



Til Transportministeriet, trm@trm.dk samt arp@trm.dk

København 30. januar 2026

Vedrørende: Høring over udkast til Lov om udbygning af Ring 4 Nord

Lovforslaget, der i alt er prissat til 1.233 millioner kr., indebærer store ændringer i et sårbart byområde bl.a. med ekspropriationer af ejendomme, større støjbelastning og anden belastning af lokalmiljøet. Endvidere vil den stærkt udvidede vejkapacitet til biltrafik medføre mere trafik lokalt og den vil sprede sig til andre dele af Hovedstadsområdet.

Det er baggrunden for protesten omtalt i [MobilityTech](#) d. 28.1. 2016 fra de syv kommuner langs den planlagte BRT-buslinje 400S, dvs. Furesø, Gladsaxe, Herlev, Ballerup, Albertslund, Høje-Taastrup og Ishøj: ”Borgmestre protesterer mod udvidelse af Ring 4: ”Mere plads til biler løser ikke problemet”. [Se deres brev.](#)

I lovforslaget beskrives problemet sådan. Primært myldretidsproblem ved krydsene

”På Ring 4 Nord er der særligt i morgen- og eftermiddagsmyldretiden kapacitetsproblemer, særligt omkring krydsene på strækningen”.

”Meget af trafikken i myldretiden og årsagen til de trafikale udfordringer i myldretiden skyldes pendlere til og fra arbejdspladser både i og udenfor Ring 4-korridoren. Ring 4 Nord er således primært præget af personbiler og har i dag en andel af tung trafik med lastbil, lastbil med anhænger og bus på ca. 6 %.”

Hastighedsgrænsen på vejen er 70 km/t.

Lovforslaget indeholder desværre ingen oplysninger om omfanget af det nævnte problem og der nævnes ikke noget om antallet af biler og personer i bilerne på den omhandlede vejstrækning.

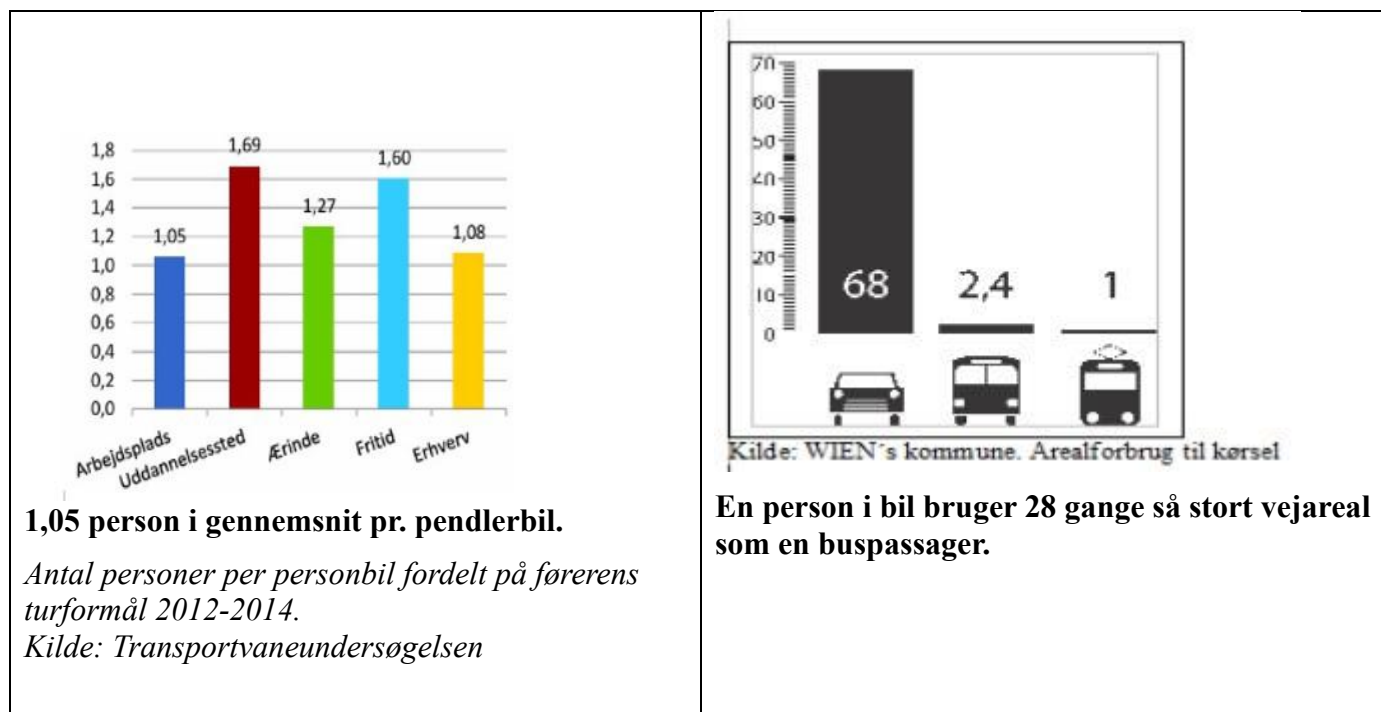
For at vurdere problemets omfang er det derfor nødvendigt med flere oplysninger.

Vi har derfor bedt Vejdirektoratet om de manglende oplysninger. Det drejer sig om tal for trafikken time for time på nogle typiske uger og tællesteder på strækningen.

Med trafiktallene time for time kan man beregne hvor mange personer der er i de pendler, der ikke kan køre med fuld hastighed i myldretiden.

Vejdirektoratet har sendt de ønskede oplysninger vedrørende 3 tællesteder på strækningen.

I bilaget sidst i dokumentet ses som eksempel tællingen nord for TSA 1 Ballerup C mod Ishøj og samme sted mod Lyngby.



Bustrafikken rammes hårdt. Forskellige forsinkelsesdefinitioner for bilister og buspassagerer.

Som det kan ses i bilaget er trafikbelastningen generelt ikke stor, men der er ”pendlerspidser” om morgenen og eftermiddagen.

I dette område udgøres den kollektive trafik alene af busser, som kun kan tilbyde en ordentlig service for passagererne, dersom den er præcis og hurtig. Bustrafikken rammes derfor hårdt når mange pendlerbiler forringer fremkommeligheden. Det er tilfældet på Ring 4 i myldretiden. For at sikre en stabil kollektiv transport må bustrafikken have langt bedre betingelser i form af egen vejbane. Derved kan flere bilister også motiveres til at bruge den hurtige bus. Derved dæmpes bilbelastningen.

Buspassagererne lider også under forskellige måder at opgøre forsinkelse på.

For bil medregnes al rejsetid ved hastigheder under den fri rejsehastighed som forsinkelse, mens der for bus kun medregnes rejsetid udover den køreplanlagte tid, som er justeret i forhold til den forventede trængsel.

Forsinkelser for biltrafikken udregnes ved at sammenligne med en optimal situation, hvor man er den eneste bil på vejen og kører med højest tilladte hastighed.

Forsinkelser for buspassagerer er derimod kun den ekstra tid der bruges udover den køreplanlagte tid og køreplanerne er ofte afstemt efter den dårlige fremkommelighed på grund af mange biler. De bilister, der er årsag til at bussen kommer langsomt frem, er altså forsinkede, men det er passagererne i bussen ikke. Buspassagerernes tid vurderes derfor meget lavt.

Den forsinkelse som en buspassager udsættes for, kan tilmed let resultere i et stort ekstra tidsforbrug, hvis man ikke når den bus eller det tog, som man skal videre med. For bilister er hele turen normalt med samme transportmiddel og man er derfor langt mindre sårbar overfor forsinkelser. Man kan tilmed ofte indhente forsinkelsen.

Kilde: DTU. Professor Otto Anker Nielsen

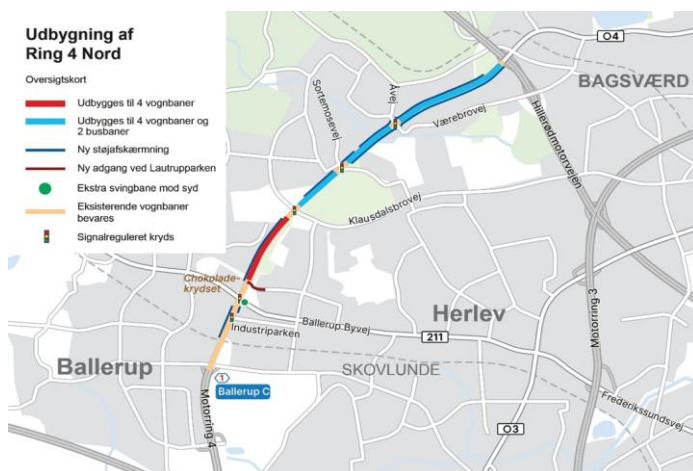
Antal personer i bilerne i ”spidstimen”

Som man kan se på tabellerne i bilaget sidst i dokumentet, er gennemsnitstallet for biltrafikken i spidstimen på hverdage mod Ishøj om morgenen på 1458 biler (ca. 1500 personer). Om eftermiddagen mod Ishøj er der omkring 2226 biler (ca. 2300 personer). Mod Lyngby er gennemsnittet i spidstimen på hverdage om morgenen 2310 biler (ca. 2400 personer). Om eftermiddagen i spidstimen 1527 biler (ca. 1600 personer). På alle andre tidspunkter er trafikken naturligvis mindre.

Effekter af roadpricing reducerer behovet for udbygning af veje

Indfører Danmark som forventet en model af roadpricing, vil formålet bla. være at reducere trængsel på vejene. Det betyder i henhold til beregninger foretaget til IDA at masser af biltrafikken vil forsvinde, hvis der samtidig med roadpricing også tilbydes kollektiv transport til erstatning af bilerne. [Se rapport fra Rambøll, 22.1. 2026.](#)

Hvad indeholder lovforslaget?



Som det fremgår af kortet, indebærer lovforslaget i hovedtræk: Udbygning af Ring 4 Nord på en ca. 6 km strækning, herunder at udvide Ring 4 Nord på en ca. 5 km strækning mellem krydsene Ballerup Byvej og Hillerød motorvejen med en ekstra vognbane i begge retninger. Samt at udvide Ring 4 Nord på en ca. 3,5 km strækning mellem krydsene Klausdalsbrovej og Hillerød motorvejen med en busbane i begge retninger.

Efter vores mening må lovforslaget droppes og der må fremsættes et alternativ, der ikke udvider kapaciteten for biltrafikken, men alene for bustrafikken, der kan udnytte en vejbane langt bedre end en vejbane med biler.

"En enkelt fyldt bus indeholder lige så mange passagerer som en kilometer dobbeltsporet motorvej (en bil bruger ca. 30 m vejbane ved 50 km/t og 45 m ved 80 km/t, svarende til 45-67 passagerer/km)."

Citatet rummer en sammenligning med 2 vejspor på en motorvej. En vej som Ring 4 har mindre bilkapacitet og effekten vil derfor være større. Der regnes med siddeplads til alle. Det største tal er for ledbusser. Bussen har altså en kapacitet der kan erstatte 2 kilometer motorvej vej med biler, der kører 80 km/t.



Kilde: MOVIA

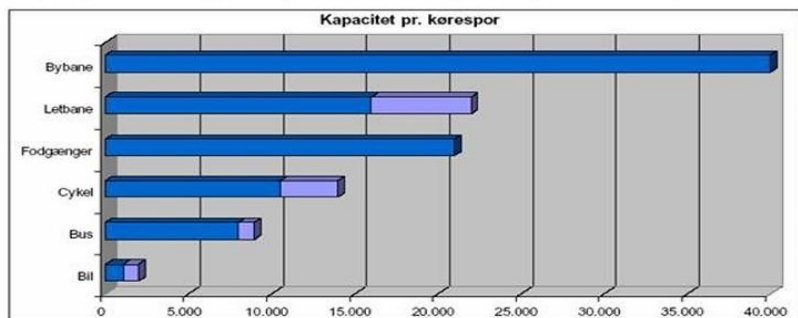
Ingen oplysninger om arealforbrug til transport

Lovforslaget lægger op til at forsyne den mest arealbelastende transport endnu mere plads.

Her en oversigt fra EU-kommissionen over forskellen mellem hvordan forskellige transportmidler udnytter et kørespor. At bruge køresporet til biltrafik giver den ringeste kapacitet.

I denne sag er det især bustrafik, der er et relevant alternativ. Og cykeltrafikken til en vis grad på supercykelstien.

Forskellige transportformer har forskellig kapacitet, hvilket kan ses af **Figur 12**, der viser hvor mange rejsende forskellige transportmidler kan transportere i et givent tværsnit pr. time.



Figur 12 Arealbehov for forskellige transportløsninger¹⁸.

¹⁸ Kaas (1998) og Europa Kommissionens Transportdirektorat

Arealkrav til projektet som det foreligger. Støj.

”Der skal erhverves arealer til selve vejanlægget, herunder vognbaner, busbaner og støjskærme, men også til anlæg af en ny stiunderføring samt etablering af regnvandsbassiner.”

”Det forventes, at der skal erhverves ca. 8,3 hektar til selve anlægsprojektet og ca. 4 ha til midlertidige arbejdsarealer. Derudover skal der erhverves ca. 5,2 hektar til etablering af erstatningsnatur for beskyttede naturtyper.”

”Trafikken på Ring 4 Nord giver anledning til høj støjbelastning af områderne langs vejen, selv om der langs flere delstrækninger er opsat støjafskærmning. På strækninger uden støjskærm er der en støjpåvirkning på 58 dB eller derover indenfor en afstand af ca. 250 meter fra vejen syd for Klausdalsbrovej og ca. 150 meter fra vejen nord for Klausdalsbrovej. I de afskærmede boligområder er der en støjpåvirkning på 58 dB eller derover indenfor en afstand af ca. 80 meter fra vejen.”

Lovforslaget vil have negative administrative konsekvenser for borgerne og processen vil tage ca. 6,5 år

”For beboere der berøres af permanent eller midlertidig arealerhvervelse, vil der være administrative konsekvenser, så længe ekspropriationsforretningerne mv. foregår. Ejerne af de berørte ejendomme vil blive inddraget direkte ved breve fra Vejdirektoratet samt ekspropriationsmyndighederne.””Lovforslaget afskærer adgangen til at påklage kommunalbestyrelsens eller en statslig myndigheds afgørelse vedrørende anlægsprojektet til anden administrativ myndighed.””Projektet vil kunne gennemføres på ca. 6 ½ år fra anlægslovens vedtagelse. Her vil der indledningsvist skulle bruges ca. 3 år på udbud, myndighedsbehandling, detailprojektering, besigtigelse og ekspropriation mv. Herefter vil anlægsarbejdet kunne startes op, samtidig med at den videre detailprojektering fortsættes. Anlægsarbejdet vil kunne færdiggøres inden for en periode på ca. 3 ½ år”.

Vi tager afstand fra disse fravigelser. Det er helt urimeligt at sætte disse muligheder for borgerne ud af kraft:

”Til brug for anlægget indeholder lovforslaget en række bestemmelser, som regulerer forhold som miljø, planlægning, varetagelse af naturhensyn, ledningsarbejder, klageadgang, domstolsprøvelse m.v. Lovforslaget udgør på nogle punkter en fravigelse af procedurer og myndighedskompetence i plan-, natur- og miljølovgivningen, herunder afskæring af klageadgange. Plan-, natur- og miljøhensyn vil uanset denne fravigelse fortsat blive varetaget under anlæggets udførelse.”

Afslutningsvis vil vi gentage, at Lovforslaget må droppes og der må fremsættes et alternativ, der ikke udvider kapaciteten for biltrafikken men alene for bustrafikken, der ifølge WIENs kommune kan udnytte en vejbane omkring 27 gange bedre end en vejbane med biler.

Poul Kattler
Leif Kajberg
Niels Wellendorf
Rådet for Bæredygtig Trafik
Studiestræde 24, 2, 1455 Kbh. K.

Ivan Lund Pedersen
NOAH-Trafik
Studiestræde 24, 2
1455 Kbh. K.

7	Lokalitet	8/150	nord for TSA 1, Ballerup C (kombi, TSA 1)											Æ10høj		
8	or	▶	Mod Ishøj													
9	t	▶	MOTORKTJ Motorkøretøjer											Talte dage		
10	Periode	31.03-13.04.2025	(m3_ek)											Trafiktype		
11	ar	▶	M3 data													
12																
13	* markerede dage er helligdage															
14	Ugenr.	14	15											Hverdag		
15	Ugedag	Man	Tir	Ons	Tor	Fre	Lør	Søn	Man	Tir	Ons	Tor	Fre	Lør	Søn	gns.
16	Tid\Date	31/03	01/04	02/04	03/04	04/04	05/04	06/04	07/04	08/04	09/04	10/04	11/04	12/04	13/04	talt
17	00:00 - 01:00	46	40	56	53	69	121	156	41	43	49	61	67	119	124	53
18	01:00 - 02:00	31	30	30	28	43	62	92	23	28	35	29	32	61	79	31
19	02:00 - 03:00	23	28	34	34	40	37	49	30	25	30	28	35	50	43	31
20	03:00 - 04:00	41	44	35	31	42	32	38	29	38	48	34	50	62	37	39
21	04:00 - 05:00	104	95	95	100	107	51	44	96	105	93	101	101	86	39	100
22	05:00 - 06:00	319	319	330	322	291	79	48	334	347	350	313	296	110	36	322
23	06:00 - 07:00	896	890	886	887	748	146	89	867	887	901	917	792	187	101	867
24	07:00 - 08:00	1493	1437	1494	1494	1288	252	168	1541	1522	1512	1448	1354	318	190	1458
25	08:00 - 09:00	1220	1238	1222	1177	1036	429	298	1230	1144	1238	1157	1084	436	322	1175
26	09:00 - 10:00	757	844	806	773	828	716	578	763	780	785	869	774	720	597	798
27	10:00 - 11:00	703	700	754	791	820	789	660	714	672	748	815	841	794	761	756
28	11:00 - 12:00	806	841	807	820	944	755	677	784	806	829	851	1018	863	735	851
29	12:00 - 13:00	848	961	1016	978	1219	824	789	934	934	914	1071	1242	823	828	1012
30	13:00 - 14:00	1195	1200	1229	1253	1746	786	735	1098	1278	1244	1268	1732	734	642	1324
31	14:00 - 15:00	2028	2220	2192	2292	2216	716	670	2090	2223	2229	2176	2306	688	653	2197
32	15:00 - 16:00	2235	2319	2283	2014	2191	678	644	2241	2386	2322	2169	2100	682	614	2226
33	16:00 - 17:00	2100	2050	2020	1920	1736	623	645	1999	2219	2159	2059	1646	692	595	1991
34	17:00 - 18:00	1287	1483	1605	1520	902	549	536	1307	1341	1418	1384	999	640	571	1325
35	18:00 - 19:00	693	718	788	763	553	464	430	652	718	686	767	636	415	375	697
36	19:00 - 20:00	427	409	461	508	405	370	400	411	443	452	493	462	379	346	447
37	20:00 - 21:00	303	408	397	361	325	310	374	303	346	416	417	382	356	303	366
38	21:00 - 22:00	275	358	336	334	330	293	235	265	305	300	327	395	352	255	323
39	22:00 - 23:00	199	235	212	215	293	277	139	185	191	219	234	330	286	154	231
40	23:00 - 24:00	137	130	123	179	232	259	96	132	158	160	158	264	223	125	167
41	I alt	18.166	18.997	19.211	18.847	18.404	9.618	8.590	18.069	18.939	19.137	19.146	18.938	10.076	8.525	18.787
42																

49	Vej	111-0	Ring 4	gn												
50	Lokalitet	8/150	nord for TSA 1, Ballerup C (<u>kombi</u> , TSA 1)	Æ10høj												
51	<u>pqr</u>	▶	Mod Lyngby													
52	rt	▶ MOTORKTJ	Motorkøretøjer	Talte dage												
53	Periode	31.03-13.04.2025	(m3_ek)	Trafiktype												
54	ar	▶	M3 data													
55																
56			* markerede dage er helligdage													
57	<u>Ugenr.</u>	14	15	Hverdag												
58	Ugedag	Man	Tir	Ons	Tor	Fre	Lør	Søn	Man	Tir	Ons	Tor	Fre	Lør	Søn	gns.
59	Tid\Date	31/03	01/04	02/04	03/04	04/04	05/04	06/04	07/04	08/04	09/04	10/04	11/04	12/04	13/04	talt
60	00:00 - 01:00	45	55	52	55	73	118	143	57	33	37	53	69	114	175	53
61	01:00 - 02:00	44	39	37	36	34	70	100	32	37	37	31	42	66	93	37
62	02:00 - 03:00	26	27	30	25	33	51	53	20	39	29	31	39	52	54	30
63	03:00 - 04:00	36	44	43	38	41	42	34	48	46	44	55	52	36	31	45
64	04:00 - 05:00	135	160	142	118	125	35	30	145	145	152	136	132	45	36	139
65	05:00 - 06:00	928	888	902	901	793	118	67	891	939	906	906	780	107	65	883
66	06:00 - 07:00	1910	1990	2.037	1.955	1.739	191	137	1.992	2.061	2.037	2.090	1.848	229	133	1.966
67	07:00 - 08:00	2.274	2.293	2.313	2.326	2.254	226	156	2.374	2.263	2.340	2.300	2.366	202	153	2.310
68	08:00 - 09:00	2.138	2.071	2.252	2.155	1.984	360	218	2.107	2.244	2.219	2.212	1.829	295	194	2.121
69	09:00 - 10:00	1.248	1.596	1.590	1.327	954	577	527	1.227	1.264	1.357	1.349	961	541	425	1.287
70	10:00 - 11:00	814	863	807	854	751	657	656	823	821	830	820	747	587	567	813
71	11:00 - 12:00	738	766	737	775	815	736	747	778	766	816	815	791	678	668	780
72	12:00 - 13:00	833	822	872	806	925	878	814	790	828	840	883	903	811	821	850
73	13:00 - 14:00	875	894	897	902	1.021	806	848	840	899	934	944	1.140	766	735	935
74	14:00 - 15:00	1.167	1.210	1.242	1.093	1.359	797	842	1.146	1.195	1.184	1.187	1.367	753	801	1.215
75	15:00 - 16:00	1.560	1.499	1.623	1.544	1.458	725	877	1.535	1.515	1.599	1.497	1.443	710	735	1.527
76	16:00 - 17:00	1.488	1.502	1.520	1.384	1.040	785	853	1.436	1.483	1.471	1.455	1.139	712	723	1.392
77	17:00 - 18:00	900	952	906	945	838	768	812	894	980	963	998	784	687	677	916
78	18:00 - 19:00	555	630	681	668	634	562	630	541	626	646	629	539	541	554	615
79	19:00 - 20:00	453	445	509	515	437	414	510	436	460	504	513	424	465	444	470
80	20:00 - 21:00	364	383	449	424	318	400	404	331	395	411	405	345	399	448	383
81	21:00 - 22:00	291	361	347	370	315	345	349	379	337	360	386	354	344	334	350
82	22:00 - 23:00	226	254	248	264	317	350	206	258	233	213	256	304	311	226	257
83	23:00 - 24:00	118	144	100	144	199	238	101	126	138	119	128	239	270	131	146
84	I alt	19.166	19.888	20.336	19.624	18.457	10.249	10.114	19.206	19.747	20.048	20.079	18.637	9.721	9.223	19.520
85																

Komisk inddragelse af FNs verdensmål

Det er sjældent morsomt at læse lovforslag, men det er - måske ufrivilligt - komisk at dette miljø-skadelige projekt skal besmykkes med påstande om, at projektet bidrager til opfyldelse af en stribe af FNs verdensmål:

4. Konsekvenser for opfyldelsen af FN's verdensmål

Udbygningen af Ring 4 Nord mellem Ballerup C og Hillerødmotorvejen, jf. lovforslagets § 1, bidrager til en mere effektiv og robust infrastruktur i hovedstadsområdet. Projektet understøtter verdensmål 9 – Industri, innovation og infrastruktur, herunder delmål 9.1 (udvikling af pålidelig, bæredygtig og robust infrastruktur) og 9.4 (opgradering af infrastrukturen med øget bæredygtighed).

Anlægsprojektet fremmer verdensmål 3 – Sundhed og trivsel, særligt delmål 3.6 (reduktion af dødsfald og tilskadekomster som følge af trafikulykker), gennem forbedringer af trafiksikkerheden og nye, trygge stikrydsninger. Som led i planlægningsarbejdet er der gennemført workshops med lokale borgere, kommuner og interesseorganisationer, hvor input fra lokalsamfundet har bidraget til at identificere bedre og mere sikre

krydsningsmuligheder for gående og cyklister. Denne tidlige inddragelse understøtter verdensmål 11 – Bæredygtige byer og lokalsamfund, delmål 11.3 (inkluderende og bæredygtig byplanlægning og deltagelse), samt verdensmål 16 – Fred, retfærdighed og stærke institutioner, delmål 16.7 (involverende, deltagende og repræsentativ beslutningstagning på alle niveauer).

Etablering af støjskærme og forbedret vejafvanding vil reducere miljøpåvirkninger fra trafikken og forbedre rensningen af overfladevand. Tiltagene bidrager til verdensmål 6 – Rent vand og sanitet, særligt delmål 6.3, der handler om at forbedre vandkvaliteten gennem reduktion af forurening, behandling af afstrømmende vand og øget genanvendelse. I anlægsprojektet sker dette ved etablering af nye regnvandsbassiner og afvandingssystemer, der sikrer effektiv rensning af vejvand, beskytter lokale vandløb som Tibberup Å og samtidig skaber rekreative vådområder med naturmæssig merværdi. Tiltagene bidrager desuden til verdensmål 11 – Bæredygtige byer og lokalsamfund, delmål 11.6 (reduktion af miljøpåvirkninger fra byer).

Anlægsprojektet rummer desuden en række naturforbedrende tiltag, herunder etablering af faunapassager ved Tibberup Å og Hjortespringkilen, som styrker sammenhængen mellem levesteder og gør det muligt for dyr at krydse vejen sikkert. Samlet understøtter disse tiltag verdensmål 15 – Livet på land, særligt delmål 15.5, ved at beskytte og genoprette økosystemer samt modvirke tab af biodiversitet.

I både anlægs- og driftsfasen arbejdes der desuden målrettet med genbrug af materialer, lokal håndtering af overskudsjord og ressourceeffektivitet. Anlægsprojektet prioriterer at genanvende eksisterende bærelag og nyttiggøre jord i nærliggende anlæg som støjvolde. Disse tiltag reducerer behovet for tilkørsel af nye råstoffer og mindsker transportbelastningen. Derved bidrager projektet aktivt til verdensmål 12 – Ansvarligt forbrug og produktion, delmål 12.2, ved at fremme bæredygtig forvaltning og effektiv udnyttelse af naturressourcer gennem en cirkulær tilgang til anlæg og materialehåndtering. Der henvises til lovforslagets pkt. 9 om klimamæssige konsekvenser og pkt. 10 om miljø- og naturmæssige konsekvenser.