning af kommunale og regionale udvalg, råd og lignende svarende til de regler, der gælder for offentlige udvalg m.v. nedsat af en minister. Der er dog den modifikation som følge af kommunalbestyrelsens og regionsrådets karakter af at være et kollektivt folkevalgt organ, at lov om kommunernes styrelse henholdsvis lov om regioner regulerer beslutninger i kommunalbestyrelser og regionsråd i forbindelse med nedsættelse af kommunale og regionale udvalg.

Den kønsmæssige sammensætning af kommunale og regionale udvalg m.v. skal ikke indberettes til ministeren for ligestilling, inden beskikkelse af medlemmer finder sted, således som reglen er for de statslige udvalg m.v. Overvågningen af sammensætningen af kommunale og regionale udvalg og råd vil finde sted gennem de ligestillingsredegørelser, som kommuner og regioner skal udarbejde hvert andet år og indsende til ministeren for ligestilling.

Efter ligestillingslovens § 4 gælder der allerede en forpligtelse for kommunalbestyrelser og regionsråd til at arbejde for ligestilling af kvinder og mænd, og lovforslaget vil i den forbindelse kunne give anledning til ligestillingsovervejelser både i forhold til det almindelige arbejde og ved besættelsen af medlemsposter i kommunale og regionale udvalg m.v.

For så vidt angår tidligere ændringer af loven om ligestilling af kvinder og mænd henvises til Folketingstidende 1999 – 2000, Folketingets forhandlinger spalte 5061, 8398 og 8538, Tillæg A, spalte 5252 og 5284, Tillæg B, spalte 953, Tillæg C, spalte 801, Folketingstidende 2002-03, Folketingets forhandlinger spalte 4094, 7365 og 7559, Tillæg A, spalte 2798 og 2792, Tillæg B, spalte 742, Tillæg C, spalte 314, Folketingstidende 2003-04, Folketingets forhandlinger spalte 5530, 8778 og 8978, Tillæg A spalte 4875 og 4870, Tillæg B, spalte 1250, Tillæg C spalte 480, Folketingets forhandlinger 2004-05, 2. samling, spalte

955, 4279 og 4842, Tillæg A, spalte 2232 og 2179, Tillæg C, spalte 556.

Lovgivningen om den kønsmæssige sammensætning af offentlige råd, nævn og udvalg mv., der er nedsat af en minister, har eksisteret siden 1985 (oprindelig lov nr. 147 af 24. april 1985, hvis regler i en lidt skærpet form er indføjet i den gældende ligestillingslov). Reglerne har resulteret i en fremgang i andelen af kvindelige medlemmer fra omkring 12 % i 1985 til 39 % i 2005. Baggrunden for vedtagelsen af bestemmelserne var et politisk ønske om at få flere kvinder i beslutningsprocesserne i samfundet. Kommuner og amter er ikke omfattet af den gældende lovgivning, bortset fra de tilfælde, hvor kommuner og amter skal indstille eller udpege medlemmer til statslige nævn og råd. I disse tilfælde skal kommuner og amter indstille lige mange kvinder og mænd.

#### Gældende ret

Reglerne om statslige udvalgs kønsmæssige sammensætning i ligestillingsloven er følgende: Loven omfatter offentlige udvalg, kommissioner og lignende, nedsat af en minister til at forberede fastsættelse af regler eller planlægning af samfundsmæssig betydning. Udvalg m.v. bør have en ligelig sammensætning af kvinder og mænd. Myndigheder og organisationer skal indstille både kvinder og mænd til alle poster. Ressortministeren bestemmer, hvem der skal være medlem. Indstillingsreglen kan fraviges, hvis der foreligger særlige grunde. Den påtænkte sammensætning indberettes inden beskikkelse af medlemmerne til ministeren for ligestilling, som herved får mulighed for at drøfte sammensætningen med ressortministeren. Hvis sammensætningen ikke er ligelig, kan ligestillingsministeren anmode ressortministeren om en begrundelse og i særlige tilfælde anmode om en fornyet sammensætning.

#### Lovforslagets indhold

Da der også for de kommunale og regionale råd, nævn, udvalg og lignende er et ønske om en lige køns-

mæssig repræsentation, foreslås det, at der kommer til at gælde samme regler som for de statslige udvalg m.v., i det omfang, det er muligt under hensyn til kommunalbestyrelsens henholdsvis regionsrådets karakter af at være folkevalgt organ, der er underkastet reglerne i loven om kommunernes styrelse henholdsvis regionsloven om valg af medlemmer til udvalg, råd, bestyrelser mv. Efter disse regler sker kommunalbestyrelsens og regionsrådets valg af to eller flere medlemmer til udvalg m.v. ved forholdstalsvalg. Efter forholdstalsvalgmetoden besætter valggrupper i kommunalbestyrelsen eller regionsrådet pladser i det pågældende udvalg m.v. i forhold til gruppens størrelse og i den rækkefølge mandatene tilfalder gruppen. En kandidatliste i kommunalbestyrelsen eller regionsrådet kan udgøre en valggruppe for sig, men flere lister kan også slutte sig sammen i valggrupper. Ved forholdstalsvalgmetoden sikres det, at også mindretal bliver repræsenteret i udvalg m.v., hvortil kommunalbestyrelsen eller regionsrådet udpeger medlemmer.

På den baggrund indeholder lovforslaget bestemmelser om, at de myndigheder og organisationer, der indstiller til kommunalbestyrelsens eller regionsrådets valg af medlemmer til udvalg m.v. skal indstille lige mange kvinder og mænd til udvalgsposterne, og at henholdsvis kommunalbestyrelsen og regionsrådet herefter bestemmer, hvem der skal være medlem af udvalget, rådet m.v. efter reglerne i loven om kommunernes styrelse henholdsvis regionsloven.

Forslaget er meget aktuelt nu, hvor kommunalreformen skal gennemføres med deraf følgende nedsættelser af mange nye råd og udvalg m.v.

Af hensyn til at undgå unødige kommunale og regionale indberetninger er det ikke fundet hensigtsmæssigt at indføre en indberetningspligt til ministeren for ligestilling, inden medlemmerne beskikkes, om den forventede sammensætning af de kommunale og regionale udvalg, således som det gælder for statslige udvalg. Den forventede sammensætning af de statslige udvalg skal indberettes til ministeren for ligestilling, inden medlemmerne beskikkes. Overvågningen af sammensætningen af kommunale og regionale udvalg og råd vil finde sted gennem de ligestillingsredegørelser, som kommuner og regioner skal udarbejde hvert andet år og indsende til ministeren for ligestilling. Som følge heraf foreslås ligestillingslovens § 5 a ændret, så det fremgår, at ligestillingsredegørelserne skal indeholde oplysninger om den kønsmæssige sammensætning af kommunale og regionale råd og udvalg m.v.

Endelig foreslås fristen for indsendelse af kommunale og regionale redegørelser ændret fra den 1. sep-

tember til 1. november i de år, hvor redegørelserne udarbejdes, dvs. hvert andet år. Forslaget til ændringen skyldes, at mange kommuner har oplyst, at de har haft vanskeligt ved at overholde fristen, da kommunalbestyrelserne ikke træder sammen i sommerferien.

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

Lovforslaget vurderes ikke at have økonomiske konsekvenser for kommuner og amtskommuner og regioner. De økonomiske konsekvenser af lovforslaget forhandles med de kommunale parter.

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

Forslaget har været sendt til Erhvervs- og Selskabsstyrelsens Center for Kvalitet i ErhvervsRegulering med henblik på en vurdering af, om forslaget skal forelægges Økonomi- og Erhvervsministeriets virksomhedspanel. Styrelsen vurderer ikke, at forslaget er erhvervsrelevant. Lovforslaget bør derfor ikke forelægges Økonomi- og Erhvervsministeriets virksomhedspanel.

#### *Administrative konsekvenser for borgerne*

Lovforslaget vurderes ikke at have administrative konsekvenser for borgerne.

#### *Miljømæssige konsekvenser*

Lovforslaget vurderes ikke at have miljømæssige konsekvenser.

#### *Forholdet til EU-retten*

Lovforslaget indeholder ikke EU-retlige aspekter.

#### *Ligestillingsmæssige konsekvenser*

Lovforslaget har til formål at fremme ligestilling af kvinder og mænd med hensyn til at deltage i beslutningsprocesserne i samfundet. Lovforslaget vurderes at have positive ligestillingsmæssige konsekvenser. Reglerne om sammensætningen af offentlige udvalg m.v., nedsat af en minister, har været gældende siden 1985 og har medført, at kvindeandelen i udvalg m.v. er steget gennem årene fra 12 % til 39 %.

#### *Høring*

Forslaget har været sendt til høring hos Kommunernes Landsforening, Amtrådsforeningen, Frederiksberg og Københavns Kommuner, Dansk Arbejdsgiverforening, Sammenslutningen af Landbrugets Arbejdsgiverforeninger, Finanssektorens Arbejdsgiverforening, Kristelig Arbejdsgiverforening, Landsorga-

nisationen i Danmark, Funktionærernes og Tjenestemændenes Fællesråd, Akademikernes Centralorganisation, Kristelig Fagbevægelse, Ledernes Hovedorganisation, Centralorganisationernes Fællesudvalg, Kommunale Tjenestemænd og Overenskomstansatte,

Advokatrådet, Dommerforeningen, Dansk Kvinde-samfund, Foreningen af Aktive kvinder, Institut for Menneskerettigheder, Kvinderådet samt Maskulint Forum.

*Samlet vurdering af lovforslagets konsekvenser*

	Positive konsekvenser/ mindreudgifter	Negative konsekvenser/ merudgifter
Økonomiske konsekvenser for stat, kommuner og amtskommuner	Ingen	Ingen
Administrative konsekvenser for stat, kommuner og amtskommuner	Ingen	Ingen
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	Ingen
Administrative konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	Ingen
Administrative konsekvenser for borgerne	Ingen	Ingen
Miljømæssige konsekvenser	Ingen	Ingen
Forholdet til EU-retten	Forslaget indeholder ikke EU-retlige aspekter	

*Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser*

*Til § 1*

Til nr. 1

Det foreslås, at der i kommunernes og regionernes ligestillingsredegørelser, der skal indsendes til ministeren for ligestilling hvert andet år, oplyses om den kønsmæssige sammensætning af de udvalg, råd og lignende, som nedsættes af kommunalbestyrelsen eller regionsrådet, og som er omfattet af den i nr. 3 foreslåede bestemmelse. Oplysning om den kønsmæssige sammensætning skal således alene gives for de udvalg m.v., der nedsættes af kommunalbestyrelsen eller regionsrådet og ikke for andre udvalg m.v., hvortil kommunalbestyrelsen eller regionsrådet udpeger et eller flere medlemmer efter indstilling. For at undgå unødige kommunale og regionale indberetninger er det ikke fundet hensigtsmæssigt at indføre en indberetningspligt til ministeren for ligestilling, inden medlemmerne besikkes, om den forventede sammensætning af de kommunale og regionale udvalg m.v., således som det gælder for statslige udvalg, nedsat af en minister. Overvågningen af kommunale og regionale råd og udvalg m.v. varetages af ministeren for ligestilling efterfølgende ved indsendelsen af ligestillingsredegørelser

med oplysninger om den kønsmæssige sammensætning af udvalg mv.

Til nr. 2

Det foreslås, at tidspunktet for kommuner og regioners indsendelse af ligestillingsredegørelser til ministeren for ligestilling rykkes fra den 1. september til den 1. november i de år, hvor redegørelserne udarbejdes. Det fremgår af § 5 a, at kommunalbestyrelser og regionsråd mindst hvert andet år redegør for situationen med hensyn til ligestilling mellem kvinder og mænd. Det betyder, at kommuner og regioner efter den nye tidsfrist skal indsende ligestillingsredegørelser næste gang inden den 1. november 2007.

Ændringen skyldes, at mange kommuner pga. ferietiden har vanskeligheder med at overholde fristen den 1. september. Redegørelserne skal vedtages af kommunalbestyrelserne i et møde, og der er sædvanligvis ikke møder i sommerferien.

Til nr. 3

Det foreslås, at der i ligestillingsloven indføres bestemmelser om den kønsmæssige sammensætning af kommunale og regionale udvalg, råd og lignende.

Det vil være en forudsætning for at kunne blive beskikket som medlem af et udvalg m.v., at den pågæl-

## F. t. l. vedr. ligestilling af kvinder og mænd

dende, der indstilles eller udpeges, er i besiddelse af de for udvalgsarbejdet nødvendige relevante kvalifikationer.

Bestemmelsen omfatter alle udvalg m.v., der nedsættes af kommunalbestyrelsen eller regionsrådet, eller hvortil kommunalbestyrelsen eller regionsrådet udpeger medlemmer. Dette omfatter både udvalg m.v., nedsat af kommunalbestyrelsen og regionsrådet efter egen beslutning, og udvalg m.v., nedsat i henhold til lov. Også udvalg nedsat af kommunalbestyrelsens eller regionsrådets udvalg eller af kommunens eller regionens forvaltning er omfattet, men bestemmelsen gælder kun udvalg m.v. i det omfang, udvalget m.v. enten som følge af kommunalbestyrelsens eller regionsrådets egen beslutning eller som følge af lovgivningen har medlemmer, der udpeges efter indstilling fra andre myndigheder eller organisationer. Bestemmelsen gælder, uanset om kommunalbestyrelsen eller regionsrådet er forpligtet til at følge indstillingen eller ej. Ved myndigheder eller organisationer forstås ethvert offentligretligt eller privatretligt retssubjekt, der er forskelligt fra kommunen eller regionen. En kommunes økonomiudvalg og stående udvalg, en regions forretningsudvalg samt andre udvalg, der alene består af kommunalbestyrelses- henholdsvis regionsrådsmedlemmer eller af kommunalt eller regionalt ansatte, der ikke udpeges efter indstilling fra andre, er således ikke omfattet af bestemmelsen. Som eksempel på udvalg, der er omfattet, kan nævnes Handicapråd.

Selve betegnelsen udvalg er ikke afgørende for, om lovens bestemmelser skal anvendes ved medlemsbeskikkelser. Også når andre betegnelser, som f.eks. råd, nævn, kommissioner mv. skal anvendes, er loven gældende. Interne arbejdsgrupper inden for kommunen eller regionen, hvor der typisk ikke foreligger en egentlig beskikkelse, falder uden for loven.

Efter stk. 1 skal der stilles forslag om både en kvinde og en mand, når myndigheden eller organisationen skal foreslå eller udpege et medlem af udvalg m.v., der skal udpeges af kommunalbestyrelsen eller regionsrådet. Tilsvarende gælder, hvor myndigheden eller organisationen efter lovgivningen skal udpege medlemmer til et udvalg m.v., der nedsættes af kommunalbestyrelsen eller regionsrådet. Det betyder, at det også i de tilfælde, hvor myndighedens eller organisationens indstilling til kommunalbestyrelsen eller regionsrådet anses for bindende og i tilfælde, hvor myndigheden eller organisationen vælger medlemmet, fremover vil være kommunalbestyrelsen, henholdsvis regionsrådet, der afgør, om den indstillede kvinde eller den indstillede mand skal beskikkes som medlem.

Stk. 2 indeholder en adgang for myndigheden eller organisationen til at fravige kravet om at indstille både kvinder og mænd, hvor der foreligger særlige grunde. Undtagelsesbestemmelsen kan tænkes anvendt i tilfælde, hvor krav om en særlig fagkundskaab efter konkret vurdering udelukker en ligelig køns sammensætning. Der kan endvidere være myndigheder eller organisationer, som ikke har mulighed for at lade sig repræsentere med både kvinder og mænd, for eksempel fordi det ene køn kun i ringe omfang er repræsenteret eller valgt ind i kompetente organer. Særlige grunde kan tillige foreligge, hvis organisationen ikke har mulighed for at foreslå eller udpege både kvinder og mænd med de for udvalgsarbejdet fornødne kvalifikationer og/eller sagkundskaab.

Myndigheden eller organisationen skal i alle tilfælde udarbejde en udførlig og konkret begrundelse i det enkelte tilfælde, hvor undtagelsesbestemmelsen ønskes anvendt.

I stk. 3 foreslås, at hvis der ikke foreligger særlige grunde for at fravige indstillingsreglerne, og de indstillende organisationer m.v. ikke indstiller både kvinder og mænd, kan en enig kommunalbestyrelse eller et enig regionsråd bestemme, at udvalget kan fungere uden de pågældende medlemmer. En enig kommunalbestyrelse eller et enig regionsråd kan således lade poster være ubesatte, hvis der ikke indstilles begge køn, og begrundelsen for fravigelse af indstillingsreglerne ikke kan accepteres. Bestemmelsen indebærer, at bestemmelser i andre love m.v. om sammensætningen og antallet af medlemmer i udvalg m.v. kan fraviges. Der opstår således ikke regelkonflikter mellem på den ene side ligestillingsloven og på den anden side lovgivningen om de pågældende udvalg m.v.

Stk. 3 gælder alene for udvalg m.v., nedsat af kommunalbestyrelsen eller regionsrådet, hvis eksistens og sammensætning er reguleret i lovgivningen, og som ikke træffer konkrete eller generelle afgørelser jf. her ved stk. 4. Hvor udvalg m.v. som en del af sin virksomhed træffer sådanne afgørelser, bør den af lovgivningsmagten fastsatte sammensætning af udvalget af retssikkerhedsmæssige grunde respekteres. Som eksempler på sådanne udvalg m.v. kan nævnes boligkommissioner, der er nedsat af kommunalbestyrelsen, og som træffer afgørelser efter byfornyelsesloven om kondemnering m.v., og hvis medlemskreds bl.a. omfatter medlemmer indstillet af henholdsvis grundejerforeninger og lejerforeninger i kommunen. For at skabe klarhed over, hvilke udvalg m.v. der er omfattet af stk. 3, indeholder bestemmelsen en henvisning til en positivliste over, hvilke udvalg m.v. der er omfattet. Denne liste fastsættes af ligestillingsministeren efter

bemyndigelsen i stk. 4 på baggrund af forhandling med de berørte ministerier.

For udvalg m.v., hvis eksistens eller sammensætning ikke er reguleret i lovgivningen, gælder stk. 3 ikke, fordi kommunalbestyrelsen efter gældende regler ved flertalsbeslutning kan indskrænke antallet af medlemmer. Og med lovforslaget forudsættes, at det er fuldt sagligt for kommunalbestyrelsen at træffe en sådan beslutning med henvisning til, at vedkommende organisation ikke har indstillet en af hvert køn.

I stk. 4 foreslås, at ligestillingsministeren efter forhandling med vedkommende minister fastsætter, hvilke udvalg m.v. der er omfattet af stk. 3. Det fremgår af bestemmelsen, at listen kun kan omfatte udvalg m.v., hvis sammensætning er reguleret i lovgivningen, og som ikke træffer konkrete eller generelle afgørelser, jf. bemærkningerne til stk. 3.

### *Til § 2*

Det foreslås, at lovforslaget træder i kraft dagen efter bekendtgørelsen i Lovtidende.

Dette indebærer, at § 1, nr. 3, den foreslåede § 10 a om kommunale og regionale udvalg m.v. finder anvendelse for organisationers og myndigheders indstillinger og udpegelser til kommunale og regionale udvalg m.v. efter lovens ikrafttræden. Dette har navnlig den betydning, at bestemmelsen vil finde anvendelse for organisationers og myndigheders indstillinger og udpegelser til kommunale og regionale udvalg m.v., som kommunalbestyrelserne i de nye kommuner og regionsrådene skal nedsætte på deres konstituerende møde, der skal finde sted senest den 15. december 2006.

## Bilag 1

## Lovforslaget sammenholdt med gældende lov

## Gældende formulering

## Lovforslaget

§ 5 a. Kommunalbestyrelsen og amtsrådet skal over for kommunens og amtskommunens beboere mindst hvert andet år redegøre for situationen med hensyn til ligestillingen mellem kvinder og mænd blandt de kommunalt og amtskommunalt ansatte. Redegørelsen skal vedtages af kommunalbestyrelsen og amtsrådet i et møde.

Stk. 2. Redegørelsen skal indeholde oplysning om,

- 1) hvorvidt kommunen eller amtskommunen har formuleret en ligestillingspolitik, og i givet fald det nærmere indhold af denne,
- 2) den kønsmæssige fordeling i forhold til de enkelte stillingskategorier og
- 3) andre forhold, der skønnes at have betydning for kommunens eller amtskommunens indsats på ligestillingsområdet.

Stk. 3. Redegørelserne indsendes til ministeren for ligestilling inden den 1. september i de år, hvor redegørelserne udarbejdes.

## § 1

I lov om ligestilling af kvinder og mænd, jf. lovbe- kendtgørelse nr. 1527 af 19. december 2004, som ændret ved § 7 i lov nr. 574 af 24. juni 2005, foreta- ges følgende ændringer:

1. I § 5 a, stk. 2, nr. 2, ændres »stillingskategorier og« til: »stillingskategorier,« og efter nr. 2 indsættes som nyt nummer:

»3) den kønsmæssige sammensætning af de udvalg m.v., omfattet af § 10 a, der nedsættes af kom- munalbestyrelsen eller regionsrådet, og«.

Nr. 3 bliver herefter nr. 4.

2. I § 5 a, stk. 3, ændres »1. september« til: »1. no- vember«.

3. Efter § 10 indsættes:

»§ 10 a. For at fremme ligestilling af kvinder og mænd skal myndigheder eller organisationer, der stiller forslag om et medlem af udvalg m.v., der skal udpeges af kommunalbestyrelsen eller regionsrådet, foreslå både en kvinde og en mand. Hvis der stilles forslag om flere medlemmer, skal der foreslås lige mange kvinder og mænd, og i tilfælde af ulige antal én mere af det ene køn end af det andet. Tilsvarende gælder, hvor myndigheder eller organisationer efter lovgivningen skal udpege medlemmer til udvalg m.v., der nedsættes af kommunalbestyrelsen eller re- gionsrådet.

*Stk. 2.* Myndigheden eller organisationen kan fravige bestemmelsen i stk. 1, hvis der foreligger særlige grunde. Myndigheden eller organisationen skal i så fald samtidig angive begrundelsen herfor.

*Stk. 3.* Hvis myndigheder og organisationer ikke udpeger eller indstiller medlemmer i overensstemmelse med stk. 1, kan en enig kommunalbestyrelse eller et enigt regionsråd beslutte, at et udvalg m.v., som er nedsat af kommunalbestyrelsen eller regionsrådet, og som er anført på den liste, som ministeren for ligestilling fastsætter i medfør af stk. 4, kan fungere uden de pågældende medlemmer. Det samme gælder, hvis kommunalbestyrelsen eller regionsrådet ikke kan acceptere en begrundelse i henhold til stk. 2 for at fravige bestemmelsen i stk. 1.

*Stk. 4.* Ministeren for ligestilling fastsætter efter forhandling med vedkommende ministre en liste over, hvilke udvalg m.v., hvis sammensætning er reguleret i lovgivningen, og som ikke træffer generelle eller konkrete afgørelser, der er omfattet af stk. 3.«

## § 2

Loven træder i kraft dagen efter bekendtgørelsen i Lovtidende.



Til lovforslag nr. L 161. Skriftlig fremsættelse (22. februar 2006)

**Ministeren for ligestilling (Eva Kjer Hansen):**

Herved tillader jeg mig for Folketinget at fremsætte:

*Forslag til lov om ændring af lov om ligestilling af kvinder og mænd (Kommunale og regionale udvalg m.v. og ændring af fristen for indsendelse af ligestillingsredegørelser)*

(Lovforslag nr. L 161).

Formålet med lovforslaget er at fastsætte regler om den kønsmæssige sammensætning af kommunale og regionale udvalg m.v. svarende til de regler, der gælder for offentlige udvalg m.v. nedsat af en minister. Det vil sige, at myndigheder og organisationer skal foreslå lige mange kvinder og mænd til medlemmer af kommunale og regionale udvalg. Reglerne gælder alene for udvalg med medlemmer, der indstilles af myndigheder og organisationer, og reglerne gælder ikke for de folkevalgte medlemmer.

Lovforslaget tager højde for, at lov om kommunernes styrelse henholdsvis lov om regioner regulerer beslutningerne i kommunalbestyrelser og regionsråd angående nedsættelse og sammensætningen af kommunale og regionale udvalg (forholdstalsvalgmetoden).

Hvis myndigheder og organisationer ikke udpeger eller indstiller både kvinder og mænd til

medlemmer eller ikke kommer med en begrundelse for ikke at gøre det, kan en enig kommunalbestyrelse eller et enigt regionsråd beslutte, at et udvalg m.v., kan fungere uden de pågældende medlemmer. Dette gælder ikke for udvalg m.v., som er lovregulerede, og som træffer konkrete eller generelle enkeltafgørelser.

Overvågningen af sammensætningen af kommunale og regionale udvalg m.v. vil finde sted gennem de ligestillingsredegørelser, som kommuner og regioner skal udarbejde hvert andet år og indsende til ministeren for ligestilling.

Forslaget vurderes ikke at have økonomiske eller administrative konsekvenser. De økonomiske konsekvenser af lovforslaget forhandles med de kommunale parter.

Forslaget vurderes at have positive ligestillingsmæssige konsekvenser. Reglerne om sammensætningen af offentlige udvalg, nedsat af en minister, har været gældende siden 1985 og har medført en stor stigning af kvindeandelen i udvalg og råd.

Lovforslaget foreslås at træde i kraft dagen efter bekendtgørelsen i Lovtidende.

Med disse bemærkninger skal jeg indstille lovforslaget til Folketingets velvillige behandling.

Lovforslag nr. L 162. Fremsat den 22. februar 2006 af transport- og energiministeren (Flemming Hansen)

## Forslag

til

# Lov om anlæg af 1. etape af Frederikssundmotorvejen mellem Motorring 3 og Motorring 4

§ 1. Transport- og energiministeren bemyndiges til:

- 1) at anlægge en hovedlandevej mellem Motorring 3 i Rødovre og Ring 3 i Glostrup (Ejby) som motorvej med de fornødne tilslutninger til det eksisterende vejnet, og
- 2) at udbygge Frederikssundmotorvejen mellem Ring 3 og Motorring 4 fra de nuværende 4 til 6 spor, og
- 3) at udbygge rundkørslen i krydset Frederikssundsvej og J.F. Willumsens Vej i Frederikssund, og
- 4) at nedklassificere den nuværende hovedlandevej Jyllingevej til kommunevej mellem Motorring 3 og Ring 3.

§ 2. Transport- og energiministeren kan på begæring af ejeren forlods erhverve en ejendom, der berøres særligt indgribende af planerne om en motorvej på strækningen mellem Motorring 3 og Motorring 4 samt på strækningen fra Motor-

ring 4 til Frederikssund, når ejeren af særlige personlige grunde ønsker at afstå ejendommen før det tidspunkt, hvor der kan foretages ekspropriation.

*Stk. 2.* Overtagessummen fastsættes af de ekspropriations- og taksationsmyndigheder, der er nævnt i lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom.

§ 3. På strækningen af Motorring 3 mellem Roskildevej og Slotsherrensvej kan der pålægges byggelinjer med en indbyrdes afstand på op til 120 m. Ved pålæg af byggelinjer finder bestemmelserne i lov om offentlige veje om sikring af vejanlæg i øvrigt anvendelse.

§ 4. Loven træder i kraft dagen efter bekendtgørelsen i Lovtidende.

§ 5. § 1, nr. 4, i lov nr. 238 af 7. juni 1968 om visse hovedlandevejsstrækninger ophæves.

## Bemærkninger til lovforslaget

### *Almindelige bemærkninger*

Lovforslaget indeholder en bemyndigelse til transport- og energiministeren til at anlægge 1. etape af Frederikssundmotorvejen mellem Motorring 3 og Motorring 4, og er – med en række justeringer – en genfremsættelse af L11, som blev fremsat for Folketinget den 6. oktober 2004 (Folketingstidende 2004-2005, 1. samling, tillæg A 327) og 1. behandlet i Folketinget den 27. oktober 2004 (Folketingets forhandlinger fra nævnte dato side 682). L11 bortfaldt ved udskrivelsen af Folketingsvalget den 8. februar 2005.

For at skåne Vestskoven og Vestvolden er der i projektet for 1. etape af Frederikssundmotorvejen indarbejdet en række miljøforbedringer og foretaget en optimering af linjeføringen. Dette er sket i forlængelse af en række spørgsmål fra Trafikudvalget i forbindelse med Folketingets behandling af L11 og drøftelser blandt forligspartierne bag trafikaftalen af 5. november 2003.

Justeringerne indebærer bl.a., at de skovområder, der inddrages ved anlæg af vejen, vil blive søgt reetableret med udgangspunkt i Vestskoven. Herudover afsættes der midler til etablering af yderligere 26 ha skov til rekreative formål i takt med, at der viser sig mulighed for erhvervelse af arealer hertil. Dermed øges Vestskovens samlede areal.

Endvidere indgår det i det justerede projekt, at der for at mindske støjudbredelsen fra vejanlægget vil blive anvendt en særlig støjsvag belægning, og der vil efter nærmere aftale med Skov- og Naturstyrelsen blive etableret støjvolde ind mod Vestskoven. Det sydgående spor på Motorring 3 er flyttet mod vest og sænket syd for Jyllingevej for at mindske støjgenerne og påvirkningen af Vestskoven i Glostrup Kommune og Vestvolden i Rødovre Kommune.

Der er i det justerede projekt foretaget en optimering af flettestrækningen fra Ring 3 til Motorring 3 i østgående retning i forhold til det oprindeligt fremsatte lovforslag, så denne øges til ca. 850 meter. Derved sikres en forbedring af trafiksikkerheden og trafikafviklingen. Der skabes plads til den forlængede flette-

strækning ved, at tilkørselsrampen fra Ring 3 til Frederikssundmotorvejen i østgående retning bygges som sløjferampe.

### *1. Lovforslagets hovedindhold og baggrund*

#### *1.1 Hovedindhold*

Lovforslaget indeholder en bemyndigelse til transport- og energiministeren til at anlægge en ca. 1,5 km lang motorvej mellem Motorring 3 i Rødovre og Ring 3 i Glostrup (Ejby) og til at udbygge den eksisterende Frederikssundmotorvej fra 4 til 6 spor på strækningen mellem Ring 3 og Motorring 4 syd for Ballerup samt udbygge rundkørslen i krydset Frederikssundsvej og J.F. Willumsens Vej i Frederikssund.

Forslaget er et led i udmøntningen af trafikaftalen af 5. november 2003 mellem regeringen, Dansk Folkeparti, Det Radikale Venstre og Kristendemokraterne om investeringer på trafikområdet for de kommende ti år. Efter aftalen skal Frederikssundmotorvejen igangsættes med en 1. etape, der omfatter strækningen mellem Motorring 3 og Motorring 4 og rundkørslen ved Frederikssund med en forventet anlægsperiode 2006-2012. Af hensyn til koordinering med Motorring 3-projektet er projekteringen påbegyndt i 2004 i henhold til aktstykke 200 af 2. september 2004.

I trafikaftalen indgår det også, at der i 2004-2005 gennemføres supplerende undersøgelser af mulighederne for udbygning af Frederikssundsvej, således at der senere kan træffes beslutning om den videre linjeføring fra Motorring 4 mod vest. Disse undersøgelser forventes afsluttet i 2006.

#### *1.2 Baggrund*

I 1963 udsendte Vejdirektoratet en rapport om det fremtidige vejsystem i Nordsjælland. Heri blev en motorvejsforbindelse syd om Ballerup videre til hovedlandevej 141 øst for Frederikssund beskrevet.

Ved lov nr. 252 af 8. juni 1967 gav Folketinget projekteringsbemyndigelse til en motorvej fra Motorring 3 ved Ejby til området øst for Frederikssund.

Projekteringsbemyndigelsen blev ved lov nr. 238 af 7. juni 1968 fulgt op af en anlægsbemyndigelse til en motorvej fra Motorring 3 til Ring 4 (Motorring 4) i Ballerup.

Den første strækning af Frederikssundmotorvejen mellem Ring 3 og Motorring 4 blev anlagt i 1976-78 i henhold til den ovennævnte anlægslov. På den ca. 1,5 km lange strækning fra Motorring 3 til Ring 3 erhvervede Vejdirektoratet arealer til anlæg af en motorvej. Strækningen mellem Ring 3 og Motorring 3 blev imidlertid ikke anlagt på grund af et statsligt byggestop. Brugsretten til disse arealer er udlånt til statskovvæsenet. Den videre linjeføring mod Frederikssund mellem Motorring 4 og rute 6 (Roskilde-Slangerup) blev i 1975 sikret med et byggelinjepålæg, som er tinglyst på ejendommene. Disse byggelinjer vil dog på baggrund af den gennemførte VVM-undersøgelse, jf. punkt 2.1, blive ophævet, hvor byggelinjerne ikke længere er aktuelle.

I 1987-89 blev der på foranledning af de berørte kommuner og amter gennemført en undersøgelse af, hvorledes trafikbetjeningen i Frederikssundfingern kunne forbedres. Undersøgelsen resulterede i fire forslag, men der blev ikke truffet beslutning om valg af linjeføring.

I 1994 udsendte Københavns Amt et regionplantillæg med en VVM-undersøgelse for en første etape af Frederikssundmotorvejens forlængelse i form af en 2-sporet motortrafikvej i fortsættelse af den eksisterende motorvej fra Motorring 4 til Smørum Parkvej. Regionplantillægget blev vedtaget, men planen blev ikke realiseret.

Den nuværende Frederikssundsvej mellem Frederikssund og Motorring 3 er anlagt som landevej, men blev i 1998 overdraget til staten som hovedlandevej vest for Ring 4.

Vejen har blandet trafik og mange kryds i niveau både med og uden signalregulering. Vejen benyttes i stor udstrækning af pendlere, bl.a. mellem boligområderne i Frederikssund, Ølstykke, Stenløse, Veksø, Måløv, Ballerup og erhvervsområderne i og omkring København.

Med op til 46.000 biler pr. hverdagsdøgn (2002) lige vest for Ring 4 i Ballerup er Frederikssundsvej en af de mest trafikerede hovedlandeveje i Danmark uden for motorvejsnettet. De store trafikmængder giver anledning til kødannelser og forsinkelser i myldretiderne, omfattende sivetrafik på det omliggende vejnet, et stort antal trafikulykker samt støjgener for vejens omgivelser. Der er i dag også kapacitetsproblemer i den eksisterende rundkørsel ved Frederiks-

sundsvejs krydsning med J.F. Willumsens Vej i Frederikssund.

Idet Frederikssundmotorvejen i dag ikke er ført helt til Motorring 3, men ophører ved Ring 3, er der ikke sammenhæng i motorvejsnettet omkring København mellem Motorring 4 og Motorring 3. Trafikken på Jyllingevej mellem Motorring 3 og Ring 3 er ca. 37.000 biler pr. hverdagsdøgn (2002) og på Frederikssundmotorvejen mellem Ring 3 og Motorring 4 ca. 35.000 pr. hverdagsdøgn. Krydset mellem Ring 3 og Jyllingevej, hvor den eksisterende Frederikssundmotorvej ophører, er en trafikalt flaskehals, og på Jyllingevej er der sket mange trafikulykker i krydsene på strækningen mellem Motorring 3 og Ring 3.

## 2. VVM-undersøgelse og høringsvar

### 2.1 VVM-undersøgelsen

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

VVM-undersøgelsen omfattede anlæg af en ca. 30 km lang motorvej fra Motorring 3 til Frederikssund og er gennemført i 2000-2002 i overensstemmelse med Rådets direktiv 85/337/EØF af 27. juni 1985 (EF-Tidende 1985 nr. L 175, side 40) som ændret ved Rådets direktiv 97/11/EF af 3. marts 1997 (EF-Tidende 1997 nr. L 73, side 5). Miljøundersøgelserne har omfattet kortlægning af natur, kulturhistorie og landskab i en bred interessekorridor, miljøvurdering af de foreslåede linjeføringer og indarbejdelse af miljøhensyn i projektet, herunder justering af linjeføringer, fauna- og stipassager, erstatningsnatur m.m.

VVM-processen blev indledt med en offentlighedsfase i perioden fra 1. februar til 1. april 2000, hvor der blev afholdt fire borgermøder, og borgerne blev opfordret til at indsende idéer og forslag til undersøgelsen. Vejdirektoratet modtog i alt 93 svar, som indgik i undersøgelsen.

Undersøgelsen omfattede to hovedforslag og en række alternative linjeføringsforslag til anlæg af en motorvej mellem Motorring 3 og Frederikssund. I VVM-undersøgelsen er de to hovedforslag, Hovedforslag 1 (åben-land-løsningen gennem Værebros Ådal) og Hovedforslag 2 (bymotorvejsløsningen gennem Ølstykke og Stenløse), sammenfaldende på strækningen mellem Motorring 3 og Motorring 4.

Resultatet af undersøgelsen er beskrevet i følgende rapporter fra Vejdirektoratet, der kan læses på [www.vejdirektoratet.dk](http://www.vejdirektoratet.dk):

Rapport 250 - »Sammenfattende rapport«,

Rapport 251 - »Æstetisk vurdering og visualisering«,

Rapport 252 - »Miljøvurdering« og

Rapport 253 - »Arealanvendelsesanalyse«

Rapporterne blev med brev af 23. oktober 2002 sendt til Trafikudvalget (Trafikudvalget, 2002-2003, alm. del - bilag 120).

VVM-redegørelsen var fremlagt i offentlig høring fra 23. oktober til 18. december 2002, og i tilknytning hertil blev der afholdt syv borgermøder i området, hvor tilsammen ca. 2.100 borgere deltog. VVM-redegørelsen blev endvidere sendt til en række myndigheder, interesseorganisationer og foreninger.

## 2.2 Høringssvar

VVM-undersøgelsen var genstand for stor offentlig interesse, og der indkom et stort antal bemærkninger og forslag i høringsperioden. Vejdirektoratet modtog i denne offentlighedsfase ca. 360 høringssvar fra myndigheder, borgere, virksomheder og interesseorganisationer.

Høringen er beskrevet i Vejdirektoratets notat fra juni 2003: »Ny højklasset vej i Frederikssundfingren. Høringsnotat vedr. den offentlige høring 23. oktober - 18. december 2002«. Notatet er offentliggjort på [www.vejdirektoratet.dk](http://www.vejdirektoratet.dk).

Der var ved høringen i 2002 en overvægt af kommunale og amtslige myndigheder, der gik ind for etablering af en motorvej i Hovedforslag 1, men der var også synspunkter imod at etablere en ny motorvej i Frederikssundfingren.

Frederikssund, Slangerup, Ølstykke, Stenløse, Ballerup og Herlev Kommuner samt Hovedstadens Udviklingsråd og Frederiksborg Amt anbefalede i deres høringssvar Hovedforslag 1.

Ledøje-Smørum Kommune og vestegnskommunerne Rødovre, Glostrup og Albertslund Kommuner ønskede ikke, at der blev etableret en ny motorvej i Frederikssundfingren. Kommunerne anbefalede i stedet, at der etableres en ny ringforbindelse vest for Ring 4, at Frederikssundsvej udbygges, og at den kollektive trafik styrkes.

Et flertal i byrådet i Gundsø Kommune anbefalede en motorvejsløsning fra Frederikssund til Ballerup. Syv af byrådets medlemmer pegede på VVM-redegørelsens Hovedforslag 1, to af byrådets medlemmer pegede på Hovedforslag 2, og seks medlemmer ønskede ikke en motorvej, men i stedet en udbygning af den eksisterende Frederikssundsvej.

Roskilde Amt anbefalede ved gennemførelsen af Hovedforslag 1, at der ved projekteringen af motorvejen tages det fornødne hensyn til områdets natur- og

landskabelige værdier samt arealindgrebet i sommerhusområdet ved Østrup Holme.

Københavns Amt anbefalede Hovedforslag 1 ud fra den givne VVM-redegørelse, dog med forbehold for linjeføringen af Tværvej. Københavns Amt anførte, at en linjeføring af en fremtidig Tværvej ikke kan fastlægges af Vejdirektoratet, men skal fastlægges på baggrund af en særskilt VVM-redegørelse udarbejdet af Hovedstadens Udviklingsråd.

I næsten alle høringssvarene fra borgere og interesseorganisationer blev der taget stilling til de to hovedforslag, Hovedforslag 1 (åben-land-løsningen) og Hovedforslag 2 (bymotorvejsløsningen) eller til, hvorvidt der skal etableres en ny motorvej som sådan.

Der er i nogle høringssvar foreslået andre løsninger, herunder at der etableres en ny ringforbindelse vest for Ballerup, evt. i kombination med en udbygning af den kollektive trafik.

En del høringssvar satte spørgsmål ved, om der er behov for en motorvej til Frederikssund, fordi det er opfattelsen, at trafikproblemerne kun er begrænsede, eller at det kun er gennem Ballerup, der er problemer med at afvikle trafikken, og at en motorvej alligevel ikke, eller kun i mindre omfang, kan løse disse trafikproblemer.

Andre høringssvar fremførte modsat, at der i lang tid har været fremkommelighedsproblemer, og at den forventede trafikudvikling underbygger behovet for en motorvej, hvorfor der hurtigst muligt bør etableres en motorvejsforbindelse i Frederikssundfingren.

Nogle høringssvar anmodede om, at der snarest tages beslutning om motorvejens linjeføring, så der bliver mulighed for at disponere herefter. Flere af disse høringssvar opfordrede Folketinget og regeringen til at anlægge motorvejen hurtigst muligt.

Der blev desuden i mange høringssvar peget på, at der bør gennemføres en undersøgelse af en udbygning af Frederikssundsvej i stedet for at anlægge en ny motorvej, og der blev opfordret til, at denne gennemføres, inden der tages beslutning om en ny højklasset vej i Frederikssundfingren.

En række borgere og interesseorganisationer samt nogle kommuner anførte i forbindelse med VVM-undersøgelsen, at linjeføringen indebærer store indgreb i Vestskoven, og der blev fremsat ønsker om, at motorvejen på denne delstrækning udformes, så indgrebet bliver mindre. Der blev således peget på, at linjeføringen bør rykkes længere mod nord, at man bør udbygge i Jyllingevejs tracé, og at tilslutningsanlægget ved Ring 3 bør begrænses.

På baggrund af de gennemførte VVM-undersøgelser og høringen af borgere og myndigheder indstillede

Vejdirektoratet i brev af 30. juni 2003 til Trafikministeriet (nu Transport- og Energiministeriet) primært, at Hovedforslag 1 lægges til grund for en beslutning om anlæg af motorvej på strækningen mellem Motorring 3 og Frederikssund, og at der udarbejdes en anlægslov for hele strækningen.

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

Vejdirektoratets indstilling blev den 1. juli 2003 sendt til Trafikudvalget til orientering (Trafikudvalget, 2002-2003, alm. del – bilag 1322).

På baggrund af Vejdirektoratets indstilling blev forligspartierne i trafikaftalen af 5. november 2003 enige om, at Frederikssundmotorvejen igangsættes med en 1. etape, der omfatter strækningen mellem Motorring 3 og Motorring 4 og rundkørslen i Frederikssund, og at der gennemføres supplerende undersøgelser af mulighederne for udbygning af Frederikssundsvej, således at der senere kan træffes beslutning om den videre linjeføring fra Motorring 4 mod vest. Disse undersøgelser forventes afsluttet i 2006.

### 3. Lovforslagets indhold

På baggrund af en samlet vurdering af VVM-undersøgelsen, den offentlige høring om en eventuel ny vej i forlængelse af Frederikssundmotorvejen, den politiske trafikafale fra november 2003 og de efterfølgende drøftelser mellem partierne bag aftalen, foreslås der med lovforslaget en bemyndigelse til transport- og energiministeren til at anlægge 1. etape af Frederikssundmotorvejen omfattende:

- anlæg af en ca. 1,5 km lang 6 sporet motorvej mellem Motorring 3 og Ring 3 syd for Jyllingevej
- etablering af et tilslutningsanlæg ved Ring 3
- udvidelse af den eksisterende Frederikssundmotorvej fra 4 til 6 spor mellem Ring 3 og Motorring 4
- etablering af et forbindelsesanlæg til Motorring 3 samt ombygning af tilslutningsanlægget mellem Motorring 3 og Jyllingevej/Islevdalvej
- udbygning af rundkørslen i krydset Frederikssundsvej og J.F. Willumsens Vej i Frederikssund
- igangsættelse af den videre projektering, som kan sikre koordinering med den igangværende udbygning af Motorring 3

Frederikssundmotorvejens 1. etape forventes i trafikaftalen fra november 2003 anlagt i perioden 2006-2012. Anlægget af Frederikssundmotorvejens 1. etape

vil i videst muligt omfang blive koordineret med den igangværende udvidelse af Motorring 3.

Anlægget udformes på grundlag af det hovedforslag, der er beskrevet i Vejdirektoratets VVM-redegørelse og med de justeringer, som er beskrevet nedenfor med henblik på yderligere at begrænse indgrebet i Vestskoven og Vestvolden.

Samtidigt foreslås en bemyndigelse til at nedklassificere den nuværende hovedlandevej, Jyllingevej, til kommunevej, mellem Motorring 3 og Ring 3.

Lovforslaget omfatter en motorvejsstrækning, der er beliggende i Rødovre, Glostrup og Albertslund Kommuner i Københavns Amt. Endvidere omfatter lovforslaget en udbygning af en rundkørsel beliggende i Frederikssund Kommune i Frederiksborg Amt.

Motorvejens linjeføring fremgår af lovforslagets bilag 1.

Anlæg af 1. etape af Frederikssundmotorvejen medfører, at der bliver sammenhæng i motorvejsnettet omkring København mellem Motorring 3 og Motorring 4, og at den trafikale flaskehals i krydset mellem Ring 3, Jyllingevej og den eksisterende Frederikssundmotorvej fjernes. Ligeledes opnås det, at den gennemkørende motorvejstrafik adskilles fra den trafik, der har ærinde i området, for eksempel til erhvervsområdet nord for Jyllingevej. Endelig afhjælpes de trafikale problemer ved krydset Frederikssundsvej og J.F. Willumsens Vej.

Med lovforslagets § 2 foreslås en bestemmelse, der giver transport- og energiministeren mulighed for i særlige tilfælde at forlodserhverve ejendomme, der berøres indgribende af motorvejsplanerne. Endelig foreslås med § 3 en bestemmelse om pålæg af byggeplaner.

Om baggrunden for disse bestemmelser henvises til bemærkningerne vedrørende de enkelte bestemmelser.

I lyset af ønskerne om at flytte vejanlægget mod nord gennem Vestskoven har Vejdirektoratet arbejdet videre med mulighederne for at optimere den skitseprojekterede linjeføring for Hovedforslag 1 og 2 i forhold til VVM-rapportens linjeføring.

Justeringen af motorvejens linjeføring i det nye projekt betyder i forhold til VVM-redegørelsens hovedforslag, at indgrebet i Vestvolden er yderligere begrænset syd for Jyllingevej.

Endvidere er udformningen af visse af tilslutningsanlæggets ramper ændret, hvilket betyder, at linjeføringen gennem Vestskoven er flyttet længere mod nord på strækningen mellem Motorring 3 og Ring 3. Dermed begrænses indgrebet i Vestskoven.

Vejdirektoratet har desuden foretaget en justering af flettestrækningen fra Ring 3 til Motorring 3 i østgående retning i forhold til det oprindeligt fremsatte lovforslag, så denne øges til ca. 850 meter. Der skabes plads til den forlængede flettestrækning ved, at tilkørselsrampen fra Ring 3 i østgående retning bygges som sløjferampe, hvorved der sikres en forbedring af trafikikkerheden og trafikafviklingen.

Bilaget viser den overordnede placering af lovforslagets linjeføring.

I den senere projektering til besigtigelsesforretning fastlægges den præcise linjeføring og udformning af anlægget, som godkendes af ekspropriationskommissionen.

De skovområder, der inddrages ved anlæg af motorvejen, vil blive retableret andetsteds efter aftale med Skov- og Naturstyrelsen med udgangspunkt i Vestskoven. Endvidere vil der som en del af projektbevillingen blive afsat midler til etablering af yderligere 26 ha skov i Vestskoven til rekreative formål, når der måtte vise sig mulighed for erhvervelse af arealer hertil.

#### 4. Beskrivelse af vejanlægget

##### 4.1 Funktion og kvalitet

Vejen anlægges som motorvej. Den indpasses i det omgivende miljø og landskab på en æstetisk og miljømæssig afbalanceret måde og med høj trafikikkerhedsmæssig standard.

Som det er tilfældet for samtlige motorvejsstrækninger i hovedstadsområdet, dimensioneres vejen til en tilladt maksimalhastighed på 110 km/t, på strækningen mellem Motorring 3 og Ring 3 dog til maksimalt 90 km/t. Ramperne i forbindelsesanlægget mellem Motorring 3 og Frederikssundmotorvejen dimensioneres til en tilladt maksimal hastighed på 80 km/t. Hastigheden kan dog blive mindre end 80 km/t på visse rampestrækninger afhængig af den endelige udformning, som fastlægges i detailprojekteringen.

Derudover udbygges den nuværende enkeltsporede rundkørsel ved J.F. Willumsens Vej i Frederikssund til en dobbeltsporet rundkørsel, og for trafikken fra vest mod syd anlægges en separat kørebane udenom rundkørslen. Rundkørselens præcise udformning vil blive fastlagt i detailprojekteringen.

Vejprojektet gennemføres, så det færdige anlæg er tidssvarende og med den beskrevne funktion.

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

På strækningen mellem Motorring 3 og Ring 3 anlægges motorvejen med 6 spor. Den eksisterende Frederikssundmotorvej mellem Ring 3 og Motorring 4 udbygges fra de nuværende 4 til 6 spor primært ved inddragelse af en del af den brede midterrabat.

Mellem Motorring 3 og Ring 3 anlægges de 6 spor med et 36 meter tværprofil, bestående af 2 kørebaner à 11,5 meter afstribet med 3 kørespor à 3,50 meter og 2 kantbaner à 0,5 meter, en 4 meter bred midterrabat med autoværn og 2 belagte nødrabatter à 1,0 meter samt 2 nødspor à 2,50 meter og 2 yderrabatter à 1 meter.

På den eksisterende Frederikssundmotorvej mellem Ring 3 og Motorring 4, der udbygges fra 4 til 6 spor, bliver tværprofilet som på den førstnævnte strækning, bortset fra en midterrabat, der ved udbygningen indsnævres fra den eksisterende bredde på ca. 16,5 meter til ca. 7,5 meter.

##### 4.3 Linjeføring

Den overordnede placering af motorvejsanlægget mellem Motorring 3 og Motorring 4 er som nævnt justeret og optimeret i forhold til VVM-rapportens Hovedforslag 1 og 2, jf. lovforslagets bilag 1.

Motorvejsanlægget har sit udgangspunkt ved Motorring 3 og forløber i afgravning (4-6 meter under terræn) langs Jyllingevej frem til Ring 3. Det tilstræbes at udforme motorvejen således, at indgrebet i den fredede Vestvold bliver mindst muligt.

Ved Oxbjergvej er linjeføringen flyttet mod nord til en afstand af ca. 50 meter syd for Jyllingevej, hvor VVM-rapportens hovedforslag ligger ca. 85 meter syd for Jyllingevej ved Oxbjergvej. På strækningen fra Oxbjergvej og frem til udfletningen af ramperne i forbindelsesanlægget ved Motorring 3 vil den sydligste forbindelsesrampe blive flyttet yderligere 30-40 meter længere mod nordøst. Det sydgående spor på Motorring 3 sænkes endvidere for at mindske påvirkningen af omgivelserne.

Både VVM-rapportens Hovedforslag 1 og 2 og lovforslagets optimerede linjeføring er placeret i et nordligere forløb end det areal, der i 1968 blev erhvervet af staten og udskilt i matriklen som motorvej.

Vest for Ring 3 tilsluttes vejanlægget den eksisterende Frederikssundmotorvej, der inddrages i det samlede anlæg i forbindelse med en udbygning af vejen fra 4 til 6 spor. Der sker ingen ændringer i det ek-

sisterende forbindelsesanlæg mellem Frederikssundmotorvejen og Motorring 4.

Ved lov nr. 444 af 10. juni 2003 blev der givet trafikministeren (nu transport- og energiministeren) bemyndigelse til at udvide Motorring 3 fra 4 til 6 spor mellem Jægersborgvej og Holbækmotorvejen. Frederikssundmotorvejens forbindelse til Motorring 3 betyder imidlertid, at Motorring 3 på en delstrækning skal udvides til 8 spor for at kunne sikre, at de nødvendige ind- og udfletninger kan afvikles sikkert.

Der vil i projekteringen til besigtigelsesforretning ske en præcisering af linjeføringen, som vil blive endelig fastlagt af ekspropriationskommissionen.

#### 4.4 Tilslutninger

Jyllingevej er i dag tilsluttet Motorring 3 via to tilslutningsanlæg ved Jyllingevej. Ved sammenkobling af Frederikssundmotorvejen med Motorring 3 etableres et forbindelsesanlæg med 2-sporede ramper med direkte adgang mellem de to motorveje. De eksisterende tilslutningsanlæg ved Motorring 3 (frakørsel nr. 22 ved Islevdalvej og nr. 23 ved Jyllingevej) ombygges og reduceres til ét fuldt tilslutningsanlæg til Jyllingevej. Tilslutningsanlægget ved Motorring 3 til Jyllingevej udformes, så det giver adgang til og fra Motorring 3, men ikke fra Jyllingevej til og fra Frederikssundmotorvejen, hvorfor trafikken hertil henvises til tilslutningsanlægget ved Ring 3.

Den eksisterende frakørselsrampe nr. 22 til Islevdalvej nedlægges, da behovet for udveksling af trafik mellem Motorring 3 og Jyllingevej bliver mindre som følge af etableringen af forbindelsesanlægget mellem Frederikssundmotorvejen og Motorring 3. De øvrige ramper omlægges for at give plads til ramperne i forbindelsesanlægget.

Forbindelses- og tilslutningsanlægget ved Motorring 3 er forsøgt udformet, så det kan etableres med færrest mulige gener for trafikken i anlægsperioden. Forbindelsesrampen fra Frederikssundmotorvejen i østgående retning til Motorring 3 i nordgående retning føres under Motorring 3 og under Jyllingevej for at begrænse den visuelle påvirkning af Vestvolden. For at mindske støjgenerne og påvirkningen af Vestskoven i Glostrup Kommune og Vestvolden i Rødovre Kommune, er det sydgående spor på Motorring 3 flyttet mod vest og sænket syd for Jyllingevej.

Der anlægges et fuldt tilslutningsanlæg mellem Frederikssundmotorvejen og Ring 3. Flettestrækningen fra Ring 3 til Motorring 3 er optimeret, så denne øges til ca. 850 meter, hvorved der sker en forbedring af trafikafviklingen og trafiksikkerheden. Der skabes plads til den forlængede flettestrækning ved, at tilkør-

selsrampen fra Ring 3 til Frederikssundmotorvejen i østgående retning bygges som en sløjferampe.

Forbindelsesanlægget og tilslutningernes præcise udformning vil blive fastlagt i detailprojekteringen.

#### 4.5 Sideanlæg

Der planlægges ikke etableret sideanlæg eller samkørselspladser ved tilslutningsanlæggene. Behovet for busstoppesteder vil blive drøftet med HUR, som forudsættes at betale eventuelle merudgifter hertil.

#### 4.6 Lokalvejnet og stier

Oxbjergvej og Ring 3 føres over motorvejen. Både Oxbjergvej og Ring 3 placeres ved skæringen med motorvejen i omtrent samme vertikale niveau som i dag.

De to eksisterende stiforbindelser under Motorring 3 nord og syd for Parcelgårdens Rideskole i Glostrup opretholdes. Stien nord for rideskolen forlægges på grund af forbindelsesramperne. I den nordlige del af Vestskoven på strækningen mellem Motorring 3 og Ring 3 forlægges cykel- og gangstierne, hvor Frederikssundmotorvejen skærer disse. Den endelige udformning og placering af stiforløb og -passager fastlægges i detailprojekteringen i samarbejde med Skov- og Naturstyrelsen, idet der lægges vægt på at sikre god adgang til og sammenhæng mellem de forskellige dele af Vestskoven.

Vest for Ring 3 forlægges og overføres den eksisterende sti mellem Ejby og Vestskoven. Den eksisterende stiunderføring mellem Vestskoven og Harrestrup opretholdes.

For at skovens brugere også efter anlægget af motorvejen har gode muligheder for at komme til og færdes i området, etableres en ny stiforbindelse lidt syd for motorvejens underføring af Ring 3, hvorved der skabes sammenhæng i stisystemet mellem de to dele af Vestskoven på hver side af Ring 3.

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

#### 4.7 Faunapassager

På strækningen mellem Motorring 3 og Motorring 4 føres en grøft umiddelbart vest for Motorring 3 under motorvejen. Den eksisterende underføring af Bymose Rende opretholdes.

#### 4.8 Erstatningsnatur

De skovområder og vandhuller, der bliver inddraget ved anlæg af vejen, bliver retableret andetsteds efter nærmere aftale med Skov- og Naturstyrelsen. Skov-



områderne vil blive søgt retableret med udgangspunkt i Vestskoven.

Derudover afsættes der midler til etablering af yderligere 26 ha skov i takt med, at der viser sig mulighed for erhvervelse af arealer hertil.

#### 4.9 Støjafskærmning

I det omfang, der vil forekomme overskudsjord fra vej anlægget, vil dette, hvor det er hensigtsmæssigt, blive oplagt i volde langs Vestskoven og ved koloni-haverne ved Harrestrup efter nærmere aftale med Skov- og Naturstyrelsen. Derudover nedgraves motorvejen på strækningen mellem Ring 3 og Motorring 3 i Glostrup Kommune.

For at mindske støjgenerne og påvirkningen af Vestskoven i Glostrup Kommune og Vestvolden i Rødovre Kommune, er det sydgående spor på Motorring 3 flyttet mod vest og sænket syd for Jyllingevej.

#### 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 langs vejen mellem Motorring 3 og Ring 3 på grund af det store omfang af vejvisning og mange flettestrækninger. Signalregulerede kryds belyses ligeledes.

Der opsættes vildthejn for at beskytte dyrelivet mod påkørsel, ligesom der beplantes. Omfanget aftales med Skov- og Naturstyrelsen.

#### 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 recipienter. Regnvandsbassinerne er desuden med til at sikre de lokale vandløb mod forurening i forbindelse med uheld på vejen, idet bassinerne er forsynet med olieudskillere og lukkemekanisme.

Placeringen og udformningen af bassinerne fastlægges i forbindelse med detailprojekteringen.

#### 4.12 Naboarealer

Vejen forløber på strækningen mellem Motorring 3 og Motorring 4 gennem Vestskoven. Det tilstræbes at indpasse vejen i det omgivende miljø og landskab på en æstetisk og miljømæssig afbalanceret måde.

Den fredede Vestvold berøres kun i meget begrænset omfang af forbindelsesramperne ved Motorring 3.

En af de eksisterende tilslutningsramper, der forløber langs Vestvolden, vil blive flyttet længere væk fra voldanlægget og tættere på Motorring 3.

Anlægget vil desuden berøre Parcelgårdens Ride-skole i Glostrup og rekreative arealer i Vestskoven.

Fra Ring 3 til Motorring 4 påregnes der kun erhvervet mindre arealer, idet udvidelsen af antallet af kørespor sker ved delvis inddragelse af midterrabatten.

Den nuværende enkeltsporede rundkørsel ved J.F. Willumsens Vej i Frederikssund udbygges til en dobbeltsporet rundkørsel, og for trafikken fra vest mod syd anlægges en separat kørebane uden om rundkørslen. Til dette formål forventes kun erhvervet areal i mindre omfang, primært ubebygget landbrugsjord, og evt. vil en landbrugsejendom med andet erhverv blive berørt.

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

#### 5. Trafikale konsekvenser

De trafikale konsekvenser af anlægget af en 1. etape af Frederikssundmotorvejen er beregnet med en trafikmodel med udgangspunkt i en beregning for basisåret 2010.

Uden anlæg af 1. etape af Frederikssundmotorvejen forventes i 2010 på Jyllingevej ca. 40.700 biler pr. hverdagsdøgn mellem Motorring 3 og Oxbjergvej og ca. 37.500 biler pr. hverdagsdøgn mellem Oxbjergvej og Ring 3. På den eksisterende strækning af Frederikssundmotorvejen mellem Ring 3 og Motorring 4 forventes tilsvarende ca. 42.600 biler pr. hverdagsdøgn i 2010.

Anlægget af en 1. etape af Frederikssundmotorvejen vil medføre, at Jyllingevej aflastes for trafik på strækningen mellem Motorring 3 og Ring 3. Med anlæg af motorvejen forventes således 18.400 biler pr. hverdagsdøgn mellem Oxbjergvej og Ring 3 og 23.000 biler pr. hverdagsdøgn mellem Motorring 3 og Oxbjergvej, svarende til en aflastning på mellem 18.000 og 19.000 biler pr. hverdagsdøgn på Jyllingevej mellem Motorring 3 og Ring 3. Den nye motorvej mellem Motorring 3 og Ring 3 forventes at få ca. 45.200 biler pr. hverdagsdøgn og den eksisterende strækning af Frederikssundmotorvejen mellem Ring 3 og Motorring 4 ca. 56.400 biler pr. hverdagsdøgn, svarende til en forøgelse på ca. 13.800 biler pr. hverdagsdøgn.

Ved anlæg af motorvejen fra Motorring 3 til Motorring 4 skabes sammenhæng i motorvejsnettet omkring

København. Samtidig fjernes den alvorlige trafikale flaskehals, der udgøres af krydset Ring 3 og Jyllingevej.

En 1. etape af Frederikssundmotorvejen vil, udover aflastning af Jyllingevej mellem Motorring 3 og Ring 3, indebære, at der overflyttes trafik fra andre dele af vejnettet til det overordnede motorvejsnet. Nogle veje, som fører trafikken til og fra Frederikssundmotorvejen, vil få øget trafik. Dette gælder især Motorring 3 og Motorring 4 samt i mindre omfang Sydbuen i Ballerup, Ring 3 syd for Frederikssundmotorvejen og Fabriksparken samt Roskildevej og Holbækmotorvejen øst for Motorring 3. Til gengæld aflastes Holbækmotorvejen mellem Motorring 3 og Motorring 4, Ring 4 nord for Ballerup, Klausdalsbrovej, Frederikssundvej mellem Motorring 3 og Ring 4, Ballerup Boulevard, Slotsherrensvej, Tårnvej, Ring 3 nord for Jyllingevej samt Roskildevej vest for Motorring 3. På Jyllingevej øst for Motorring 3 forventes ligeledes en mindre aflastning af trafikken.

#### 6. Trafiksikkerhed

Det er beregnet, at anlægget af en 1. etape af Frederikssundmotorvejen vil medføre færre trafikuheld som følge af den trafikale aflastning på det eksisterende vejnet, også når der tages hensyn til de uheld, der kan forventes på den nye vej og på forbindelsesveje til denne. Det er beregnet, at der vil kunne spares ca. 6 personskadeuheld pr. år.

#### 7. Plan- og beskyttelsesforhold

Gennemførelsen af en 1. etape af Frederikssundmotorvejen berører nogle vandløb, skovarealer, vandhuller og andre arealer og fortidsminder, der er beskyttet af naturbeskyttelseslovens § 3 m.fl.

Vestvolden er omfattet af fredningsbestemmelser, jf. Naturklagenævnets fredningsafgørelse af 28. juni 1996. Hertil kommer, at selve Vestvolden er et fredet fortidsminde omfattet af museumsloven. Projektet vil blive udformet med størst mulig hensyntagen til voldanlægget og fredningen, og det vil kun i meget begrænset omfang berøre et areal langs Motorring 3 og ramperne ved forbindelses- og tilslutningsanlægget ved Jyllingevej. Det skønnes, at en 1. etape af Frederikssundmotorvejen medfører et indgreb i fredningsområdet omfattende ca. 0,5 % af det fredede areal, hvoraf mere end en tredjedel er en knallertbane, der ligger på Vestvoldområdet. Det bemærkes, at vejprojektet indebærer, at en del af det eksisterende tilslutningsanlæg, nemlig tilkørselsrampen fra Jyllingevej mod Motorring 3 i nordgående retning, forlægges og flyttes længere væk fra voldanlægget og tættere på

Motorring 3. Som følge heraf vil et aflagt vejareal kunne tillægges det fredede areal. I henhold til fredningsafgørelsen må der ikke foretages ændringer af den nuværende tilstand inden for det fredede område – medmindre dette kan gennemføres inden for fredningens formål og foretages i overensstemmelse med en særlig godkendt pleje- og anlægsplan eller tillades efter dispensation i henhold til naturbeskyttelseslovens § 50, stk. 1. Inden for fredningsområdet træder fredningsbestemmelserne i kraft i stedet for bestemmelserne i naturbeskyttelseslovens §§ 3, 16, 17 og 18 samt for bestemmelserne i planlovens § 35, stk. 1 (landzone).

Udbygningen vil kræve, at Fredningsnævnet for København tager stilling til, om projektet kan tillades ved at meddele dispensation i henhold til naturbeskyttelseslovens § 50, stk. 1, for de arealer af fredningsområdet, der berøres af forbindelsesanlæggets ramper, eller om det er nødvendigt at rejse en ny fredningssag, jf. naturbeskyttelseslovens § 50, stk. 3. Indgreb i selve det fredede fortidsminde Vestvolden kræver desuden tilladelse fra Kulturarvsstyrelsen efter museumslovens § 29 e. Endvidere kræves der uden for fredningsområdet – men inden for beskyttelseslinjen af fortidsmindet Vestvolden – dispensation efter naturbeskyttelseslovens § 18 (beskyttelseslinjer omkring fortidsminder). Dispensationen skal meddeles af Københavns Amt.

På strækningen fra Oxbjergvej til Motorring 4 forløber vejen gennem områder, der i regionplanen er udpeget som områder med værdifuldt landskab, hvor eventuelle nye bebyggelser og anlæg skal placeres og udformes med hensyntagen til de landskabelige interesser.

Vejanlægget berører ikke EF-fuglebeskyttelsesområder eller EF-habitatområder.

Vestvolden er udpeget som spredningskorridor for dyre- og planteliv, mens Vestskoven er udpeget som kerneområde, som er et større sammenhængende naturområde af særlig betydning for plante- og dyrelivet. Vestskoven er desuden i regionplanen udlagt som fritidsområde.

Københavns Amt har meddelt, at de for projektet nødvendige tilladelser efter naturbeskyttelsesloven og miljøbeskyttelsesloven kan forventes givet, og at der kan knyttes vilkår til tilladelserne.

Skov- og Naturstyrelsen har meddelt sin principgodkendelse af projektet i henhold til naturbeskyttelseslovens § 20.

Kulturarvsstyrelsen har meddelt, at styrelsen er indstillet på at meddele tilladelse til de nødvendige indgreb i fortidsminderne på visse vilkår, som vil blive

fastlagt, når der foreligger en detailprojektering af projektet.

De konkrete tilladelser og dispensationer, der er nødvendige for vejanlæggets gennemførelse, vil løbende blive søgt i forbindelse med projekteringen af anlægget.

### 8. Miljømæssige konsekvenser

I VVM-redegørelsen har Vejdirektoratet redegjort for de forventede miljømæssige konsekvenser af vejanlægget i sin helhed fra Motorring 3 til Frederikssund. Konsekvenserne for den justerede 1. etape 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 1. etape af Frederikssundmotorvejen forløber på strækningen fra Motorring 3 til Motorring 4 gennem den nordlige del af Vestskoven. Nord for Jyllingevej berører forbindelsesanlæggets ramper bolig- og erhvervsområder vest for Motorring 3 og Vestvolden og boligbebyggelser øst for Motorring 3 ved Slotsherrensvej. Syd for Jyllingevej berører ramperne til forbindelsesanlægget Vestskoven vest for Motorring 3 og Vestvolden øst for Motorring 3.

Da der i forbindelse med detailprojektering af anlægget kan ske mindre justeringer af linjeføringen, og da Statens Ekspropriationskommission afgør dels projektets endelige linjeføring, dels ekspropriationens omfang, er det ikke muligt med sikkerhed at fastslå, hvilke arealer der skal afstås.

Med disse forbehold kan konsekvenserne for arealindgrebet resumeres på følgende måde:

På strækningen fra Motorring 3 til Ring 3 forventes der at skulle eksproprieres arealer fra en række bolig- og erhvervsjendomme langs Motorring 3. 1-2 erhvervsjendomme og op til 5-10 enfamiliehuse må forventes totaleksproprieret og 15-20 boliger henholdsvis 14-18 virksomheder deleksproprieret, ligesom anlægget vil berøre Parcelgårdens Rideskole i Glostrup og en knallerbane. Der skal erhverves et areal af Vestskoven, som delvis vil kunne magelægges med det areal, Vejdirektoratet i sin tid har erhvervet til anlæg af Frederikssundmotorvejen, men som ikke skal benyttes til vejanlægget.

Fra Ring 3 til Motorring 4 påregnes kun erhvervet mindre arealer, idet udvidelsen af antallet af kørespor sker ved delvis inddragelse af midderrabatten.

Ved udbygningen af rundkørslen i Frederikssund skal der kun i mindre omfang erhverves arealer, primært landbrugsjord.

Vejanlæggets barrierevirkning for mennesker vil være stort set uforandret, da eksisterende vej- og stiftforbindelser bibeholdes eller forlægges på mindre delstrækninger. Der etableres herudover en ny stiftforbindelse, som krydser Ring 3 lidt syd for motorvejens underføring af Ring 3. Herved skabes der sammenhæng i stisystemet mellem de to dele af Vestskoven på hver sin side af Ring 3. Der er i dag ingen direkte stiftforbindelse over Ring 3, og den ovennævnte stiftforbindelse vil give mulighed for en forbedret rekreativ udnyttelse af skoven.

#### 8.2 Støj, luft og klima

De støjmæssige effekter af en 1. etape af motorvejsanlægget er dels støjudbredelsen fra selve vejen, dels nedsættelse af støjen langs det vejnet, der aflastes som følge af anlægget. Antallet af støjbelastede ejendomme langs det vejnet, der påvirkes trafikalt af 1. etape af Frederikssundmotorvejen med støj over 55 dB, reduceres med ca. 80 ejendomme.

De rekreative områder i Vestskoven er i dag generelt belastet af støj fra bl.a. den nuværende Frederikssundmotorvej, Jyllingevej, Ring 3 og Motorring 3. Anlægget af 1. etape af Frederikssundmotorvejen vil medføre en begrænset forøgelse af støjen i Vestskoven. Frederikssundmotorvejen vil på størstedelen af strækningen mellem Motorring 3 og Ring 3 være gravet ca. 4-6 meter ned under terræn, hvilket betyder, at støj vil blive dæmpet af skråningsanlægget. På strækningen mellem Ring 3 og Motorring 4 gennemføres en udvidelse fra 4 til 6 spor, hvor udvidelsen sker ind mod midderrabatten. Der vil i det nye projekt blive anvendt en særlig støjdæmpende asfalt, som reducerer støjen i forhold til den nuværende belægning på Frederikssundmotorvejen mellem Ring 3 og Motorring 4.

Overskudsjord fra vejanlægget vil efter nærmere aftale med Skov- og Naturstyrelsen blive anvendt i volde langs motorvejen for at begrænse støjpåvirkningen fra motorvejen.

Forbindelsesanlægget mellem Frederikssundmotorvejen og Motorring 3 planlægges udformet med hensyntagen til Vestvolden, således at rampen fra Frederikssundmotorvejen i østgående retning til Motorring 3 i nordgående retning går under Motorring 3 og under Jyllingevej, jf. pkt. 4.4.

Ved gennemførelse af 1. etape af Frederikssundmotorvejen forventes en mindre stigning i de samlede udledninger af CO (ca. 26 tons pr. år), NO<sub>x</sub> (ca. 13 tons pr. år), SO<sub>2</sub> (ca. 0,1 ton pr. år) og partikler (ca. 1 ton pr. år) på vejnettet i hovedstadsområdet, mens VOC (kulbrinter) stort set er uændret. Forskellen mellem emissioner fra det eksisterende vejnet og et vejnet,

som også omfatter en 1. etape af Frederikssundmotorvejen, ligger i 2010 i intervallet 0,1-0,3 %. Der sker dog en omfordeling af emissionerne, så der sker en større stigning i ubebyggede områder (langs det overordnede vejnet) og en reduktion på 0,2 til 0,3 % i bebyggede områder.

Det samlede trafikarbejde med bil i hovedstadsområdet vil ifølge beregningerne stige med ca. 0,19 % (ca. 23 mio. kørt km pr. år) som følge af anlæg af motorvejsetafen. Da der samtidig opnås en mere glidende afvikling af trafikken, bliver stigningen i energiforbrug og dermed stigningen i emissionerne af CO<sub>2</sub> lidt mindre, ifølge beregningerne ca. 0,15 % (ca. 3.800 tons pr. år).

### 8.3 Natur, landskab og fortidsminder

Det vurderes, at vejen kan indpasses i landskabet på en æstetisk og landskabelig afbalanceret måde. Mellem Motorring 3 og Ring 3 rummer området både braklagte marker, ældre overvejende nåleskov samt nyere tilplantede partier med overvejende løvtræer.

På strækningen mellem Motorring 3 og Ring 3 er vandhuller samt et mindre vandløb periodevis tørlagte. Der må forventes at være forekomst af padder ved vandhullerne. Området er karakteriseret som lokalitet med fugleinteresser.

Generelt vil vejanlægget inddrage visse naturarealer og dermed reducere levestederne for planter og dyr. Vejanlægget vil i nogen grad opsplitte den østligste del af Vestskoven og forringe områdets naturmæssige oplevelsesværdi. Det vurderes dog, at vejanlægget med de nødvendige hensyn i form af f.eks. erstatningsvandhuller og hegning ikke vil få væsentlig indvirkning på arternes generelle forekomst i området.

Vejanlægget forløber nord for Hvissingestenen, der er fredet og i regionplanen udpeget som af geologisk interesse.

Vestvolden berøres kun i begrænset omfang af forbindelsesrampen fra vest mod nord på Motorring 3. Denne rampe forløber langs til- og frakørselsrampene øst for Motorring 3 og syd for Jyllingevej og vil indebære et begrænset indgreb. Nord for Jyllingevej fortsætter forbindelsesrampen langs Motorring 3 gennem den vestlige del af en knallertbane, der er beliggende langs Vestvolden. En af de eksisterende tilslutningsrampes, der forløber langs Vestvolden, flyttes til gengæld længere væk fra voldanlægget og tættere på Motorring 3.

Forbindelsesrampen fra syd på Motorring 3 mod vest til Frederikssundmotorvejen berører ikke fredningen af Vestvolden.

I forbindelse med detailprojekteringen vil indgrebet i Vestvolden blive søgt formindsket.

### 8.4 Friluftsliv

Der er til nærområdet langs motorvejen gennem Vestskoven på strækningen mellem Motorring 3 og Motorring 4 knyttet rekreative interesser, herunder ridning. Langs østsiden af Motorring 3 langs Vestvolden er ligeledes knyttet rekreative interesser. Visse områder benyttes til konkrete aktiviteter såsom spejderaktiviteter, hundetræning og knallertbane. En gennemførelse af 1. etape af Frederikssundmotorvejen vil indebære en omlægning af dele af den rekreative anvendelse af området som følge af arealindgrebet og støjen fra vejtrafikken. Stierne, der krydses af motorvejen, vil enten blive bibeholdt (samtlige regionale stier) eller forlagt, jf. nærmere punkt 4.6.

Der erhverves arealer og udlægges 26 ha erstatningsskov i Vestskoven. Der sikres hermed etablering af skov i lokalområdet på et areal svarende til det skovareal, som nedlægges i forbindelse med gennemførelsen af projektet. Herudover afsættes der midler til etablering af yderligere 26 ha skov til rekreative formål, for eksempel hundelufterskov, og til orienteringsløb i Vestskoven i takt med, at der viser sig mulighed for erhvervelse af arealer hertil. Vestskovens samlede areal vil dermed blive forøget.

### 8.5 Overfladevand og grundvand

Motorvejsprojektet krydser en grøft vest for Motorring 3 og Bymose Rende, der er beliggende mellem Ring 3 og Motorring 4. Bymose Rende er målsat med lempet målsætning.

Grundvandet er i et område beliggende nord for den nuværende Frederikssundmotorvej og vest for Ring 3 tillagt særlige drikkevandsinteresser. Området i Vestskoven syd for den nuværende Frederikssundmotorvej og øst for Ring 3 er i regionplanen kategoriseret som sårbart grundvand med et dæklag, der anslås til at bestå af mellem 5 og 15 meter lavpermeable lag af moræneler. Området er klassificeret som område med drikkevandsinteresse. Den nuværende Frederikssundmotorvej, som udbygges med to ekstra kørespor i midterrabbatten, forløber gennem den sydligste del af beskyttelseszonen hørende til Københavns Vands Kildeplads III. Enkelte private vandboringer kan blive berørt.

Afledning af vejvand fra det færdige anlæg vil ske til de forskellige vandløb, der krydses af linjeføringen eller ligger nær herved. Vejvandet bliver opsamlet i regnvandsbassiner, som udjævner afstrømningen og nedbringer mængden af skadelige stoffer, inden det

## F. t. 1. vedr. Frederikssundmotorvejen mellem Motorring 3 og Motorring 4

ledes til vandløb og herved sikrer, at vandløbene ikke forurenes, jf. punkt 4.11.

Afvandingssystemet sikrer, at der under normale omstændigheder ikke vil være nogen risiko for belastning af grundvandskvaliteten. Risikoen for at forringe kvaliteten af drikkevandet i forhold til i dag vurderes som yderst begrænset.

### 8.6 Ressourceforbrug

Det samlede forbrug af grusmaterialer til vejens opbygning er vurderet til ca. 130.000 m<sup>3</sup> samt 7.000 m<sup>3</sup> beton. Forbruget af sand og grus svarer til ca. 5 % af det årlige forbrug i hovedstadsområdet. Hertil kommer forbrug af asfalt på ca. 160.000 tons og ca. 1.000 tons stål.

Ved anlæg af motorvejen skønnes det, at der bliver ca. 400.000-500.000 m<sup>3</sup> jord i overskud. Mængden af overskudsjord vil afhænge af den endelige udformning af forbindelses anlægget. Overskudsjorden vil, hvor det er hensigtsmæssigt, blive oplagt i volde langs Vestskoven efter nærmere aftale med Skov- og Naturstyrelsen. Det forventes, at genanvendelige materialer så vidt muligt anvendes ved anlægsprojektet, herunder forurenede jord og restprodukter, i det omfang de ikke udgør nogen fare for jord eller grundvand.

### 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 forbindelses anlæg 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

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

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 (0+alternativet) samt mulige forbedringer af den kollektive trafik (K+alternativet).

På strækningen fra Motorring 3 til Motorring 4 omfatter 0+alternativet en udbygning af krydset ved Ring

3, Frederikssundmotorvejen og Jyllingevej med ekstra ligeudbaner og svingbaner. I VVM-undersøgelsen er 0+alternativet fravalgt som mindre egnet end Hovedforslag 1 og 2.

### 9.2 Yderligere foreslåede alternativer i offentlighedsfasen

I forbindelse med såvel VVM-høringen som efterfølgende har der været fremsat forslag til alternativ udformning af vejanlægget på strækningen mellem Motorring 3 og Ring 3. Kulturøkologisk forening i Albertslund (jf. Trafikudvalget, 2003-2004, alm. del – bilag 313), Grøn Trafik i Bycirklen (jf. Trafikudvalget, 2003-2004, alm. del – bilag 558), og Glostrup Kommune (den såkaldte »William-model«) (jf. Trafikudvalget, 2003-2004, alm. del – bilag 654) har således fremsat forslag med henblik på at mindske indgrebet i Vestskoven.

Kulturøkologisk Forening i Albertslund medgiver, at der er kapacitetsproblemer på strækningen, og at der skal ske udbedringer ikke mindst af krydset Frederikssundmotorvejen, Ring 3 og Jyllingevej. Foreningen har derfor foreslået en løsning som alternativ til en 6-sporet motorvej gennem Vestskoven. Løsningen omfatter, at:

- Jyllingevej udvides med 2 spor til en 6 spors hovedvej mellem Ring 3 og Motorring 3
- der etableres niveaufri skæring i krydset Frederikssundmotorvej/Jyllingevej/Ring 3
- der etableres niveaufri skæring i krydset Jyllingevej/Oxbjergvej/Ejby Industrivej, og at
- krydset/udfletningen mellem Jyllingevej og Motorring 3 udbygges

Foreningen Grøn Trafik i Bycirklen har foreslået en forsænket motorvej med 4 spor i den eksisterende Frederikssundmotorvejs og Jyllingevejs tracé. På strækningen fra Ring 3 og til forbindelses anlægget ved Motorring 3 er motorvejen omgivet af en højere beliggende lokalvej med et spor i hver retning. I forslaget anlægges en niveaufri tilslutning ved Ring 3, og Ejby Industrivej/Oxbjergvej føres over motorvejen, mens krydset mellem Ejby Industrivej/Oxbjergvej og Jyllingevej udformes som en rundkørsel. Ved Motorring 3 etableres i forslaget et forbindelses anlæg mellem Frederikssundmotorvejen og Motorring 3. Der etableres ligeledes et tilslutnings anlæg fra Motorring 3 til Jyllingevej.

William-modellen, som er foreslået af Glostrup Kommune, indebærer, at den eksisterende Frederikssundmotorvej rettes ud på den ovennævnte delstrækning og flyttes længere mod nord i Vestskoven mellem Frederikssundmotorvejen og Ejby vest for Ring 3.

Motorvejen føres under Ring 3 og videre over i en udbygget Jyllingevej. Jyllingevej udbygges i William-modellen med en ensrettet parallelvej nord for Jyllingevej fra Islevdalvej til Ring 3. Der etableres et ekstra parallelspor i sydsiden af Jyllingevej fra Ring 3 til Ejbyvej Industrivej/Oxbjergvej. Der anlægges en niveaufri tilslutning ved Ring 3, og Ejby Industrivej/Oxbjergvej føres over den udbyggede Jyllingevej og parallelvejen uden tilslutning til disse. Ved Motorring 3 etableres et forbindelsesanlæg mellem Frederikssundmotorvejen og Motorring 3 og et tilslutningsanlæg mellem Motorring 3 og Jyllingevej.

Vejdirektoratets sammenfattende vurdering er, at forslagene om at skåne en bræmme af Vestskoven mod at flytte den inderste strækning af Frederikssundmotorvejen mellem Motorring 3 og Ring 3 mod nord, så den kombineres med Jyllingevej, vil være til ulempe for trafikafviklingen på strækningen. Der er knyttet en række vejtekniske problemer til forslagene, bl.a. utilstrækkelige flettestrækninger, dårlige sigtforhold på ramperne og sammenblanding af lokaltrafik med motorvejstrafik, som vil medføre en øget uheldsrisiko. Det er derfor Vejdirektoratets trafikfaglige vurdering, at de alternative forslag ikke er egnede til at sikre en hensigtsmæssig afvikling af trafikken i området.

Forslagene om at flytte linjeføringen væsentligt længere mod nord indebærer, at Vestskoven berøres i mindre omfang end det i VVM-redegørelsen fremlagte hovedforslag. Til gengæld vil den fredede Vestvold øst for Motorring 3 og syd for Jyllingevej i højere grad blive berørt. En flytning af linjeføringen væsentligt længere mod nord vil desuden betyde et større arealmæssigt indgreb i erhvervsområdet i Rødovre nord for Jyllingevej og langs vestsiden af Motorring 3.

Albertslund og Glostrup Kommuner har ved Rambøll Nyvig A/S den 30. april 2004 fremsat tre alternative forslag til en 1. etape af Frederikssundmotorvejen. Projektet, som omfatter to motorvejsløsninger og en motortrafikvejsløsning, er udarbejdet som alternativ til Vejdirektoratets hovedforslag i VVM-redegørelsen med det formål at undgå indgreb i Vestskoven.

Fælles for de tre forslag er, at den eksisterende del af Jyllingevej, der i dag er en primær fordelingsvej, ombygges. I forslagene er vejanlægget gravet ca. 3 meter ned på strækningen mellem tilslutningsanlægget ved Motorring 3 og Ring 3. Dette indebærer, at Ring 3 og Oxbjergvej, der føres over vejanlægget, skal hæves ca. 3,5 meter. De tre forslag adskiller sig primært fra hinanden i udformningen af tilslutningen til Motorring 3 øst for Oxbjergvej.

Vejdirektoratet har gennemgået de tre forslag og har vurderet de trafikikkerhedsmæssige, trafikafvik-

lingsmæssige og miljømæssige forhold. De tre forslag har i forhold til VVM-forslaget den fordel, at indgrebet i Vestskoven i vid udstrækning undgås, og de støjmæssige konsekvenser i Vestskoven er på visse delstrækninger mindre end i VVM-forslaget. Vejdirektoratet vurderer imidlertid, at ingen af de tre forslag vil kunne afvikle trafikken, og at de trafikikkerhedsmæssigt er problematiske.

Vejdirektoratet kan derfor ikke anbefale forslagene som et alternativ til VVM-forslaget.

Dette skyldes primært:

- at de tre forslag ikke indeholder tilstrækkelig kapacitet i forbindelsesanlægget ved Motorring 3 og for motortrafikvejsløsningen endvidere heller ikke tilstrækkelig kapacitet i en fordelerring og i vejnettet i erhvervsområdet vest for Motorring 3
- at de tre forslag indebærer en væsentlig forringelse af tilgængeligheden til erhvervsområdet omkring Ejby Industriområde og Islevdalvej nord for Jyllingevej
- at de tre forslag har en afslutning og overgang til Jyllingevej ved Motorring 3, som trafikikkerhedsmæssigt giver en stor risiko for uheld. Tilsvarende gælder for to af forslagene, at der skal etableres signalregulerede kryds, som er trafikikkerhedsmæssigt problematiske
- at der ikke længere er en stiforbindelse langs Jyllingevej, hvorfor cyklister og gående i stedet er henvist til at benytte stier i Vestskoven og gennem erhvervsområdet. Dette indebærer bl.a. på grund af omvejskørslen forringede forhold for cyklister og gående.

I forbindelse med fremsættelsen af L11 i oktober måned 2004 og den efterfølgende debat fremsatte William Pedersen, Grøn Trafik i Bycirklen, en række nye forslag til placeringen af motorvejen med henblik på at skåne Vestskoven, der i lighed med William Pedersens oprindelige forslag (William-modellen) tog udgangspunkt i Jyllingevej – den såkaldte Model 2 og senest Model 2F.

Vejdirektoratet har påpeget, at der i vestgående retning ikke er den fornødne plads mellem Motorring 3 og Ring 3 til de i Model 2 forudsatte indfletninger og under- og overføringer af forbindelsesramperne ved Jyllingevej. Efter Vejdirektoratets vurdering indebærer udformningen af Model 2, at trafikken ikke kan afvikles på en glidende og trafikikker måde. Vejdirektoratet har på denne baggrund ikke kunnet anbefale de forskellige Model 2-forslag.

Flytningen af linjeføringen mod nord i Model 2-forslagene medfører endvidere en række konsekvenser

nord for Jyllingevej i form af et større indgreb i erhvervsområdet og i boligbebyggelser langs Hvidsværmervej i forhold til den af Vejdirektoratet foreslåede linjeføring, som blev lagt til grund for L11:

Regeringen og forligspartierne besluttede i april 2005, at der skulle gennemføres en teknisk-økonomisk analyse af den såkaldte Jyllingevej-model. Jyllingevej-modellen indebærer anlæg af en motorvej i Jyllingevejs forløb og anlæg af en ny Jyllingevej gennem erhvervsområdet nord for den nuværende Jyllingevej. Analysen viste, at der med Jyllingevej-modellen bliver sparet en mindre del af Vestskoven i forhold til lovforslagets løsning, men at indgrebet i erhvervsområdet til gengæld bliver væsentligt større. De trafikale og trafikikkerhedsmæssige kvaliteter i Jyllingevej-modellen er sammenlignelige med lovforslagets løsning. Jyllingevej-modellen er ved analysen vurderet at være ca. 840 mio. kr. dyrere (middelværdi i prisniveau 2005) end lovforslagets løsning.

Senest er fremkommet et forslag (jf. Trafikudvalget, 2005-2006, alm. del – spm. 146), hvorefter Jyllingevej omlægges som to ensrettede lokalveje ”udenpå” Frederikssundmotorvejen mellem Motorring 3 og Ring 3 efter det samme princip som ved Helsingørmotorvejen fra Brogårdsvej og ind mod København, hvor Lyngbyvej føres parallelt med motorvejen. Den vestgående del af Jyllingevej fastholdes i sin nuværende linjeføring, og den samlede udbygning af vejanlægget sker mod syd ned i Vestskoven. Det er Vejdirektoratets vurdering, at forslaget af trafikikkerhedsmæssige årsager ikke kan anbefales som en alternativ løsning, da lokaltrafik blandes med motorvejstrafik. Forslaget er endvidere dyrere end lovforslagets projekt, bl.a. fordi Jyllingevej skal omlægges. Forslaget medfører desuden et større omfang af ekspropriationer af bygningsanlæg end lovforslagets projekt og overholder ikke vejreglerne med hensyn til kurveradier, flettestrækninger m.m.

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

Udgifterne er opgjort for det foran beskrevne optimerede projekt for en 1. etape af Frederikssundmotorvejen. I det optimerede projekt er linjeføringen flyttet længere mod nord, tættere på Jyllingevej, der er indarbejdet en række miljøforbedringer, og flettestrækningen i østgående retning mellem Ring 3 og Motorring 3 er blevet forlænget.

Der blev i januar 2005 udarbejdet et skitseprojekt, jf. aktstykke 200 af 2. september 2004, for det optimerede projekt på strækningen fra Motorring 3 til Ring 3. De samlede udgifter til projektering, tilsyn, admini-

stration, arealerhvervelse og anlæg af 1. etape af Frederikssundmotorvejen som beskrevet foran er anslået til 871 mio. kr. (2005-priser).

Anlægsoverslaget er behæftet med usikkerhed, da udgifter til bl.a. ekspropriationer, jordarbejder og bro- og asfaltarbejder ikke kan beregnes præcist på forhånd, idet projektets detaljerede linjeføring, mængder mv. først kendes på et senere tidspunkt.

Der knytter sig herudover usikkerhedsfaktorer til budgettet, fordi et projekt vil strække sig over en længere årrække. Usikkerheden vedrører bl.a. markedsforhold, råvarepriser, udviklingen i priserne på ejendomsmarkedet, nye krav til anlæggets udformning (fx myndighedskrav og nye miljøkrav), uforudsete anlægstekniske forhold, herunder bl.a. vejrlig og jordbundsforhold mv.

Vejdirektoratet tilstræber ved anvendelsen af risikoanalyser at indregne disse usikkerhedsfaktorer. Metoden indebærer, at der foretages en vurdering af sandsynligheden for budgetoverholdelse ved forskellige budgetniveauer efter Successiv Princippet.

Usikkerhedsanalyserne afgrænses af Vejdirektoratet fra større udefra kommende ændringer. Det vil bl.a. sige, at force majeure-begivenheder, politisk besluttede udvidelser af projektet, i dag ukendte miljøkrav og andre myndighedskrav over 10 mio. kr. samt ændringer i konjunktur- eller markedssituationen, der samlet overstiger det forventede med 10 % eller mere, ikke er medtaget i usikkerhedsanalysen.

På basis af den i april 2005 gennemførte usikkerhedsanalyse, der er afgrænset som anført, fremkommer middelværdien 871 mio. kr. med en tilknyttet usikkerhed, som indebærer, at der er 50 % sandsynlighed for, at anlægsudgifterne bliver mindre end det anførte, og 50 % sandsynlighed for, at udgiften bliver større end det anførte.

Der forudsættes, at Vejdirektoratet i forlængelse af anlægsprojektet og dertil knyttede ekspropriationer i overensstemmelse med sædvanlig praksis kan oppebære indtægter fra salg af ejendomme og grunde. Denne indtægt indgår i anlægsoverslaget og bogføres i projektrengskabet.

Der er beregnet en intern rente for projektet på ca. 9 % og en netto nutidsværdi på ca. 730 mio. kr. I beregningen indgår trafikanternes besparelser og kørselsomkostninger, uheldsomkostninger, trafikstøj, barrierenvirkning og oplevet risiko, lokal og regional luftforurening samt vejvedligeholdelse.

Anlæg af 1. etape af Frederikssundmotorvejen påregnes gennemført som et samlet projekt med åbning i 2012.

Tidsplanen for 1. etape af Frederikssundmotorvejen koordineres med Motorring 3-projektets etape 3, der blev sat i bero med henblik på at sikre koordineringen jf. også transport- og energiministerens orientering af 3. juni 2004 til Folketingets Trafikudvalg.

Der er blandt partierne bag trafikaftalen fra november 2003 enighed om, at der skal ske udlægning af skov med udgangspunkt i Vestskoven, som erstatning for den skov, der inddrages i forbindelse med vejanlægget, ligesom der, for at mindske støjudbredelsen fra vejanlægget, skal anvendes en særlig støjdæmpende asfalt. Disse ændringer vil medføre yderligere udgifter på ca. 10 mio. kr.

Middelværdien på 871 mio. kr. indeholder ikke de 10 mio. kr. til mindre støjende asfaltbelægninger og til etablering af erstatningsskov i Vestskoven. Når disse indregnes, fås en middelværdi på ca. 881 mio. kr. (2005-priser). Ved regulering med byggeomkostningsindekset svarer middelværdien til 895 mio. kr. i 2006-priser.

Udgifterne (2006-priser) forventes at fordele sig som følger:

2004:	3 mio. kr.
2005:	8 mio. kr.
2006:	42 mio. kr.
2007:	72 mio. kr.
2008:	90 mio. kr.
2009:	105 mio. kr.
2010:	235 mio. kr.
2011:	162 mio. kr.
2012:	154 mio. kr.
2013:	14 mio. kr.
2014:	10 mio. kr.
I alt:	895 mio. kr.

I forbindelse med ovenstående anlægsbevilling skal det bemærkes, at den fremtidige budgettering af anlægsprojekter i øjeblikket drøftes i et udvalgsarbejde mellem Finansministeriet og Transport- og Energiministeriet.

Anlægsarbejdet 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 rådgiverfirmaer. Rådgivningsopgaver og anlægsarbejder udbedes efter gældende regler herfor. Vejdirektoratet og dets bygherrerådgivere fører tilsyn med entreprenørernes arbejde for at sikre, at det aftalte arbejde leveres

i den aftalte kvalitet, tid og pris. Herudover skal projektføløbet styres, kontrolleres, dokumenteres og evalueres, og den nødvendige information formidles til trafikanter og naboer. Trafikafviklingen skal overvåges, og den nødvendige information formidles til trafikanter og naboer. Endelig skal trafikikkerhedsmæssige og arbejdsmæssige indsatser gennemføres.

Af den samlede udgift er budgetteret med ca. 17 % (middelværdi) til projektering, tilsyn og administration. Heraf er der som forudsætning for totaludgiften forudsat en fordeling med 4,6 % lønninger til Vejdirektoratets eget personale, 7,4 % omkostninger til eksterne rådgivere og 5 % øvrige driftsudgifter.

#### 11. Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet

Lovforslaget skønnes at medføre en mindre positiv afledt konsekvens i form af øget direkte og indirekte beskæftigelse på ca. 1.500-2.000 mandår i forbindelse med anlægsarbejdet. Samtidig har lovforslaget en begrænset strukturel virkning for erhvervslivet, da transportforholdene forbedres ved en bedre infrastruktur.

#### 12. Administrative konsekvenser for erhvervslivet

Lovforslaget har været sendt til Erhvervs- og Selskabsstyrelsens Center for Kvalitet i ErhvervsRegulering med henblik på en vurdering af, om forslaget skal forelægges Økonomi- og Erhvervsministeriets virksomhedspanel. Styrelsen vurderer ikke, at forslaget medfører administrative konsekvenser for erhvervslivet. Forslaget skal derfor ikke forelægges Økonomi- og Erhvervsministeriets virksomhedspanel.

#### 13. Konsekvenser for borgerne

Det færdige anlæg vil samlet set forbedre fremkommeligheden og miljøforholdene for borgerne i området, men berører samtidig direkte og indirekte en del naboer bl.a. i form af ekspropriationer.

I det videre forløb i anlægsprocessen vil borgerne i området bl.a. på [www.vejdirektoratet.dk](http://www.vejdirektoratet.dk) løbende blive informeret om vejarbejdets karakter og tidsplan, og ejerne af de berørte ejendomme vil blive inddraget direkte ved breve fra og møder med Vejdirektoratet og ekspropriationsmyndighederne.

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

#### 14. 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 (EF-Tidende



1985 nr. L 175, side 40) som ændret ved Rådets direktiv 97/11/EF af 3. marts 1997 (EF-Tidende 1997 nr. L 73, side 5).

#### 15. Høring over lovforslaget

Det oprindeligt fremsatte lovforslag blev sendt i høring hos Hovedstadens Udviklingsråd, Københavns Amt, Frederiksborg Amt samt Rødovre, Glostrup, Albertslund og Frederikssund Kommuner.

Høringssvarene blev med brev af 22. oktober 2004 fremsendt til Trafikudvalget, ledsaget af de kommentarer, som udtalelserne gav anledning til.

Der er foretaget en fornyet høring over dette lovforslag hos de samme myndigheder. Høringssvarene vil blive sendt til Folketingets Trafikudvalg, ledsaget af de kommentarer, som høringssvarene måtte give anledning til.

### Samlet vurdering af lovforslagets konsekvenser

	Positive konsekvenser/mindreudgifter	Negative konsekvenser/merudgifter
Økonomiske konsekvenser for stat, kommuner og amtskommuner	Mindre udgifter for stat, kommuner og amtskommuner som følge af færre trafikuheld	Udgift for staten på 895 mio. kr. (2006-priser) Begrænsede merudgifter til drift og vedligehold af veje
Administrative konsekvenser for stat, kommuner og amtskommuner	Ingen	Meradministration for Vejdirektoratet i anlægsfasen
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	Forventes at forbedre trafikafviklingen og derved reducere transportudgifterne	Ingen
Administrative konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	Ingen
Miljømæssige konsekvenser	Antallet af støjbelastede ejendomme med støj over 55 dB reduceres.	Ændrer naturområder og giver en barriere og en ny støjkilde i Vestskoven. Den samlede luftforurening og CO <sub>2</sub> -emission bliver lidt forøget
Administrative konsekvenser for borgerne	Forbedring af trafik- og miljøforhold for borgerne i området.	En mindre gruppe borgere vil blive berørt direkte af anlægget, bl.a. i form af ekspropriation.
Forholdet til EU-retten	De miljøundersøgelser og høringer, der er gennemført, opfylder kravene i VVM-direktivet.	

#### Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

##### Til § 1

Bestemmelsen omfatter en bemyndigelse til at anlægge en ca. 1,5 km lang motorvej mellem Motorring 3 og Ring 3 i forlængelse af den nuværende Frederikssundmotorvej og til at udbygge Frederikssundmotorvejen mellem Ring 3 og Motorring 4 fra de nuværende 4 til 6 spor. Bestemmelsen indeholder endvidere en bemyndigelse til at udbygge rundkørslen i krydset Frederikssundsvej og J.F. Willumsens Vej i Frederikssund.

Som en konsekvens af bestemmelsen i nr. 1 foreslås i nr. 4 en bemyndigelse til transport- og energiministeren til at nedklassificere strækningen af den nuværende hovedlandevej 112, Jyllingevej, mellem Ring 3

og Motorring 3, der vil blive afløst af den i nr. 1 nævnte hovedlandevejsstrækning, til kommunevej.

##### Til § 2

VVM-redegørelsen, der ligger til grund for dette lovforslag, omfatter hele strækningen mellem Motorring 3 og Frederikssund. Redegørelsen belyser to hovedforslag, henholdsvis Hovedforslag 1 (åbenlandsløsningen) og Hovedforslag 2 (bymotorvejsløsningen gennem Stenløse og Ølstykke). De to hovedforslag er optaget på vejplanen for hovedlandeveje, jf. § 26 i lov om offentlige veje. Redegørelsen indeholder bl.a. en række kort og visualiseringer, der viser, hvordan en motorvej i hvert af de undersøgte hovedforslag kan indpasses i landskabet og gennem byområderne. VVM-redegørelsen giver dermed en relativ klar indikation af, hvordan en motorvej – afhængig af, hvilken

løsning der vælges – vil gribe ind i de ejendomme, der er beliggende i de områder, som de to hovedforslag gennemløber.

Med dette lovforslag fastlægges den overordnede linjeføring på strækningen mellem Motorring 3 og Motorring 4, hvor de to hovedforslag er sammenfaldende. Af den politiske aftale af 5. november 2003 fremgår, at projektet gennemføres i perioden 2006-2012. Af hensyn til koordinering med Motorring 3 er projekteringen påbegyndt i 2004, jf. afsnit 10. For strækningen vest for Motorring 4 fra Motorring 4 til Frederikssund er det besluttet, at der skal gennemføres yderligere undersøgelser af en udbygning af Frederikssundsvej, inden der senere kan træffes endelig beslutning om vejforløbet videre mod vest. For begge hovedforslag samt en evt. udbygning af Frederikssundsvej gælder, at den helt præcise fastlæggelse af linjeføring fastlægges af ekspropriationskommissionen som led i dennes prøvelse af projektet, jf. lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom (lovbekendtgørelse nr. 672 af 19. august 1999). Prøvelsen sker på grundlag af et projekt udarbejdet af Vejdirektoratet efter vedtagelse af en anlægslov. Når linjeføringerne er fastlagt ved en besigtigelsesforretning, udfærdiger Vejdirektoratet en ekspropriationsplan med fortegnelse over alle ejere og brugere, der vil blive berørt af de for anlægget nødvendige ekspropriationer. Planen danner grundlag for ekspropriationskommissionens bestemmelser om, hvordan projektet og ekspropriationerne nærmere skal gennemføres.

Det forhold, at VVM-redegørelsen på den ene side viser, hvordan en motorvej i henholdsvis Hovedforslag 1 (åben land-løsningen) eller Hovedforslag 2 (by-motorvejsløsningen) vil kunne forløbe gennem landskabet og byområderne sammenholdt med på den anden side, at omfanget af nødvendige ekspropriationer først vil kunne fastlægges endeligt af ekspropriationskommissionen på et senere tidspunkt, indebærer, at nogle af de berørte grundejere i den mellemliggende periode kan komme ud for, at de, på grund af vejplanerne, ikke – eller kun med betydeligt økonomisk tab – kan sælge deres ejendomme. Problemstillingen synes mest udtalt i forhold til de formentlig få grundejere, der ufrivilligt bliver bragt i en situation, hvor afhændelse af vedkommendes ejendom, inden der sker endelig fastlæggelse af linjeføringen, er en forudsætning for, at den pågældende kan komme videre i sin tilværelse på en rimelig måde.

For at sikre, at anlægget af 1. etape af Frederikssundmotorvejen ikke fører til urimelige vilkår for de berørte grundejere, foreslås en bestemmelse, der giver

transport- og energiministeren mulighed for, på begæring af ejeren, forlods at erhverve en ejendom, der berøres særligt indgribende af planerne om en motorvej mellem Motorring 3 og Frederikssund, når ejeren af særlige personlige grunde ønsker at afstå ejendommen før det tidspunkt, hvor der kan foretages ekspropriation. Bestemmelsen giver ikke grundejeren et retskrav på at få deres ejendom overtaget, men er en mulighed, der kan bruges til at hjælpe grundejere i særlige tilfælde.

Ved »særligt indgribende« sigtes til en situation, hvor anlægsmyndigheden (Vejdirektoratet) vurderer, at den pågældende ejendom vil blive totalekspropriet i forbindelse med projektets gennemførelse. Der må på det tidspunkt, hvor anmodningen om overtagelse fremsættes, foretages en konkret vurdering af projektets betydning for den pågældende ejendom, baseret på den vidne Vejdirektoratet har om linjeføringen ud fra den foretagne projektering på dette tidspunkt.

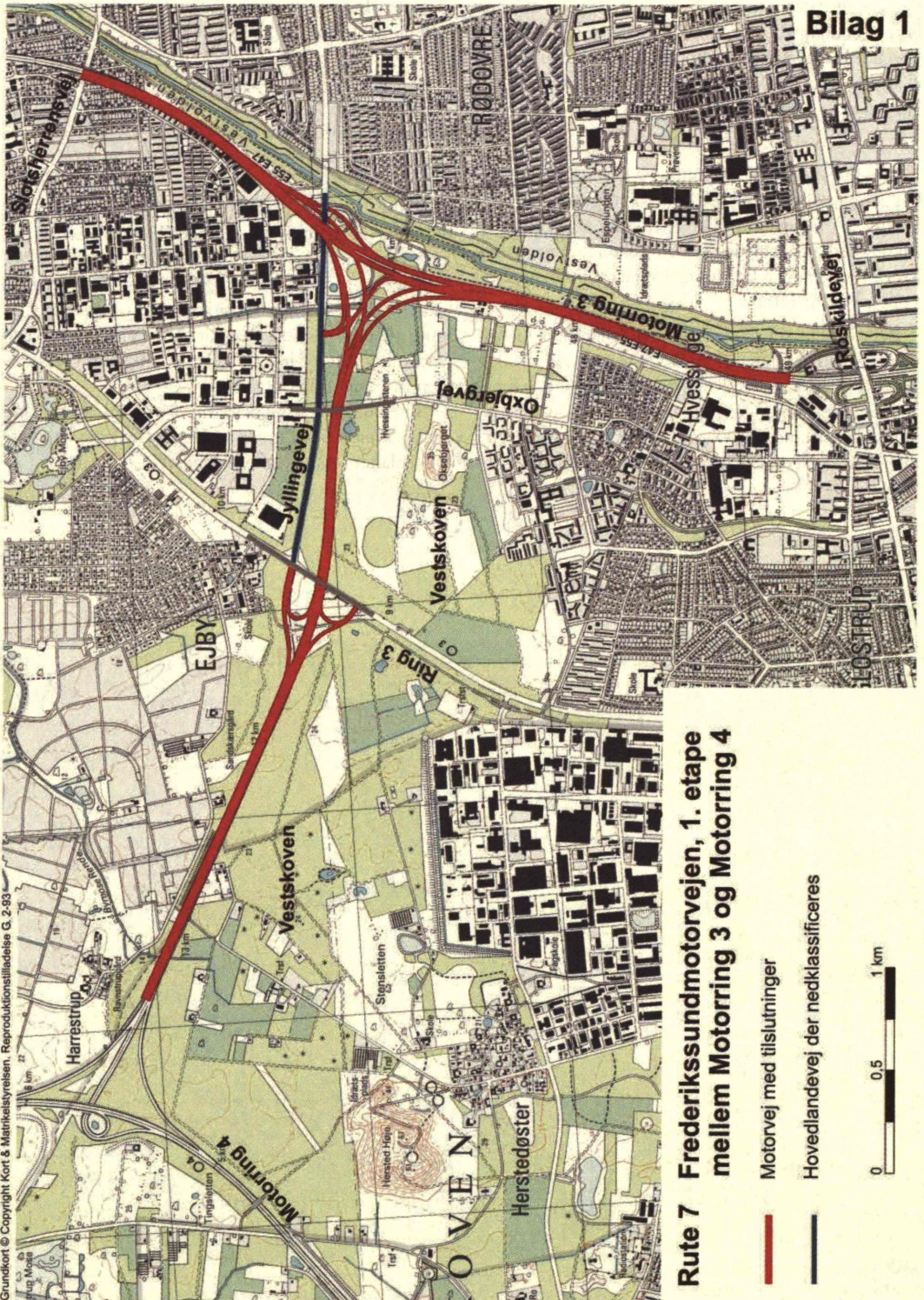
Overtagelse kan ske af ejendomme, der berøres særligt indgribende af enten Hovedforslag 1 eller Hovedforslag 2 for en motorvej fra Motorring 3 til Frederikssund, der er belyst i VVM-undersøgelsen fra 2002. Hvis det senere besluttes at opgive en af disse linjer eller dem begge som konsekvens af de supplerende undersøgelser af en udbygning af Frederikssundsvej, der er besluttet som led i trafikaftalen af 5. november 2003, vil muligheden for at overtage ejendomme, som berøres af den eller de opgivne linjer, ophøre, da den opgivne linje herefter ikke er en del af statens vejplaner.

»Særlige personlige grunde« vil f.eks. foreligge, hvor en grundejer på grund af sygdom, alder, familiemæssige eller af andre sociale grunde ønsker at afhænde ejendommen for at flytte til et andet sted.

Overtagelssummen fastsættes efter stk. 2 af de ekspropriations- og taksationskommissioner, der er nedsat i henhold til lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom, jf. lovbekendtgørelse nr. 672 af 19. august 1999.

Udgifterne til forlodsovertagelser på strækningen Motorring 4-Frederikssund, hvor der endnu ikke er truffet beslutning om linjeføring mv., afholdes af den på finansloven hertil afsatte bevilling under konto 28.21.20.50. Anlæg af hovedlandeveje m.v. (forlodsovertagelser). Udgifterne til forlodsovertagelser på strækningen Motorring 3-Motorring 4 afholdes af anlægsbevillingen.

Ejendomme, der måtte være overtaget forlods, kan senere afhændes efter de almindelige regler for salg af statens ejendomme, hvis det måtte vise sig, at ejendommen alligevel ikke skal anvendes til vejformål.



For så vidt at der er tale om forlodsovertagelse af landbrugsejendomme, kan ejendommens jord eventuelt anvendes som led i en jordfordeling i forbindelse med et kommende vejanlæg.

#### Til § 3

Bestemmelsen udvider muligheden for at pålægge byggelinjer efter § 34 i lov om offentlige veje på Motorring 3 i forbindelse med tilslutning af Frederikssundmotorvejen, således at Vejdirektoratet får mulighed for at pålægge byggelinjer med en indbyrdes afstand på op til 120 m.

Begrundelsen for at udvide byggelinjernes maksimumafstand er, at de almindelige bestemmelser i lov om offentlige veje, hvorefter hovedlandeveje kan pålægges byggelinjer på begge sider af vejen med en indbyrdes afstand af 100 meter, ikke vurderes at være tilstrækkelige i dette tilfælde.

Ved pålæg af byggelinjerne finder reglerne i lov om offentlige veje i øvrigt anvendelse.

#### Til § 4

Det foreslås, at loven træder i kraft dagen efter bekendtgørelsen i Lovtidende.

#### Til § 5

Ved § 1, nr. 4, i lov nr. 238 af 7. juni af 1968 om visse hovedlandeveisstrækninger blev ministeren for offentlige arbejder bemyndiget til at anlægge en hovedlandevej som motorvej fra Motorring 3 ved dennes skæring med Jyllingevej til Ballerupvej med tilslutning til den i lovens § 1, nr. 2, nævnte motorvejsstrækning (Motorring 4). Vejen er anlagt på strækningen fra Ring 3 til Motorring 4.

Som konsekvens af bestemmelsen i § 1, nr. 1, foreslås § 1, nr. 4, i lov nr. 238 af 7. juni af 1968 om visse hovedlandeveisstrækninger ophævet.

Til lovforslag nr. L 162. Skriftlig fremsættelse (22. februar 2006)

**Transport- og energiministeren** (Flemming Hansen):

Herved tillader jeg mig for Folketinget at fremsætte:

*Forslag til lov om anlæg af 1. etape af Frederikssundmotorvejen mellem Motorring 3 og Motorring 4*

(Lovforslag nr. L 162).

Med lovforslaget søges om bemyndigelse til at anlægge en ca. 1,5 km lang motorvej mellem Motorring 3 i Rødovre og Ring 3 i Glostrup (Ejby) og til at udbygge den eksisterende Frederikssundmotorvej fra 4 til 6 spor på strækningen mellem Ring 3 og Motorring 4 syd for Ballerup. Desuden søges om bemyndigelse til at udbygge rundkørslen i krydset Frederikssundsvej og J.F. Willumsens Vej i Frederikssund.

Lovforslaget er et led i udmøntningen af trafikaftalen af 5. november 2003 mellem regeringen, Dansk Folkeparti, Det Radikale Venstre og Kristendemokraterne om investeringer på trafikområdet for de kommende ti år. Efter aftalen skal Frederikssundmotorvejen igangsættes med en 1. etape, der omfatter strækningen mellem

Motorring 3 og Motorring 4 og rundkørslen i Frederikssund med en forventet anlægsperiode 2006-2012.

Lovforslaget er – med en række justeringer – en genfremsættelse af L11, som blev fremsat for Folketinget den 6. oktober 2004 og 1. behandlet den 27. oktober 2004. Lovforslaget bortfaldt ved udskrivelsen af Folketingsvalget den 8. februar 2005.

For at skåne Vestskoven og Vestvolden er linjeføringen optimeret, og de skovområder, der inddrages ved anlæg af vejen, vil blive retableret andetsteds med udgangspunkt i Vestskoven efter nærmere aftale med Skov- og Naturstyrelsen. Derudover afsættes der midler til etablering af yderligere 26 ha skov i takt med at der viser sig mulighed for erhvervelse af arealer hertil. Lovforslaget medfører således, at Vestskovens samlede areal øges. Endvidere indgår det i det justerede projekt, at der vil blive anvendt en særlig støjsvag vejbelægning.

Idet jeg i øvrigt henviser til lovforslaget med tilhørende bemærkninger, skal jeg anbefale forslaget til Tingets velvillige behandling.