

Transportministeriet  
Udkast  
25. januar 2010

## Forslag

til

### **Lov om udbygning af Helsingørmotorvejen mellem Øverødvej og Isterød**

**§ 1.** Transportministeren bemyndiges til at udbygge hovedlandevej 14, Helsingørmotorvejen (E47), mellem afslutningen af den eksisterende 6-sporede strækning syd for Øverødvej og tilslutningsanlæg 9, Hørsholm C ved Isterød, fra 4 til 6 spor.

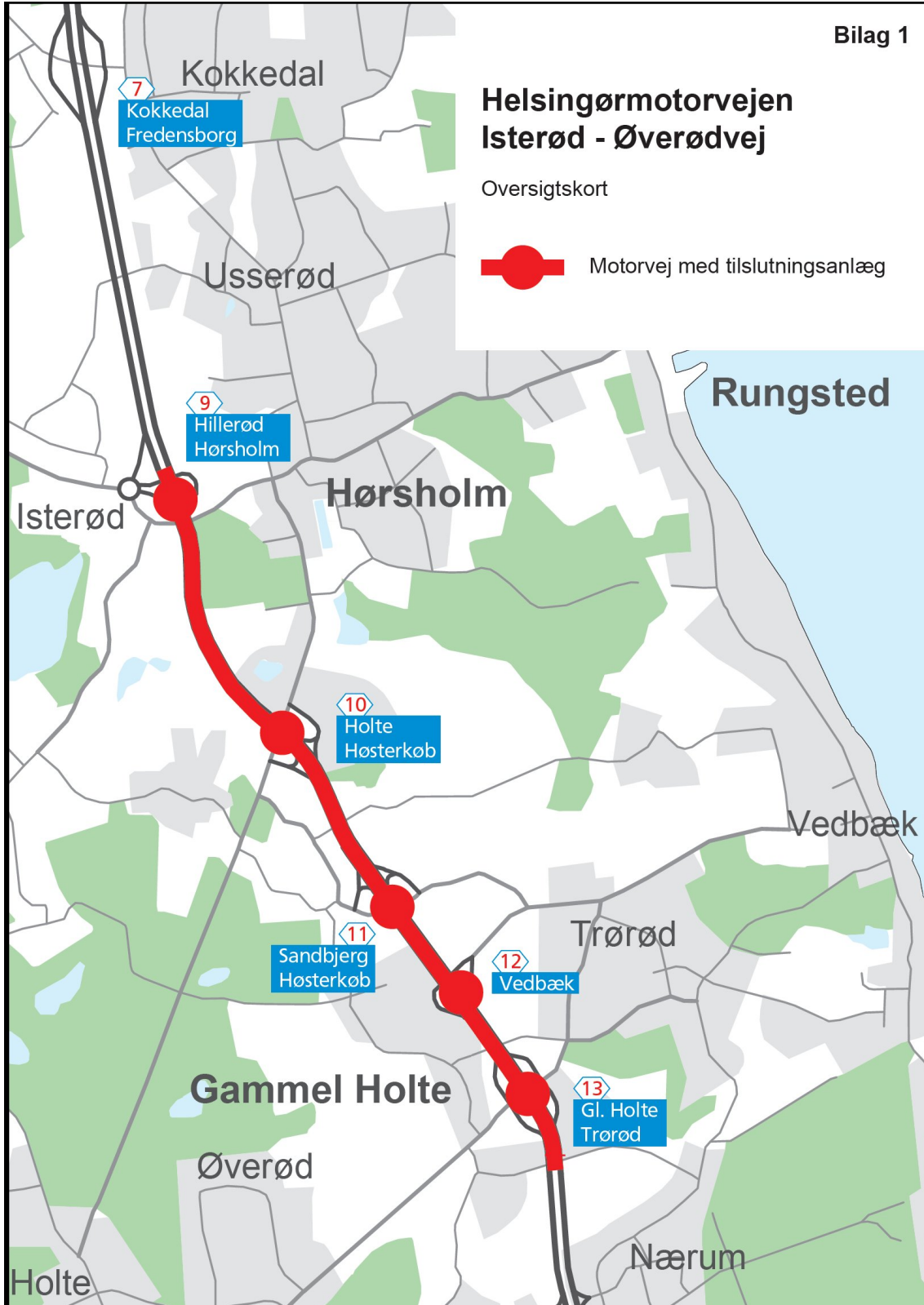
*Stk. 2.* Strækningen, der omfattes af udbygningen, fremgår af bilag 1.

**§ 2.** På den i § 1 nævnte motorvejsstrækning kan der pålægges byggelinjer med en indbyrdes afstand på op til 120 m. Reglerne om byggelinjer i lov om offentlige veje finder tilsvarende anvendelse.

**§ 3.** Transportministeren kan i særlige tilfælde efter anmodning fra ejeren ekspropriere en ejendom, der berøres særligt indgribende af det i § 1 nævnte projekt, før tidspunktet for de ordinære ekspropriationer.

*Stk. 2.* Erstatningen fastsættes af ekspropriations- og taksationsmyndighederne i lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom.

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



---

## *Bemærkninger til lovforslaget*

### *Almindelige bemærkninger*

#### Indholdsfortegnelse:

1. Lovforslagets baggrund og hovedindhold
  - 1.1 Hovedindhold
  - 1.2 Baggrund
2. VVM-undersøgelse og høring
3. Lovforslagets indhold
4. Beskrivelse af vejanlægget
  - 4.1 Funktion og kvalitet
  - 4.2 Linjeføring og tværprofil
  - 4.3 Tilslutningsanlæg
  - 4.4 Sideanlæg
  - 4.5 Lokalvejnet og stier
  - 4.6 Faunapassager
  - 4.7 Erstatningsnatur
  - 4.8 Støjafskærmning
  - 4.9 Vejudstyr og beplantning
  - 4.10 Vejafvanding
  - 4.11 Naboarealer
5. Trafikale konsekvenser
6. Trafiksikkerhed
7. Plan- og beskyttelsesforhold
8. Miljømæssige konsekvenser
  - 8.1 Arealindgreb og barrierevirkning
  - 8.2 Støj, luft og klima
  - 8.3 Plante- og dyreliv
  - 8.4 Landskab
  - 8.5 Kulturarv og arkæologi
  - 8.6 Friluftsliv
  - 8.7 Overfladevand og grundvand
  - 8.8 Ressourceforbrug
  - 8.9 Forurennet jord
9. Alternativer
10. Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige
  - 10.1 Anlægs- og samfundsøkonomi
  - 10.2 Konsekvenser for Vejdirektoratet
11. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet
12. Administrative konsekvenser for borgerne
13. Forholdet til EU-retten
14. Høring over lovforslaget
15. Sammenfattende skema

## *1. Lovforslagets hovedindhold og baggrund*

### *1.1 Hovedindhold*

Lovforslaget indeholder en bemyndigelse af transportministeren til at udbygge den ca. 6 km lange strækning af hovedlandevej 14, Helsingørmotorvejen (E47), mellem afslutningen af den eksisterende 6-sporede strækning umiddelbart syd for Øverødvej og tilslutningsanlæg 9, Hørsholm C ved Isterød, fra 4 til 6 spor.

Lovforslaget er en udmøntning af aftale af 2. december 2009 mellem regeringen (Venstre og De Konservative), Socialdemokraterne, Dansk Folkeparti, Socialistisk Folkeparti og Liberal Alliance om ”Bedre veje mv.”. Af aftalen fremgår, at der i foråret 2010 fremsættes anlægslov for udbygning af hele strækningen mellem Øverødvej og Isterød.

Efter aftalen afsættes der i første omgang midler til udbygning af den ca. 4 km lange strækning mellem Øverødvej og tilslutningsanlæg 10, Hørsholm Syd. Udbygningen forventes at kunne ibrugtages i 2016. Partierne, der deltager i aftalen, er enige om at drøfte finansieringen af udbygningen af den resterende strækning i 2013.

### *1.2. Baggrund*

Helsingørmotorvejen er den første motorvej, der er anlagt i Danmark. Motorvejen åbnede for trafik i 1956. Det er en vigtig pendler- og erhvervsforbindelse mellem Nordsjælland og Københavnsområdet. Desuden er motorvejen en vigtig international motorvejsforbindelse, som forbinde resten af Skandinavien med kontinentet.

Strækningen mellem Jægersborg og Øverødvej blev udvidet til 6 spor i 1997. Det medførte en markant forbedring af de trafikale forhold på strækningen. Strækningen mellem Øverødvej ved Gl. Holte og Isterød ved Hørsholm har i de senere år været præget af nedsat fremkommelighed i myldretiden.

Mellem Øverødvej og Isterød er trafikbelastningen størst på den sydlige delstrækning med 79.400 biler (i 2008). På den nordlige delstrækning er trafikbelastningen 57.400 biler på et hverdagsdøgn. I 1998 var de tilsvarende tal henholdsvis 66.200 og 46.200. I 10 års perioden 1998-2008 er trafikken således steget med henholdsvis ca. 20 % og 24 % på de to delstrækninger.

Frem mod år 2015 forventes trafikken mellem Øverødvej og Isterød at stige med gennemsnitligt 2 % pr. år. Udbygningen af motorvejen skal forbedre fremkommeligheden og trafiksikkerheden for den stigende trafik på motorvejen.

## *2. VVM-undersøgelse og høring*

Som led i udmøntningen af aftalen af 5. november 2003 mellem Venstre, Det Konservative Folkeparti, Dansk Folkeparti, Det Radikale Venstre og Kristendemokraterne om investeringer på trafikområdet har Vejdirektoratet gennemført en VVM-undersøgelse (VVM står for ”vurdering af virkninger på miljøet”) for en udbygning af Helsingørmotorvejen mellem Isterød og Øverødvej.

Motorvejen er på den største del af strækningen beliggende i Rudersdal Kommune, mens den resterende del ved Isterød ligger i Hørsholm Kommune. Kommunerne har deltaget i undersøgelsesarbejdet.

---

VVM-undersøgelsen blev indledt med en offentlighedsfase, hvor der blev afholdt et borgermøde, og hvor borgerne blev opfordret til at indsende idéer og forslag til undersøgelsen. Vejdirektoratet modtog i alt 76 svar, som er indgået i undersøgelsen.

Resultatet af den gennemførte VVM-undersøgelse er beskrevet i Vejdirektoratets VVM-redegørelse, som omfatter følgende 3 rapporter:

- Udbygning af Helsingørmotorvejen mellem Isterød og Øverødvej  
VVM-redegørelse – Sammenfattende rapport, Rapport 346  
Vejdirektoratet 2009
- Udbygning af Helsingørmotorvejen mellem Isterød og Øverødvej  
VVM-redegørelse – Miljø, Rapport 347  
Vejdirektoratet 2009
- Udbygning af Helsingørmotorvejen mellem Isterød og Øverødvej  
VVM-redegørelse – Støj og arealer, Rapport 348  
Vejdirektoratet 2009

Rapporterne kan læses på [www.vejdirektoratet.dk/helsingormotorvejen](http://www.vejdirektoratet.dk/helsingormotorvejen). Den sammenfattende rapport blev den 13. august 2009 sendt til Trafikudvalget til orientering (Trafikudvalget alm. del – bilag 581).

I VVM-redegørelsen er præsenteret et hovedforslag om en asymmetrisk udbygning og et alternativ om en symmetrisk udbygning samt en række andre undersøgte løsningsmuligheder i relation til udbygning af motorvejen.

VVM-redegørelsen var fremlagt i offentlig høring fra 11. juli til 9. september 2009, og der blev i tilknytning hertil afholdt et borgermøde i Gl. Holte den 25. august 2009 med deltagelse af ca. 300 borgere. VVM-redegørelsen er endvidere sendt til en række myndigheder, interesseorganisationer og foreninger. Der blev udsendt orienteringsbreve til ca. 1.000 husstande i undersøgelsesområdet.

Vejdirektoratet har modtaget 165 høringssvar, heraf 6 fra offentlige myndigheder, 6 fra interesseorganisationer mv. og de resterende fra borgere, grundejerforeninger mv. Høringssvarene fra de berørte borgere (grundejerforeninger, underskriftslistes og husstande) omfatter flere tusinde borgere langs strækningen.

Resultatet af høringen er beskrevet i Vejdirektoratets høringsnotat: ”VVM-undersøgelse om udbygning af Helsingørmotorvejen mellem Isterød og Øverødvej – Notat om offentlig høring, 27. oktober 2009”, der kan læses på [www.vejdirektoratet.dk](http://www.vejdirektoratet.dk).

Rudersdal Kommune og Hørsholm Kommune anbefaler Vejdirektoratets hovedforslag. Der er ikke fremkommet bemærkninger fra andre myndigheder eller privatpersoner m.v. imod hovedforslaget.

Størstedelen af høringssvarene handler om de fremtidige støjforhold langs den udbyggede motorvej. Herudover omhandler høringssvarene udformningen af motorvejen og dens tilslutningsanlæg, ekspropriationsforhold og forhold vedr. beplantning, miljø og natur langs motorvejen.

Borgerne finder generelt, at ambitionsniveauet med hensyn til støjbeskyttelse er alt for lavt, og ikke imødekommer borgernes forventninger og ønsker. Rudersdal Kommune ønsker væsentlige forbedringer af støjafskærmningen på strækningen. I høringssvarene fremføres, at alle eksisterende skærme bør udskiftes med nye 4 m høje støjskærme, og at nye skærme bør opsættes flere

---

steder end foreslået i hovedforslaget. Partierne bag aftalen af 2. december 2009 er enige om at være særligt opmærksomme på nye støjskærme ved Vejdammen, Brådebæk og ved Hørsholm Haveforening i forbindelse med de kommende års udmøntning af midler fra pulje til støjbe-kæmpelse, jf. i øvrigt afsnit 9 om alternative løsningsmuligheder.

En række borgere ønsker nedlæggelse af tilslutningsanlæg 11, Gøngehusvej, i sammenhæng med en udbygning af tilslutningsanlæg 12, Elleslettegårdsvej, med nordvendte ramper. Rudersdal Kommune ønsker, at der foretages en nærmere vurdering af de trafikale konsekvenser af en nedlæggelse af tilslutningsanlæg 11, Gøngehusvej, i sammenhæng med en eventuel udbygning af tilslutningsanlæg 12, Elleslettegårdsvej.

Hørsholm Kommune ønsker bl.a., at der etableres en sti- og faunapassage ved Usserød Å umiddelbart nord for Isterød-anlægget. Vejdirektoratet har ikke medtaget en kombineret sti- og faunapassage i hovedforslaget, da det er usikkert, hvor meget en sådan passage vil blive benyttet, og idet stien ikke kan begrundes tilstrækkeligt, når økonomiske hensyn inddrages.

### *3. Lovforslagets indhold*

På baggrund af en samlet vurdering af de gennemførte undersøgelser og høring samt den politiske aftale af 2. december 2009 på trafikområdet foreslås, at transportministeren bemyndiges til at udbygge den ca. 6 km lange strækning af hovedlandevej 14, Helsingørmotorvejen (E47), mellem afslutningen af den eksisterende 6-sporede strækning syd for Øverødvej og tilslutningsanlæg 9, Hørsholm C ved Isterød, fra 4 til 6 spor.

Grundlaget for lovforslaget er det hovedforslag, som Vejdirektoratet har beskrevet i VVM-redegørelsen. 1. etape af motorvejen vil ved Hørsholm Syd blive udformet, så de yderste spor "løber af" i tilslutningsanlæg 10, Hørsholm Kongevej. Selve tilslutningsanlægget vil ikke blive ombygget ved 1. etape.

Endvidere foreslås en hjemmel til at pålægge byggelinjer med en indbyrdes afstand på op til 120 m.

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

### *4. Beskrivelse af vejanlægget*

#### *4.1 Funktion og kvalitet*

Vejen udbygges til 6-sporet motorvej og indpasses i det omgivende miljø og landskab på en æstetisk og miljømæssigt afbalanceret måde. Den trafikikkerhedsmæssige standard skal være høj. Motorvejen forventes fortsat at have en tilladt hastighed på 110 km/t.

Processen, der løber fra projekteringen og arealerhvervelsen via udbud i licitation til det egentlige anlægsarbejde, gennemføres sådan, at projektets forløb er styret og dokumenteret. Under og efter anlægsperioden evalueres anlæggets effekt på trafikafvikling, sikkerhed og miljø.

#### *4.2 Linjeføring og tværprofil*

Hovedforslaget omfatter en asymmetrisk udbygning af motorvejen. Linjeføringen ændres i mindre omfang, således at udbygningen generelt undgår at berøre de nærliggende boligområder. Længdeprofilen fastholdes stort set uændret.

Motorvejen anlægges med et 37 m bredt 6-sporet tværprofil bestående af 2 kørebaner a 11,5 m afstribet med 3 kørespor a 3,5 m og 2 kantbaner a 0,5 m. Hertil kommer 2 belagte nødrabatter a 1 m ind mod midterrabatten. Tværprofilen består derudover af en 4 m bred midterrabat med stålautoværn og græs eller lav vegetation samt 2 nødspor a 2,5 m, 2 opkanter a 0,5 m og 2 yderrabatter a 1 m.

#### *4.3 Tilslutningsanlæg*

De eksisterende tilslutningsanlæg bevares men ombygges i forskelligt omfang som følge af vejudvidelsen. Dette giver samtidig mulighed for at skabe bedre trafikafvikling og større trafikikkerhed i tilslutningsanlæggene.

Blandt andet på grund af motorvejens alder er pladsen under broerne ikke tilstrækkelig stor til at kunne rumme den udbyggede motorvejs tværprofil. Derfor udskiftes 6 vejoverføringer. 3 vejunderføringer og 3 andre underføringer udskiftes eller udvides. Endelig opføres 2 nye underføringer.

På grund af den korte afstand mellem tilslutningsanlæg 12, Elleslettegårdsvej, og tilslutningsanlæg 13, Øverødvej, etableres ekstra spor på begge sider af motorvejen mellem de to tilslutningsanlæg. Tilslutningsanlæg 10, Hørsholm Kongevej, ændres fra et såkaldt "B-anlæg" til et "ruderanlæg" på den vestlige side af motorvejen.

Hele Isterød-anlægget udskiftes med et nyt anlæg. Anlægget kommer til at bestå af et forbindelsesanlæg udelukkende for trafik mellem motorvejen og Isterødvej og et tilslutningsanlæg for trafik fra Birkerød og Hørsholm til og fra motorvejen. Anlægget udformes på en måde, der skaber grundlag for en effektiv trafikafvikling mange år frem.

Tilslutningsanlæggene og Isterød-anlæggets præcise udformning vil blive fastlagt i forbindelse med detailprojekteringen.

#### *4.4 Sideanlæg*

De to eksisterende rasteplasser ved Toftebjerg på henholdsvis motorvejens vestlige og østlige side nedlægges som følge af pladsmangel ved motorvejsudvidelsen og af trafikikkerhedsmæssige grunde.

Partierne bag trafikaftalen af 2. december 2009 om "Bedre veje mv." er enige om at være særligt opmærksomme på udbygning af rasteplasser mellem Hørsholm og Humlebæk i forbindelse med de kommende års udmøntning af midler fra pulje til bedre kapacitet og bekæmpelse af flaskehalse.

#### *4.5 Lokalvejnet og stier*

Lokale veje og stier reetableres generelt svarende til situationen i dag.

Ved Isterød lukkes Grønnegade for adgang til Isterødvej men føres under denne som en ny stitunnel med forbindelse til den gennemgående sti langs Isterødvej og Frederiksborgvej. Som følge af ombygningen af hele Isterød-anlægget etableres en ny tilslutningsvej for en række ejendomme beliggende umiddelbart op til anlægget.

På motorvejens vestlige side forlægges gang- og cykelsti mod vest pga. udbygningen af motorvejen. Stien reetableres i sin fulde længde og suppleres med adgang til Gl. Holtevej. Ved

---

Egebækvej føres den gennemgående sti under en hylde på motorvejsskråningen, og der etableres adgang til Egebækvej.

Den endelige fastlæggelse af ændringer i lokalvejnettet vil ske i forbindelse med detailprojekteringen og ekspropriationskommissionens behandling.

#### *4.6 Faunapassager*

Der er i dag en faunapassage for fisk og vandløbssmådyr for Usserød Å bestående af to rør, der leder åen under motorvejen. Som følge af vejudvidelsen skal rør og underføring udskiftes med en vandløbstunnel. Der etableres ikke yderligere faunapassager på strækningen.

#### *4.7 Erstatningsnatur*

Udbygningen af motorvejen vil påvirke ca. 0,7 ha med fredskov. Omfanget og placeringen af erstatningsskov vil blive afklaret i forbindelse med detailprojekteringen efter nærmere aftale med Skov- og Naturstyrelsen. I henhold til skovloven skal der etableres erstatningsskov svarende til op til det dobbelte af det fredskovsareal, der ryddes.

For at kompensere for de vandhuller, der forsvinder ved udbygning af motorvejen, etableres 8 erstatningsvandhuller. Formålet er at sikre, at de paddearter m.v. der lever i og omkring vandhullerne også efter udbygning af motorvejen kan opretholdes i levedygtige bestande.

Vandhullerne skal have en udformning og placering, som bl.a. sikrer opretholdelse af den økologiske funktionalitet for de dyrearter, som findes i området og er listet på EU-habitatdirektivets bilag IV, og som EU-landene har en særlig forpligtelse til at sikre levesteder for. Placeringen af vandhullerne fastlægges ved detailprojekteringen efter nærmere aftale med By- og Landskabsstyrelsen.

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

#### *4.8 Støjafskærmning*

Udbygningen af motorvejen omfatter udlægning af en ny, mindre støjende asfaltbelægning. Der etableres nye støjskærme langs motorvejen ved Gl. Holte syd for Øverødvej, Trørød, Sandbjerg, Hørsholm Kongevej og Hørsholm Haveforening. Der foreslås etableret nye støjskærme på en strækning på i alt ca. 2,4 km. Kombineret med at ca. 2,9 km af de eksisterende skærme forudsættes bevaret, vil der være ca. 5,3 km støjafskærmning, når motorvejen er udbygget. Den nye støjafskærmning vil fortrinsvis bestå af 4 m høje støjskærme. Overskudsjord vil kunne anvendes til støjvolde.

Den præcise udstrækning og udformning af støjafskærmningen vil blive fastlagt ved detailprojekteringen.

Partierne bag den politiske aftale af 2. december 2009 om "Bedre veje mv." er enige om at være særligt opmærksomme på nye støjskærme ved Vejdammen, Brådebæk og ved Hørsholm Haveforening i forbindelse med de kommende års udmøntning af midler fra pulje til støjbekæmpelse.

Der kan ydes tilskud til facadeisolering for særligt støjramte boliger. Ved boliger med en støjbelastning på mere end 73 dB ydes tilskud på 90 % af udgifterne, er støjniveauet, mellem 68 og 73 dB ydes tilskud på 75 % og er støjniveauet mellem 63 og 68 dB ydes tilskud på 50 %. Det mak-



---

simale tilskudsbeløb er dog pr. 1. januar 2009 fastsat til 115.300 kr. inkl. moms (byggereguleringsindeks 121,2).

#### *4.9 Vejudstyr og beplantning*

Motorvejen udstyres med vejtavler, autoværn, kantpæle, nødtelefoner, trafikregistreringsudstyr og vintervarslingsudstyr. Afmærkning på kørebanen vil blive udført med reflekterende afmærkning.

Ud over etableringen af et permanent grundsystem, der bl.a. består af nødtelefoner, strømforsyning og dataindsamling til trafikstatistik, etableres endvidere et trafikledelsessystem i anlægsperioden, som omfatter hastighedsregulering og køvarsling, kameraovervågning, udvidet beredskab på arbejdsstrækningen og information om usædvanlige trafikforhold og om forventede rejsetider. Trafikledelsessystemet skal anvendes til at styre og regulere trafikken samt til at overvåge trafikafviklingen på motorvejen i anlægsperioden for at sikre en hurtig indsats ved ulykker eller hændelser som kan skabe gener for trafikafviklingen. Der vil i det videre arbejde foregå en detaljeret planlægning af beredskab og trafikafvikling med de berørte kommuner, politiet og redningstjenester.

Med den politiske aftale af 29. januar 2009 om ”En grøn transportpolitik” og aftalen af 22. oktober 2009 om ”nye initiativer som led i udmøntningen af puljer” er det besluttet, at der skal etableres trafikledelse på Helsingørmotorvejen. 1. etape af udvidelsen af motorvejen vil først være afsluttet i 2016, mens etablering af trafikledelse vil blive gennemført på kortere tid. Trafikledelsessystemet vil give mulighed for præcis trafikantinformation bl.a. i myldretiden. Det forventes desuden, at systemet vil kunne reducere antallet af ulykker og andre hændelser og forbedre kapaciteten på motorvejen.

Motorvejen er beliggende delvist i åbent land, hvor det er ønskeligt at begrænse belysningen. Derfor vil der som nu kun være vejbelysning i rampekryds og på den gennemgående gang- og cykelsti langs motorvejen.

Ny beplantning vil respektere de eksisterende landskabstræk og beplantningsforhold. Beplantningen skal samtidig understøtte en ny, samlet oplevelse af motorvejens samspil med det omgivende landskab.

#### *4.10 Vejafvanding*

Der etableres kantopsamling af vejvand i vejsiderne, og vejvandet ledes i et lukket opsamlingsystem til regnvandsbassiner. I bassinerne kan urenheder bundfældes, og afstrømningen reguleres, inden vandet ledes til de nærliggende vandløb. Der etableres afløbsbygværk med olieudskillerfunktion.

Regnvandsbassinerne er desuden med til at sikre vandløb og søer mod forurening i forbindelse med uheld på motorvejen, idet bassinerne er forsynet med lukkemekanisme.

Endelig placering og udformning af bassinerne fastlægges i forbindelse med detailprojekteringen.

#### *4.11 Naboarealer*

---

Vejens udseende mod naboarealer fastlægges i samarbejde med Rudersdal Kommune og Hørsholm Kommune og naboer, bl.a. med hensyn til beplantning.

Lovforslaget giver mulighed for at pålægge byggelinjer med en indbyrdes afstand på op til 120 m.

Langs motorvejen forløber hovedvandforsyningsledninger fra Sjælsø Vandværk til Gentofte Kommune. Som følge af udvidelsen af motorvejen skal ledningerne flyttes på store dele af strækningen, ligesom fordelingsledninger berøres. Ved Usserød Å skal underføringen af hovedvandforsyningsledningen udskiftes og udbygges.

For at gennemføre anlægsarbejderne er det nødvendigt at disponere over arbejdsarealer. Disse reetableres og afleveres efter endt brug tilbage til ejerne.

### *5. Trafikale konsekvenser*

Der er i dag store fremkommelighedsproblemer i myldretiden på udbygningsstrækningen, og med den forventede trafikvækst vil disse vokse i både hyppighed og omfang. En udbygning af motorvejen vil forbedre fremkommeligheden for trafikanterne.

Ved anvendelse af en trafikberegningsmodel er der foretaget vurderinger af de trafikale konsekvenser ved udbygning af motorvejen. Tilsvarende er gennemført beregninger for en situation, hvor den nuværende 4-sporede motorvej bevares uændret (benævnes '0-alternativet').

Frem mod år 2015 forventes trafikken mellem Øverødvej og Isterød at stige med gennemsnitligt 2 pct. pr. år. Udbygningen af Helsingørmotorvejen til 6 spor mellem Øverødvej og Isterød forventes at medføre en forøgelse af trafikbelastningen i 2015 med ca. 6-8.000 køretøjer i døgnet, svarende til 7-12 % i forhold til 0-alternativet.

Forøgelsen skyldes, at fremkommeligheden på motorvejen vil blive forbedret. Bilisterne vil derfor i stigende omfang vælge motorvejen frem for alternative ruter. Som følge heraf vil trafikken også stige på nogle af de strækninger, der forbinder det omkringliggende vejnet med motorvejen, mens trafikken på de alternative ruter vil blive reduceret.

### *6. Trafiksikkerhed*

I 10-års perioden fra 1999 til og med 2008 er der sket i alt 204 uheld på den omfattede strækning af motorvejen. Der har været 40 personskadeuheld med 2 dræbte, 25 alvorligt tilskadede og 41 lettere tilskadede.

Der findes en såkaldt "sort plet" (sted på vejnettet hvor uheldsmønsteret er højere sammenlignet med andre tilsvarende steder på vejnettet) beliggende ved de sydvendte ramper ved tilslutningsanlæg 13, Øverødvej. En anden sort plet findes ved tilslutningsanlæg 12, Elleslettegårdsvej, mens en tredje sort plet er beliggende mellem de nordvendte ramper ved tilslutningsanlæg 11, Gøngehusvej, og de sydlige ramper ved tilslutningsanlæg 10, Hørsholm Kongevej.

På grund af de forbedringer, der gennemføres af motorvejsanlæggets geometri og udformning, forventes antallet af uheld på de pågældende lokaliteter at falde væsentligt.

Den forbedrede fremkommelighed på motorvejen som følge af udbygningen betyder, at der trækkes trafik fra alternative ruter ad det almindelige vejnet til motorvejen. Overflytningen af trafik til motorvejen forventes samlet set at give en mindre forbedring af trafiksikkerheden.

Den primære trafiksikkerhedsmæssige effekt forventes opnået ved, at antallet af bagendekollisioner og ulykker ved vognbaneskift reduceres, da der vil opstå færre kødannelser efter en udbygning af motorvejen.

Herudover forventes en positiv trafiksikkerhedsmæssig effekt som følge af den konkrete udformning af den udbyggede motorvej, herunder etablering af nødspor, nødrabatter og ændret udformning af rampekrydsene i tilslutningsanlæggene.

### *7. Plan- og beskyttelsesforhold*

Store områder i korridoren er udpeget som værdifulde landskaber. Øst for Gl. Holte består det fredede landskab af relativt store marker opdelt af levende hegn. En del af dette landskab udgøres af tunneldalen omkring Maglemoserenden, der er et geologisk interesseområde.

På strækningen mellem Gl. Holte og Brådebæk løber motorvejen igennem et værdifuldt landskab. Ved Isterød er Usserød Ådal på begge sider af vejen udpeget som værdifuldt landskab, og på motorvejens østlige side er Ådalen fredet. Der er flere mindre lavbundsområder langs motorvejen.

Langs hele strækningen er der særlige drikkevandsinteresser, og i området ved Isterød er der kildepladszoner.

[Rudersdal Kommune og Hørsholm Kommune har meddelt, at kommunerne på det foreliggende grundlag er indstillet på ud fra hovedforslaget efter konkret sagsbehandling at meddele de fornødne tilladelser til vejanlægget efter planloven, naturbeskyttelsesloven, vandløbsloven og museumsloven.]

[By- og landskabsstyrelsen har meddelt sin principgodkendelse af projektet i henhold til naturbeskyttelseslovens § 20.]

De konkrete tilladelser og dispensationer, der er nødvendige for anlæggets gennemførelse, herunder dispensationer fra gældende lovgivning, vil blive søgt løbende i forbindelse med projekteringen af anlægget.

### *8. Miljømæssige konsekvenser*

I VVM-redegørelsen har Vejdirektoratet redegjort for de forventede miljømæssige konsekvenser af vejanlægget. Konsekvenserne er resumeret nedenfor.

#### *8.1 Arealindgreb og barrierevirkning*

Der skønnes at være behov for permanent arealerhvervelse ved ekspropriation af 19-22 ha til vejanlægget. Udbygningen vil berøre 110-120 ejendomme. Det vurderes, at 2-4 ejendomme skal totaleksproprieres. Arealerne medgår især til udbygning af selve vejstrækningen og til ombygning af de eksisterende tilslutningsanlæg.

Af hensyn til gennemførelse af anlægsarbejderne skal der ske en midlertidig ekspropriation af ca. 20-22 ha til arbejdsarealer og udsætningsområder for deponering af jord i anlægsperioden. Arealerne reetableres og leveres tilbage til de berørte ejendomme efter endt brug.

Omfanget af ekspropriationer vil blive fastlagt endeligt af den ekspropriationskommission, der skal godkende projektet ved en besigtigelsesforretning. Alle ekspropriationer sker med hjemmel i lovforslagets § 3, vejlovens § 43 og efter reglerne i lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom, jf. lovbekendtgørelse nr. 1161 af 20. november 2008.

---

Vej- og adgangsforholdene i relation til Isterød-anlægget vil blive ændret for de ejendomme, som ligger umiddelbart op til anlægget ved anlæg af en ny adgangsvej.

### 8.2 Støj, luft og klima

Antallet af boliger belastet med støj over 58 dB forventes at blive reduceret fra 1.855 til 1.664 boliger ved en udbygning af motorvejen. Antallet af boliger belastet med støj over 63 dB forventes at blive reduceret fra 602 til 339 boliger, dvs. med ca. 44 %

En del af de støjbelastede boliger er beliggende langs de større kommunale veje, hvor der ikke etableres støjafskærmning i forbindelse med udbygningen.

Der er kun ubetydelige forskelle i det samlede beregnede energiforbrug og udslip af forureningsstoffer og CO<sub>2</sub> i forhold til 0-alternativet. CO<sub>2</sub>-udslippet vil stige med ca. 2.800 tons pr. år. Da motorvejen overvejende forløber i det åbne land med gode spredningsbetingelser, vurderes det, at luftforureningskoncentrationerne vil være langt under gældende grænseværdier på hele strækningen.

### 8.3 Plante- og dyreliv

Helsingørmotorvejen blev bygget for ca. 50 år siden, og plante- og dyrelivet har siden måttet tilpasse sig dette vilkår, bl.a. fordi en motorvej er en barriere for de fleste dyr.

Motorvejsstrækningen passerer ingen Natura 2000-områder. Afstanden mellem motorvejen og de nærmeste Natura 2000-områder er 2-4 km. Det vurderes, at områderne hverken direkte eller indirekte påvirkes af udbygningen.

De biologiske forhold er blevet kortlagt ved mere end 70 lokaliteter langs motorvejen. Det gælder bl.a. lokaliteter, der er omfattet af naturbeskyttelseslovens § 3, dvs. vandhuller, moser, enge mv. over en given størrelse, samt udpegede vandløb.

Ved feltundersøgelserne er fundet paddearterne butsnudet frø, spidssnudet frø, grøn frø, skrubtudse samt stor og lille vandsalamander. Heraf er spidssnudet frø og stor vandsalamander opført på EU-habitatdirektivets bilag IV liste. Listen omfatter arter, hvis bevaringsstatus ikke må forringes. Løgfrø, der også er opført på listen, er ikke blevet fundet.

Der nedlægges eller skades vandhuller med stor vandsalamander og spidssnudet frø, der er omfattet af EU-habitatdirektivets bilag IV. Begge arter er fundet i forholdsvis få vandhuller, hvilket især gør sig gældende for stor vandsalamander.

Det vurderes samlet set, at det eksisterende plante- og dyreliv kun skades i meget begrænset omfang. Med de planlagte afværgeforanstaltninger (erstatningsvandhuller og erstatningsskov) forventes projektet ikke at skade den eksisterende flora og fauna inklusive bilag IV-arterne spidssnudet frø og stor vandsalamander.

Vejdirektoratet skal ved detailprojekteringen ansøge Skov- og Naturstyrelsen om dispensation til opfiskning og genudsætning efter artsfredningsbekendtgørelsen.

### 8.4 Landskab

Landskabet i den korridor, som motorvejen forløber i, er et bakket morænelandskab, der i nogle områder opleves som relativt lukket pga. mange levende hegn, bevoksninger og bebyggelse. I andre områder opleves landskabet mere åbent og i større skala.

---

Motorvejen kommer til at fremstå lidt mere markant i landskabet på grund af dens øgede bredde, men den væsentligste konsekvens for landskabet er fjernelse af vegetationen langs motorvejen. Det giver øget synlighed i landskabet men også øget udsigt for bilisterne.

### *8.5 Kulturarv og arkæologi*

De fleste kulturhistoriske miljøer ligger i en sådan afstand til motorvejen, at en udvidelse ikke betyder væsentlige nye påvirkninger.

Landsbyen Sandbjerg ligger i dag som en sammenhængende gruppe af huse og gårde tæt på motorvejen. Udbygningen af motorvejen medfører ikke indgreb i landsbyen bortset fra noget beplantning, som vil blive reetableret.

To beskyttede jorddiger langs motorvejen afkortes med en længde svarende til den bredde, motorvejen udbygges med. Ingen fredede fortidsminder vil blive påvirket.

Der er et højt antal fortidsminder i området omkring motorvejen. Der forventes spor af bopladser og eventuelt grave. Inden anlægsarbejderne går i gang, vil Hørsholm Egnsmuseum foretage en arkæologisk forundersøgelse af de berørte arealer.

### *8.6 Friluftsliv*

Motorvejen forløber igennem et landskab, hvor marker og naturområder er opdelt af bymæssig bebyggelse med rekreative områder, fritidsaktiviteter og stier. Udbygningen af motorvejen vil generelt ikke påvirke sådanne aktiviteter. Gang- og cykelstien langs motorvejen vil blive reetableret i fuldt omfang ligesom alle øvrige stier reetableres.

Umiddelbart nord for Isterød-anlægget ligger Hørsholm Haveforening, der grænser direkte op til motorvejen på den østlige side. De sydligst beliggende parceller mod motorvejen vil få reduceret deres arealer i sammenhæng med, at de nordvendte ramper ombygges, og der opføres nye 4 m høje støjskærme. Arealindgrebet mod haveforeningen vil begrænses mest muligt ved anvendelse af støttemure.

### *8.7 Overfladevand og grundvand*

Der etableres et helt nyt afvandingssystem for motorvejen, jf. afsnit 4.10. Afvandingssystemet sikrer, at der under normale omstændigheder ikke vil være nogen risiko for indvirkning på kvaliteten i vandløb, vådområder og grundvand. Hvis der sker spild på vejen, lukkes bassinernes afløb, og forureningen samles op. Vejvandet opsamles og føres via lukkede ledninger og grøfter til regnvandsbassiner, hvor urenheder bundfældes, og afstrømningen reguleres inden vandet føres videre til det nærmeste vandløb.

Afledningen af vejvandet m.v. kræver tilladelser fra pågældende kommuner, jf. miljøbeskyttelsesloven. I tilladelserne vil der blive fastlagt nærmere vilkår for udledningen til de relevante vandløb og søer mv.

Afvandingssystemet sikrer, at der under normale omstændigheder ikke vil være nogen risiko for belastning af grundvandskvaliteten. Dette gøres bl.a. ved at anlægge regnvandsbassinerne med tæt bund eller membran. Risikoen for at forringe kvaliteten af drikkevandet i forhold til i dag vurderes derfor som yderst begrænset.

Den øverste del af den nuværende rabatjord langs motorvejen er forurenet. Ved udbygningen af motorvejen vil den blive fjernet. Der vurderes ikke at være nogen risiko for forurening af grundvandet som følge af jorddisponeringen af rabatjord i anlægsprojektet.

### *8.8 Ressourceforbrug*

Til udbygningen af motorvejen vil der blive benyttet forskellige råstoffer primært i form af stabilgrus, bundsikring (sand og grus), asfalt, beton og stål. Forbrug af råstoffer er opgjort på baggrund af et skitseprojekt for vej, bro og afvanding. Hertil kommer en mindre mængde af diverse materialer til afstribning, autoværn og skiltning.

Forbruget omfatter ca. 179.000 t asfalt (heraf udgør genbrug ca. 66.000 t) og ca. 368.000 m<sup>3</sup> stabilgrus og bundsikring (heraf udgør genbrug ca. 65.000 m<sup>3</sup>).

Affald og genanvendeligt materiale skal håndteres i henhold til myndighedernes anvisninger.

### 8.9 Forurenede jord

Det øverste jordlag langs motorvejen vil generelt være forurenede på grund af trafikken. Denne forurening udgør typisk bly og polyaromatiske hydrocarboner (PAH'ere) samt andre oliekomponenter.

Der er kortlagt 7 forurenede grunde inden for en afstand på 100 m fra motorvejen, hvoraf de 3 støder direkte op til motorvejen. Ved arbejde i forurenede jord vil jorden blive bortskaffet eller indbygget i projektet i henhold til gældende lovgivning og bestemmelser.

## 9. Alternativer

I VVM-undersøgelsen er vurderet følgende alternative løsningsmuligheder:

- Ingen udbygning af motorvejen mellem Øverødvej og Isterød – det såkaldte 0 ("nul") alternativ.
- Mindre udbygninger af motorvejen mellem Øverødvej og Isterød – det såkaldte 0+ ("nulplus") alternativ.
- Udbygning af den kollektive trafik i stedet for en udbygning af motorvejen mellem Øverødvej og Isterød – det såkaldte K+ alternativ.
- Udbygning af motorvejen mellem Øverødvej og Isterød fra 4 til 6 spor som en symmetrisk udbygning.

Vejdirektoratet har ud fra en samlet vurdering af de trafikale, vejtekniske, trafiksikkerhedsmæssige, miljømæssige og økonomiske konsekvenser ikke fundet grundlag for at anbefale løsningsmulighederne.

Derudover er der taget stilling til en række tilvalg:

- Nye 4 m høje støjskærme langs motorvejen ved boligområdet ved Vejdammen i Gl. Holte.
- Nye 4 m høje støjskærme langs motorvejen ved Brådebæk og Ubberød.
- Udførelse af Isterød-anlægget med signalregulerede kryds.
- Udførelse af tilslutningsanlæg ved Gøngehusvej med kun nordvendte ramper.
- Udførelse af tilslutningsanlæg ved Elleslettegårdsvej som fuldt ruderaanlæg i sammenhæng med nedlæggelse af tilslutningsanlægget ved Gøngehusvej.
- Anlæg af nye rasteplasser mellem Humlebæk og Nivå.
- Anlæg af samkørselsplads ved Hørsholm Kongevej.
- Anlæg af faunapassager bl.a. ved Usserød Å.
- Udførelse af underføringen ved Usserød Å som kombineret sti- og faunapassage.
- Anlæg af nødspor og nøddrabatter mellem Kokkedal og Isterød.

---

Vejdirektoratet har ud fra en samlet vurdering af de trafikale, vejtekniske, trafikikkerhedsmæssige, miljømæssige og økonomiske konsekvenser ikke fundet grundlag for at løsningsmulighederne.

I forbindelse med aftalen af 2. december 2009 har partierne bag aftalen tilkendegivet følgende:

- Partierne vil være særligt opmærksomme på nye støjskærme ved Vejdammen, Brådebæk og ved Hørsholm Haveforening i forbindelse med de kommende års udmøntning af midler fra pulje til støjbekæmpelse.
- Partierne vil desuden være særligt opmærksomme på udbygning af rasteplasser mellem Hørsholm og Humlebæk i forbindelse med de kommende års udmøntning af midler fra pulje til bedre kapacitet og bekæmpelse af flaskehalse.

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

### *10.1 Anlægs- og samfundsøkonomi*

Anlægsoverslaget for udbygning af Helsingørmotorvejen er udarbejdet efter Transportministeriets retningslinjer for ny budgettering af anlægsprojekter på vej- og baneområdet.

Anlægsoverslaget er opgjort på 4 niveauer: Fysikoverslag, basisoverslag, ankerbudget (projektbevilling) og samlet anlægsbudget.

Fysikoverslaget er udarbejdet ved hjælp af Vejdirektoratets overslagssystem. Det vil sige, at det er baseret på teoretiske mængder fra det foreliggende skitseprojekt og enhedspriser og erfaringer fra de seneste sammenlignelige anlægsarbejder.

Fysikoverslaget er behæftet med usikkerhed, da udgifter til bl.a. ekspropriationer, jordarbejder og asfaltarbejder ikke kan beregnes præcist på forhånd. Projektets detaljerede udformning, mængder m.v. kendes først på et senere tidspunkt, ligesom udviklingen i priserne på ejendomsmarkedet og konjunktur- og konkurrencesituationen på licitationstidspunktet er af væsentlig betydning for anlægsudgifternes endelige størrelse.

I henhold til principperne for ny anlægsbudgettering har det eksterne rådgivningsfirma Capacent for Transportministeriet gennemført en ekstern kvalitetssikring, som har omfattet en vurdering af Vejdirektoratets økonomiske overslag, risikostyring og samfundsøkonomiske analyse samt projektorganisering og udbudsstrategi.

Den eksterne kvalitetssikring har ikke afdækket væsentlige fejl eller mangler i Vejdirektoratets beregninger og metode for opgørelse af anlægsoverslag m.m. Der er dog foretaget enkelte justeringer af overslaget bl.a. i forhold til driftsudgifter til trafikledelse.

Der er på den baggrund udarbejdet et korrigeret basisoverslag på 1.898 mio. kr. ekskl. moms og i prisniveau 2010 og vejindeks 180,8. I overslaget indgår udgifter til etablering af vejanlægget, arealerhvervelse, projektering, tilsyn og administration, men ikke moms.

I henhold til Transportministeriets nye budgetteringsprocedurer bevilges basisoverslaget tillagt 10 % til Vejdirektoratets gennemførelse af projektet (ankerbudgettet). Ved indbudgetteringen på finansloven afsættes yderligere en central reserve på 20 % til Transportministeriet. Det samlede anlægsbudget vil således udgøre basisoverslaget + 30 % dvs. 2.467 mio. kr i 2010-priser (vejindeks 180,8).

*Tabel 1: Anlægsoverslag, ankerbudget og samlet anlægsbudget for hovedforslaget i mio. kr. Prisniveau 2010 og vejindeks 180,8.*

Basisoverslag	Ankerbudget (basisoverslag + 10 %)	Samlet anlægsbudget (basisoverslag + 30 %)
1.898	2.088	2.467

Projektets omkostninger og fordele for samfundet er opgjort i henhold til Transportministeriets manual for samfundsøkonomisk analyse. På baggrund af disse opgørelser er beregnet en intern rente for projektet.

Den interne rente er den rente, som den investerede kapital vil opnå, når alle omkostninger og fordele opgøres over den samlede projektperiode. Den interne rente skal mindst svare til den samfundsøkonomiske kalkulationsrente på 5 %, for at projektet har et positivt samfundsøkonomisk afkast. Det bemærkes, at en række miljøeffekter, herunder barrierevirkning, tab af naturværdier og støj i naturområder samt arealindgreb ved anlægsprojekter ikke værdisættes i den samfundsøkonomiske analyse.

Lægges det samlede anlægsbudget til grund i den samfundsøkonomiske beregning er den interne rente beregnet til 5,0 %.

For 1. etape af udbygningen af motorvejen er basisoverslaget 1.103 mio. kr. Herefter fremkommer følgende overslag:

*Tabel 2: Anlægsoverslag, ankerbudget og samlet anlægsbudget for 1. etape i mio. kr. Prisniveau 2010 og vejindeks 180,8.*

Basisoverslag	Ankerbudget (basisoverslag + 10 %)	Samlet anlægsbudget (basisoverslag + 30 %)
1.103	1.214	1.434

For 1. etape er den interne rente beregnet til 5,8 %.

Udbygning af 1. etape af Helsingørmotorvejen vil kunne gennemføres efter følgende tidsplan:

2010-2011: Detailprojektering  
 2011-2012: Besigtigelse og ekspropriation  
 2012-2016: Anlæg  
 2016: Udbygning færdig



Bevillingerne til udbygning af 1. etape forventes at fordele sig som følger (2010-priser):

*Tabel 3: Årsfordelt anlægsbudget*

År	Ankerbudget (projektbevilling) Mio. kr.	Samlet anlægsbudget Mio. kr.
2010	12	14
2011	22	26
2012	127	150
2013	273	323
2014	262	309
2015	213	252
2016	281	333
2017	15	18
2018	8	8
I alt	1.214	1.434

### *10.2 Konsekvenser for Vejdirektoratet*

Arbejdet forestås af Vejdirektoratet og har således primært økonomiske og administrative konsekvenser for Vejdirektoratet i forbindelse med anlæg og drift.

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 udbydes 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 projektførelsen styres, kontrolleres og dokumenteres. Trafikafviklingen skal overvåges og den nødvendige information formidles til trafikanter og naboer. Endelig skal trafikikkerhedsmæssige og arbejdsmæssige indsatser gennemføres. Vejdirektoratet vil løbende undersøge og afprøve mulighederne for anvendelse af nye metoder og ny teknologi med henblik på at optimere projektet trafikikkerhedsmæssigt, miljømæssigt og økonomisk.

Til projektering, tilsyn og administration er budgetteret med 18,0 % af de samlede udgifter. Heraf fordeles ca. 4,6 % til lønninger til Vejdirektoratets eget personale, ca. 8,4 % til omkostninger til eksterne rådgivere og ca. 5,0 % til øvrige driftsudgifter.

Vejdirektoratets projektbevilling til udbygning af 1. etape af Helsingørmotorvejen på 1.214 mio. kr. optages på finanslovens § 28.21.20 Anlæg af hovedlandeveje mv. (*Anlægsbev.*). Den centrale reserve på 220 mio. kr. svarende til 20 % af basisoverslaget optages på finanslovens § 28.11.13 Anlægsreserve (*Anlægsbev.*).

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

En udbygning af Helsingørmotorvejen mellem Øverødvej og Isterød vil forbedre trafikafviklingen i den nordlige del af hovedstadsområdet i myldretiden og derved reducere transportudgifterne for erhvervslivet.

I anlægsfasen skønnes der at være en direkte og indirekte beskæftigelse på 3.500-4.000 mandår for hele strækningen og 2.000-2.500 mandår for 1. etape.

De afledte økonomiske virkninger vil i øvrigt primært være sparet tid og øgede kørselsomkostninger. Den sparede tid har en værdi i størrelsesordenen 21 mio. kr. i 2016 og herefter stigende i

takt med væksten i trafikken. En del af tidsbesparelsen tilfalder erhvervslivet i form af reducerede transportomkostninger. De øgede kørselsomkostninger som følge af trafikanternes ændrede rutevalg efter en udbygning af motorvejen vurderes at blive ca. 0,1 mio. kr. i 2016.

For så vidt angår de strukturelle økonomiske virkninger for erhvervslivet kan nævnes, at en forbedret fremkommelighed normalt forventes at give positive effekter for erhvervslivet. I den forbindelse er det af væsentlig betydning, at den del af tidsbesparelserne, der ikke direkte kan henføres til erhvervstrafik, og dermed som afledt økonomisk effekt, primært kan henføres til trafik mellem bolig og arbejdssted, som giver erhvervslivet en positiv effekt i form af fordele for de ansatte.

### *12. Administrative konsekvenser for borgerne*

Det færdige anlæg vil indebære en betydelig forbedring for trafikanterne på motorvejen og betyde en aflastning af trafikken på alternative veje.

Anlægget berører direkte og indirekte en del borgere, der bor i nærheden af vejanlægget, bl.a. i form af ekspropriationer og støj og gener i forbindelse med anlægsarbejderne.

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

### *13. Forholdet til EU-retten*

De gennemførte miljøundersøgelser og høringer opfylder kravene i Rådets direktiv 85/337/EØF af 27. juni 1985 om vurdering af visse offentlige og private projekters indvirkning på miljøet med senere ændringer (VVM-direktivet) (EF-Tidende 1985 nr. L 175, side 40) samt Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/35/EF af 26. maj 2003 om mulighed for deltagelse i forbindelse med udarbejdelse af visse planer og programmer på miljøområdet og om ændring af Rådets direktiv 85/337/EØF og 96/61/EF for så vidt angår offentlig deltagelse og adgang til klage og domstolsprøvelse (EF-Tidende 2003 nr. L 156, side 17).

Ingen fuglebeskyttelses- eller habitatområder (Natura 2000-områder) i henhold til Rådets direktiv 79/409/EØF af 2. april 1979 om beskyttelse af vilde fugle med senere ændringer (Fuglebeskyttelsesdirektivet) (EF-Tidende 1979 nr. L 103, side 1) og Rådets direktiv 92/43/EØF af 21. maj 1992 om bevaring af naturtyper samt vilde dyr og planter med senere ændringer (Habitatdirektivet) (EF-Tidende 1995 nr. L 1, side 135) vil blive direkte eller indirekte berørt af projektet.

### *14. Høring over lovforslaget*

Lovforslaget har været i høring hos Rudersdal Kommune, Hørsholm Kommune, Region Hovedstaden, Danmarks Naturfredningsforening, Dansk Erhverv, DI Transport, Movia og Forenede Danske Motorejere (FDM). Høringssvarene vil blive fremsendt til Trafikudvalget, ledsaget af de kommentarer, som udtalelserne måtte give anledning til.

## 15. Sammenfattende skema

	Positive konsekvenser/mindreudgifter	Negative konsekvenser/merudgifter
Økonomiske konsekvenser for stat, regioner og kommuner	Mindre udgifter for stat og kommuner som følge af færre trafikuheld	Udgift for staten på 2.467 mio. kr., heraf 1.434 mio. kr. vedr. 1. etape. (prisniveau 2010, inkl. tillæg på 30 %) til anlæg samt udgifter til drift og vedligeholdelse
Administrative konsekvenser for stat, regioner og kommuner	Ingen	Begrænset meradministration for Vejdirektoratet i anlægsfasen
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	Reduktion af transportomkostningerne. Øget beskæftigelse i bygge- og anlægssektoren i anlægsperioden	Reducerer landbrugsarealer og ændrer arealanvendelsen
Administrative konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	Ingen
Miljømæssige konsekvenser	Formindskelse af støjgener langs vejen og forbedret håndtering af vejafvandingen	Mindre forøgelse af luftforurening og CO <sub>2</sub> -udledning. Begrænsede indgreb i rekreative omgivelser
Administrative konsekvenser for borgerne	Ingen	Ingen
Forholdet til EU-retten	De gennemførte miljøundersøgelser og høringer opfylder kravene i EU-retten. Ingen fuglebeskyttelses- eller habitatområder (Natura 2000-områder) i henhold til Rådets direktiver bliver hverken direkte eller indirekte berørt af vejanlægget. Det vil gennem afværgeforanstaltninger og kompenserende tiltag blive sikret, at de arter, der er omfattet af habitatdirektivets bilag IV, ikke påvirkes negativt af vejanlægget	

*Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser**Til § 1*

Den foreslåede bestemmelse indeholder en bemyndigelse til transportministeren til at udbygge hovedlandevej 14, Helsingørmotorvejen (E47), Øverødvej-Isterød, mellem afslutningen af den eksisterende 6-sporede strækning syd for Øverødvej og tilslutningsanlæg 9, Hørsholm C ved Isterød, fra 4 til 6 spor.

Der henvises til de almindelige bemærkninger og bilag 1.

*Til § 2*

Den foreslåede bestemmelse giver hjemmel til at pålægge byggelinjer med en indbyrdes afstand på op til 120 m. Bestemmelsen udvider den generelle bestemmelse i lov om offentlige veje § 34, hvorefter der ved hovedlandeveje og andre rutenummererede veje kan pålægges byggelinjer

---

med en indbyrdes afstand på indtil 100 m, når vejbestyrelsen finder, at der af færdselsmæssige hensyn bør sikres vejen mulighed for udvidelse til en større bredde, eller at færdsels tarv i øvrigt gør det nødvendigt.

Begrundelsen for at udvide byggelinjernes maksimumsafstand 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 m, ikke vurderes at være tilstrækkelige, når vejen udbygges til 6 spor som i dette tilfælde.

Ved pålæg af byggelinjer efter den foreslåede bestemmelse finder reglerne om byggelinjer i §§ 34, 37 og 38 i lov om offentlige veje i øvrigt anvendelse.

### *Til § 3*

Den foreslåede bestemmelse i stk. 1 indebærer, at transportministeren i særlige tilfælde efter anmodning fra ejeren kan ekspropriere en ejendom, der berøres særligt indgribende af projektet, før tidspunktet for de ordinære ekspropriationer. Endvidere foreslås det i stk. 2, at erstatningen fastsættes af ekspropriations- og taksationsmyndighederne i lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom.

De ordinære ekspropriationer til vejanlægget vil ske med hjemmel i vejlovens § 43 og efter reglerne i lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom, jf. lovbekendtgørelse nr. 1161 af 20. november 2008. Ekspropriationerne ledes af Kommissarius ved Statens Ekspropriationer På Øerne.

De ordinære ekspropriationer til vejanlæg af denne type kan normalt forventes gennemført 1½-3 år efter vedtagelsen af en anlægslov, da ekspropriationerne først kan gennemføres, når Vejdirektoratet har udarbejdet et detailprojekt, og ekspropriationskommissionen har afholdt de nødvendige besigtigelser.

Med forslaget vil transportministeren som nævnt få hjemmel til i særlige tilfælde at fremrykke ekspropriationstidspunktet for ejendomme, der berøres særligt indgribende af projektet. Ved "særligt indgribende" sigtes almindeligvis til en situation, hvor det vurderes, at der er stor sandsynlighed for, at den pågældende ejendom vil blive totaleksproprieret i forbindelse med projektet. Selv om kravet om, at ejendommen skal berøres særligt indgribende af motorvejsplanerne, er opfyldt, skal også betingelsen om, at der skal være tale om et særligt tilfælde være opfyldt, førend transportministeren kan ekspropriere de pågældende ejendomme på et tidspunkt forud for de ordinære ekspropriationer. Som eksempler på særlige tilfælde kan nævnes, at en fremrykket ekspropriation kan afværge væsentlige økonomiske konsekvenser, eller at ejendommen ønskes overtaget af særlige personlige årsager, herunder sygdom, alder, familieførøgelse eller andre sociale forhold. Forventede ændringer i ejendomspriserne kan ikke i sig selv anses for at udgøre en væsentlig økonomisk konsekvens.

### *Til § 4*

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