

# Udvidelse af Motorring 4 syd

## Resumé af miljøkonsekvensvurdering



**UDVIDELSE AF  
MOTORRING 4 SYD**

Resumé af  
miljøkonsekvensvurdering

**DATO**

Maj 2025

**ISBN** (digital version)

978-87-7595-164-2

**COPYRIGHT**

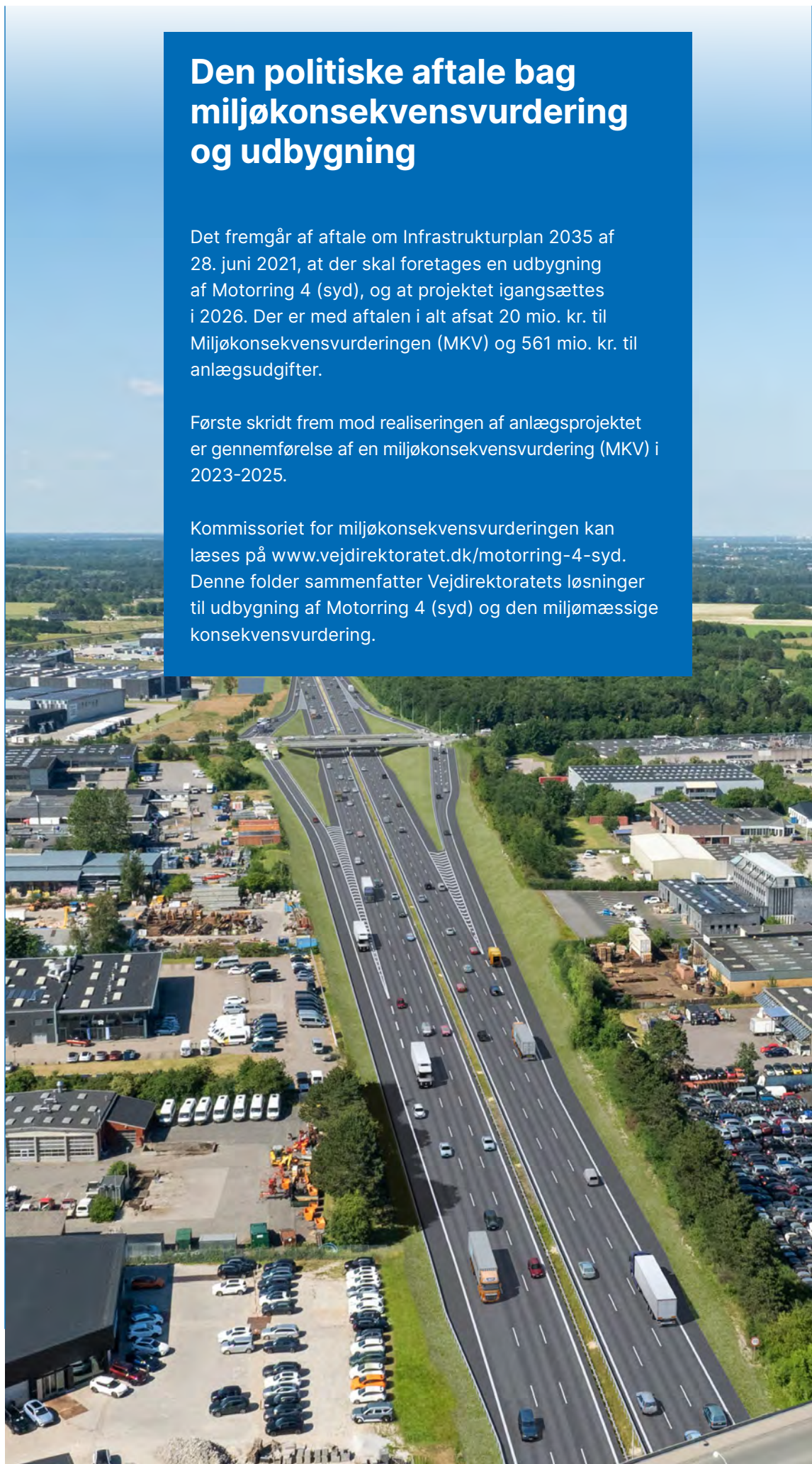
Vejdirektoratet, 2025

# Den politiske aftale bag miljøkonsekvensvurdering og udbygning

Det fremgår af aftale om Infrastrukturplan 2035 af 28. juni 2021, at der skal foretages en udbygning af Motorring 4 (syd), og at projektet igangsættes i 2026. Der er med aftalen i alt afsat 20 mio. kr. til Miljøkonsekvensvurderingen (MKV) og 561 mio. kr. til anlægsudgifter.

Første skridt frem mod realiseringen af anlægsprojektet er gennemførelse af en miljøkonsekvensvurdering (MKV) i 2023-2025.

Kommissoriet for miljøkonsekvensvurderingen kan læses på [www.vejdirektoratet.dk/motorring-4-syd](http://www.vejdirektoratet.dk/motorring-4-syd). Denne folder sammenfatter Vejdirektoratets løsninger til udbygning af Motorring 4 (syd) og den miljømæssige konsekvensvurdering.



# Udvidelse af Motorring 4 syd

Vejdirektoratet har nu afsluttet miljøkonsekvensvurderingen for udbygning af Motorring 4 syd. I denne folder kan du læse et kort resumé af undersøgelsen.

Formålet med projektet er at øge kapaciteten og dermed forbedre fremkommeligheden for de trafikanter, som dagligt kører på Motorring 4 syd. Projektet skal samtidig styrke Motorring 4's rolle som fordeler af trafikken til og fra Københavnsområdet - særligt i forhold til Køge Bugt Motorvejen og Holbækmotorvejen. Projektet indebærer, at Motorring 4 syd udbygges med en ekstra vognbane i hver retning inkl. anlæg af nyt nødspor. I kommissoriet for MKV'en var projektstrækning defineret som Motorring 4 Syd mellem motorvejskryds Ishøj ved Køge Bugt Motorvejen og motorvejskryds Vallensbæk ved Holbækmotorvejen. I forbindelse med skitseprojektet og de tilhørende trafikale analyser blev projektstrækningen udvidet til også at inkludere Køge Bugt Motorvejen mellem tilslutningsanlæg 27 Greve N og motorvejskrydset Ishøj, da det giver den bedste løsning for udvidelsen af Motorring 4 syd mht. trafikafvikling og trafikikkerhed. Den samlede projektstrækning er hermed 4 km lang.

I miljøkonsekvensvurderingen har der været særligt fokus på en fremtidig trafik situation under hensyntagen til, at projektstrækningen har tætliggende til- og frakørselsramper. Som en del af undersøgelsen er der også set på muligheden for en såkaldt

0+løsning, som er en mindre omfangsrig end en fuld udbygning, hvor vognbaneudvidelsen foretages ved inddragelse af nødsporet på strækningen.

Vejdirektoratets undersøgelse omfatter i hovedtræk følgende forhold:

- Trafikanalyse
- Skitseprojektering af veje, bygværker og afvanding
- Feltundersøgelser af natur og miljø
- Miljøkonsekvensvurdering
- Støjberegninger
- Arealanalyse
- Beregning af klimaeffekter
- Beregning af anlægsoverslag
- Samfundsøkonomiske beregninger

Hele miljøkonsekvensvurderingen findes på [vejdirektoratet.dk/motorring-4-syd](http://vejdirektoratet.dk/motorring-4-syd). Her er vejprojektet gennemgået mere detaljeret og her findes også de tekniske baggrundsrapporter. På siden findes også detaljerede, zoombare kort med forventet støjdbredelse og arealbehov samt kort med miljøforhold. Du har mulighed for at indsende bemærkninger til miljøkonsekvensvurderingen i høringsperioden, som løber frem til den 25. august 2025

## Hvad er en miljøkonsekvensvurdering

En miljøkonsekvensvurdering skal tilvejebringe tilstrækkelig viden til, at politikere og borgere kan vurdere projektets virkninger på miljøet og sammenligne forskellige løsningsforslag.

Miljøkonsekvensvurderingen skal desuden sikre, at vejprojektet bliver bedst muligt tilpasset omgivelserne, og at miljøet ikke påvirkes unødvendigt.

# Den nuværende vej

Motorring 4 syd er den sydligste del af den samlede Ring 4, der fungerer som en overordnet regional ringvej mellem Køge Bugt Motorvejen i syd og motorvejskrydset med Motorring 3 og Helsingørsmotorvejen i nord. Ring 4 er forbundet med de overordnede veje Køge Bugt Motorvejen, Holbækmotorvejen, Frederikssundsmotorvejen, Hillerødmotorvejen, Motorring 3 og Helsingørsmotorvejen. Samtidig er Ring 4 et integreret element i trafikken mellem hovedstadens storbyområde.

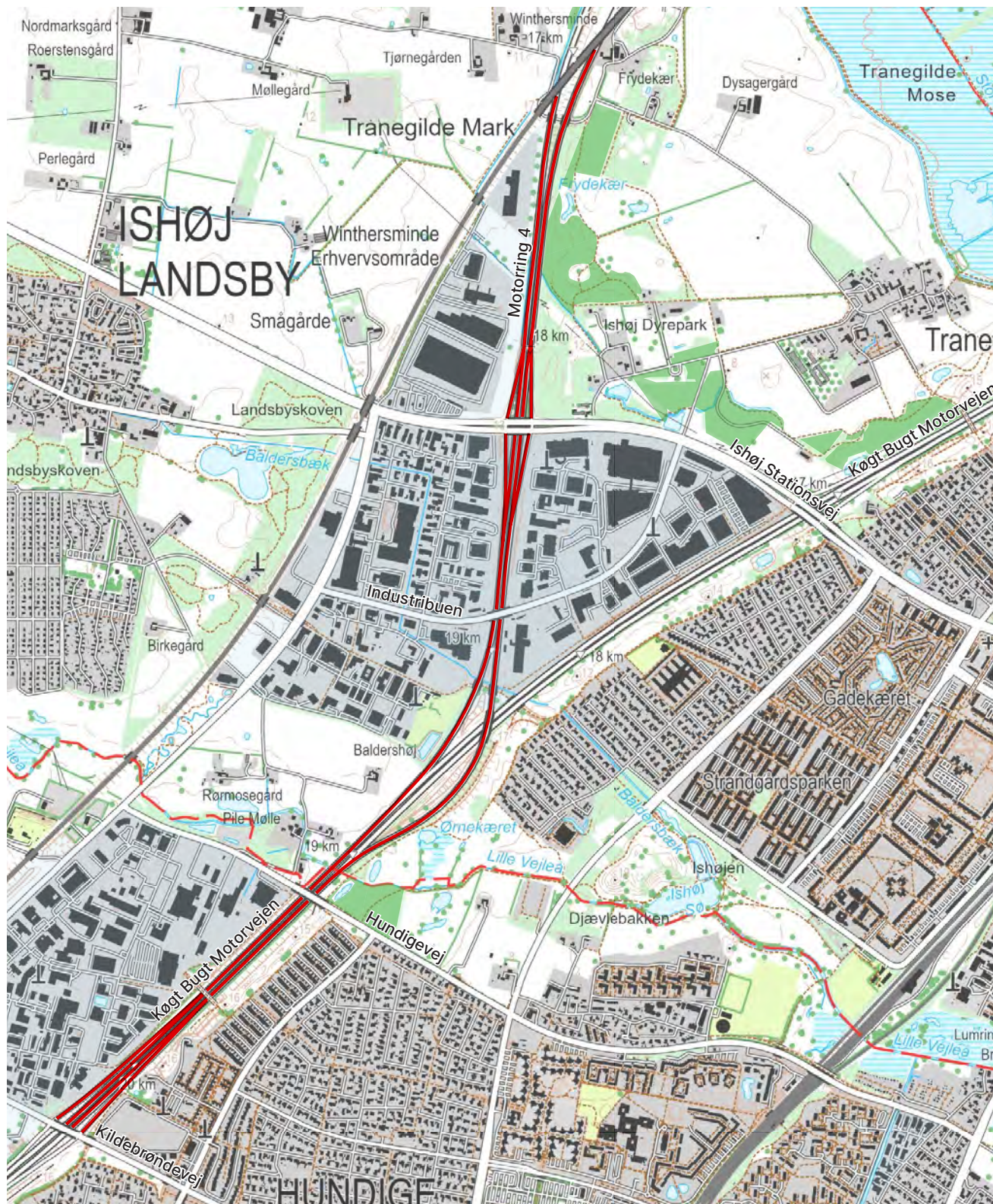
Projektstrækningen forløber mellem motorvejskryds Vallensbæk og tilslutningsanlæg 27 Greve C på Køge Bugt Motorvejen. Midt på Motorring 4 Syd strækningen ligger tilslutningsanlæg 6 Ishøj Stationsvej. Motorring 4 syd er motorvej med 3 vognbaner i hver retning nord for Ishøj Stationsvej og 2 vognbaner i hver retning syd for Ishøj Stationsvej. På Køge Bugt Motorvejen mellem Ishøj-sammenfletningen og tilslutningsanlæg 27 Greve C er der 5 vognbaner i hver retning. Projektstrækningen er 4 km lang og har tætliggende til- og frakørselsramper. Den skilte hastighedsgrænse på strækningen er 110 km/t.

Der kører ca. 80.000 trafikanter på Motorring 4 syd i dag og over 150.000 på Køge Bugt Motorvejen ved Ishøj-sammenfletningen. Trafikken omkring Ishøj-sammenfletningen er en af Danmarks mest trafikerede strækninger.

Trafikalt er projektstrækningen kendetegnet ved, at der om morgenen er massiv kø på Køge Bugt Motorvejen for at komme ind på Motorring 4 (mod nord), og om eftermiddagen er der tilsvarende kø på Motorring 4 for at komme ud på Køge Bugt Motorvejen (mod syd). De trafikale udfordringer på projektstrækningen er altså centreret omkring Ishøj-sammenfletningen, der er derfor foretaget grundige analyser af trafikafviklingen og flettemønstrene i Ishøjsammenfletningen. Trængsels- og fremkommelighedsproblemerne på strækningen forventes at stige i fremtiden, hvis ikke kapaciteten på strækningen udbygges.

Vest for Motorring 4 syd og nordvest for Køge Bugt Motorvejen ligger der store erhvervsområder. Langs Motorring 4's østlige side ligger der nord for Ishøj Stationsvej et rekreativt område med fredskov. Syd herfor ligger der et erhvervsområde mellem Ishøj Stationsvej og Motorvejskryds Vallensbæk. Syd-øst for Køge Bugt Motorvejen ligger boligområder tilhørende Ishøj og Hundige. De to boligområder er adskilt af et rekreativt område omkring Lille Vejleå-dalen.

Boligområderne i Hundige og Ishøj som ligger langs Køge Bugt Motorvejen er i dag støjbelastede.



Oversigtskort over projektstrækningen på Motorring 4 og Køge Bugt Motorvejen.

Langs den ene side af motorvejen ligger industriområder og på den anden side ligger boligområder.

# Udbygning af Motorring 4 syd

I miljøkonsekvensvurderingen er der undersøgt muligheder for at udbygge Motorring 4 syd med en ekstra vognbane i hver retning. Undersøgelsen af projektets geometriske udformning og de tilhørende trafikale analyser har ført til, at projektstrækningen er udvidet til også at inkludere Køge Bugt Motorvejen mellem tilslutningsanlæg 27 Greve N og motorvejskryds Ishøj.

Der er undersøgt to løsningsforslag:

- **Hovedløsning** som udbygger Motorring 4 syd med en ekstra vognbane i hver retning inkl. anlæg af nyt nødspor

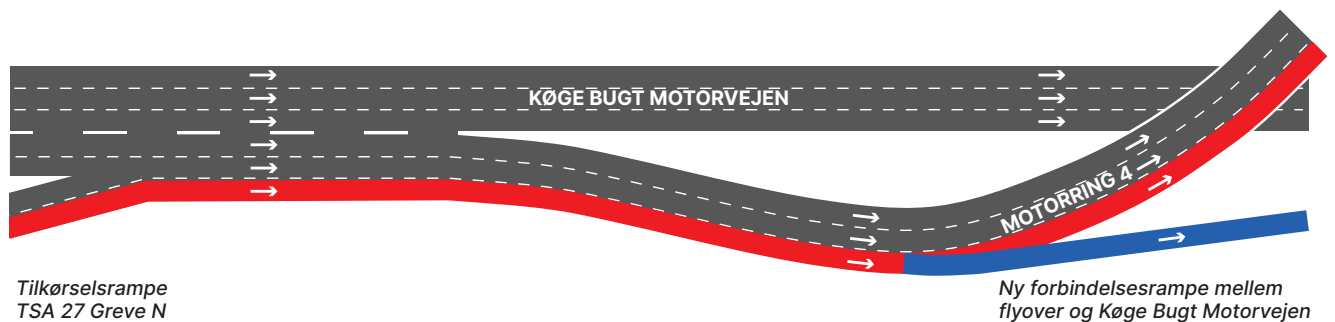
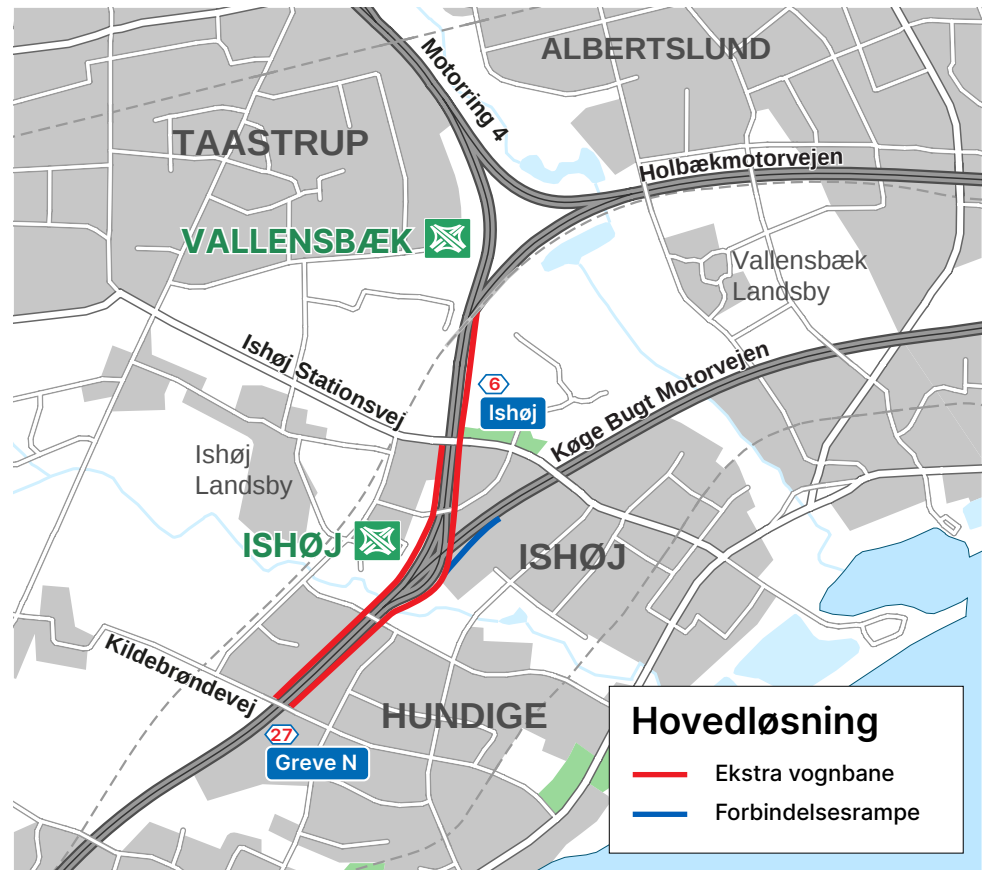
- **0+ løsning** som udbygger Motorring 4 syd med en ekstra vognbane i hver retning ved inddragelse af nødsportet på strækningen.

Afvandingsforholdene på strækningen er i udbygningsprojektet opgraderet til nutidig standard og der opsættes støjskærme langs en del af projektstrækningen.

I det følgende gives en overordnet beskrivelse af udbygningsprojektet. I de tekniske beskrivelser på projektets hjemmeside, kan du finde detaljer om vejgeometri, bygværker, afvandingssystem, anlægslogistik m.v. i projektet.



Visualisering af Hovedløsning ved motorvejskryds Ishøj.



I Hovedløsning udbygges Motorring 4 syd fra motorvejskryds Ishøj og Ishøj Stationsvej til 6 vognbaner og fra Ishøj Stationsvej til motorvejskryds Vallensbæk til 7 vognbaner. Samtidig udvides Køge Bugt Motorvejen på projektstrækningen til 6 vognbaner i hver retning. Der etableres også en ny direkte forbindelsesrampe ved motorvejskrydset Ishøj mod øst. Den nye forbindelsesrampe skal benyttes af bilister på den østlige tilkørselsrampe ved tilslutningsanlæg Greve N, som skal videre ad Køge Bugt Motorvejen. Disse bilister skal i dag flette ud til vognbanerne

længst mod venstre, for at komme videre ad Køge Bugt Motorvejen. Når udbygningsprojektet er anlagt, vil de i stedet skulle blive i vognbanen til højre og benytte den nye forbindelsesrampe til Køge Bugt Motorvejen. Derved mindskes flettemanøvrerne i den nordgående retning til gavn for både fremkommeligheden og trafiksikkerheden på strækningen.

Der anlægges nødspor på hele strækningen, det afbrydes dog eller indsnævres ved eksisterende bygværker, som dermed kan bevares.

Undersøgelsen omfatter også en såkaldt 0+ løsning, som er en mindre omfangsrig løsning end Hovedløsningen. I denne løsning udbygges Motorring 4 Syd fra motorvejskryds Ishøj og Ishøj Stationsvej til 6 vognbaner og fra Ishøj Stationsvej til motorvejskryds Vallensbæk til 7 vognbaner som i Hovedløsningen. Køge Bugt Motorvejen udbygges til 6 vognbaner i sydgående retning mellem motorvejskryds Ishøj og tilslutningsanlæg 27 Greve N.

0+ løsningen er uden nødspor og ny forbindelsesrampe. Inddragelse af nødspor til en ekstra vognbane kan have en negativ påvirkning på trafiksikkerheden. Nødspor anvendes af eventuelle havarerede biler, til fremføring af udrykningskøretøjer samt i forbindelse med drift og vedligeholdelse. Desuden fungerer nødspor som en ekstra bred kantbane, som kan anvendes til at rettet op, hvis en bilist utilsigtet forlader vognbanen. Som følge af det manglende nødspor etableres der en nødlomme i hver retning på Motorring 4 syd for Ishøj Stationsvej.



I begge løsninger forventes den skilte hastighedsgrænse fastholdt på 110 km/t.

Som en integreret del af Hovedløsningen opsættes ca. 2,5 km støjafskærmning langs Køge Bugt Motorvejen mellem tilslutningsanlæg 27 Greve N og tilslutningsanlæg 26 Ishøj Strand. Støjafskærmningen forventes at blive 9 m høj.

I 0+ løsningen opsættes den 9 meter høje støjafskærmning langs Køge Bugt Motorvejen mellem tilslutningsanlæg 27 Greve N og Motorvejskryds Ishøj, en strækning på ca. 1,8 km.



Visualisering af 0+ løsning ved tilslutningsanlæg 27 Greve N.

### Bygværker

Udbygningsprojektet medfører at en række bygværker ombygges og i Hovedløsningen opføres to nye bygværker i forbindelse med anlæggelsen af forbindelsesrampen. Af større eksisterende bygværker langs projektstrækningen findes overføringerne af Ishøj Stationsvej, Industribuen, Hundigevej og Kildebrøndevej. Der vil ikke ske påvirkning af banebroen til København-Ringstedforbindelsen, da motorvejen ikke ændres under broen.

For at reducere projektets ressourceforbrug og klimabelastning, spare på anlægsomkostningerne

samt reducere generne i anlægsfasen for trafikanter på skærende veje og motorvejen er det besluttet at bevare eksisterende bygværker hen over motorvejen ved at afbryde nødsporet lokalt under broerne.

### Afvanding

Vejvandet fra motorvejen ledes i lukkede systemer til regnvandsbassiner, hvor urenheder opsamles og bundfældes og hvorfra vejvandet kan ledes videre til vandløb og søer i en jævn strøm. Udbygningen af Motorring 4 syd giver et øget vejareal, særligt i Hovedløsningen, og dermed et afledt behov for ny-anlæg og udvidelse af eksisterende regnvandsbas-

Visualisering af Hovedløsning syd for motorvejskryds Vallengsbæk.



siner, pumpestationer og ledningsanlæg. De nye og udbyggede regnvandsbassiner betyder, at projektet ikke vil have væsentlig negativ effekt på de recipienter, der modtager vejvand fra regnvandsbassinerne.

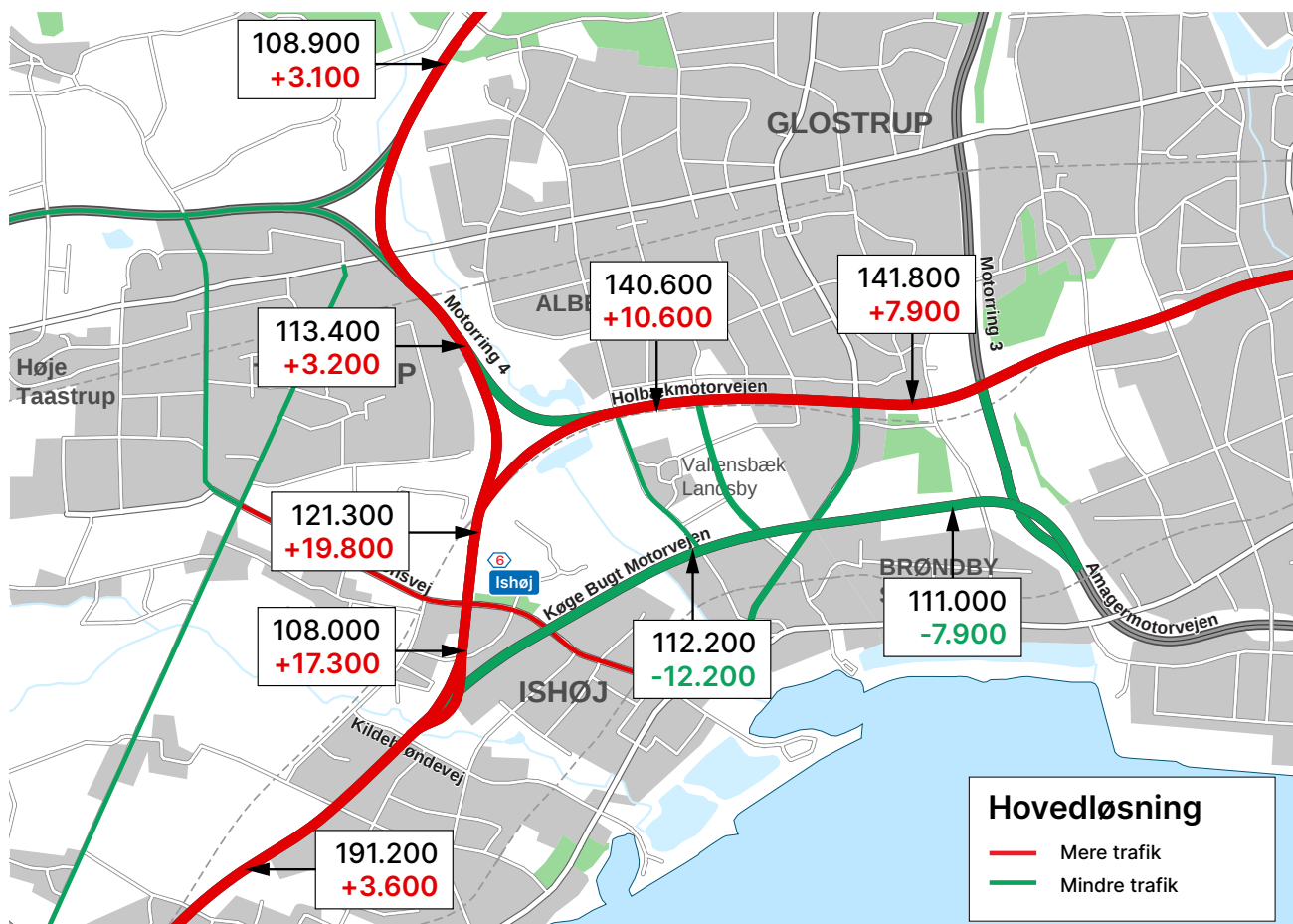
### Anlægsaktiviteter

Inden selve anlægsarbejdet igangsættes, forventer Vejdirektoratet at bruge ca. 2 år på indledende arbejder, herunder detailprojektering, arkæologiske forundersøgelser, besigtigelse og ekspropriation, ledningsomlægninger, samt udbud af anlægsarbejdet. Anlægsarbejdet med udbygning af projektstrækningen forventes at kunne gennemføres på 3-4 år.

### Gener i forbindelse med anlægsarbejdet

Anlægsarbejderne bliver tilrettelagt, så de forårsager færrest mulige gener for vejtrafikken og borgerne i området. Som udgangspunkt bliver anlægsarbejdet udført inden for normal arbejdstid (kl. 7-18) på hverdage, og kun i særlige tilfælde vil det være nødvendigt at arbejde med udvidet arbejdstid eller udføre arbejdet som natarbejde. Under anlægsarbejdet må det forventes, at der kan forekomme hastighedsnedsættelser på Motorring 4 og Køge Bugt Motorvejen samt kortvarige perioder med omkørsel på skærende veje og stier.





Beregnet hverdagsdøgnetrafik i 2040 med Hovedløsningens forslag til udbygning af Motorring 4 Syd og forskelle i forhold til referencesituation uden udbygningen.

## Trafikale effekter

Betydningen af udbygningen af Motorring 4 syd har været analyseret med Ørestadstrafikmodellen (OTM-version 7.3) for 2030 og 2040. Analyserne er baseret på scenarier, hvor udbygningen af Motorring 4 syd indgår sammen med øvrige projekter i Infrastrukturplan 2035, samt et 0-alternativ hvor udbygningen af Motorring 4 syd ikke er gennemført.

Trafikmodelberegningerne viser, at der uden en udbygning forventes en stigning i biltrafikken på over 20 procent i forhold til trafikken i dag. Ved udbygning af Motorring 4 syd forventes en samlet biltrafik på projektstrækningen på ca. 121.300 køretøjer pr. døgn nord for Ishøj Stationsvej og ca. 108.000 syd for Ishøj Stationsvej, se kortet.

Det svarer til stigninger på 20 procent på Motorring 4 syd i forhold til uden en udbygning. På Køge Bugt Motorvejen er stigningen ca. 3 procent.

Beregningerne med Hovedløsningen viser, at samtidig med trafikstigningen på projektstrækningen og forlængelsen heraf både mod nord (Ring 4), mod øst (Holbækmotorvejen og mod syd (Køge Bugt Motorvejen), sker der et fald i trafikken på øvrige veje. Det gælder især de inderste dele af Køge Bugt Motorvejen og Amagermotorvejen. På Motorring 3, Holbækmotorvejen, Hillerødmotorvejen og Helsingørmotorvejen er der små relative fald i trafikmængder. Sandsynligvis skyldes hovedparten af ændringerne, at den øgede kapacitet på projektstrækningen fører til ændringer i, hvad der er "optimale" ruter med hensyn til rejsetid i de mest belastede tidspunkter på dagen. F.eks. tyder det på, at den større kapacitet med udbygningen til flere vognbaner, gør det mere attraktivt at benytte den inderste del af Holbækmotorvejen i stedet for Køge Bugt Motorvejen mellem Ring 4 og Motorring 3.

0+ løsningen adskiller sig ved ikke at have nødspør og ny forbindelsesrampe. Trafikmodellen har ikke input om nødspør og flettemanøvrer, derfor er der ikke foretaget særskilte modelberegninger af dette forslag.

## Miljø og natur

Som grundlag for miljøkonsekvensvurderingen er alle relevante plan- og miljøforhold i korridoren langs projektstrækningen blevet kortlagt ud fra oplysninger, som allerede er tilgængelige i databaser m.v., suppleret med feltregistreringer langs motorvejen.

Visse miljøtemaer er mere væsentlige i forbindelse med miljøkonsekvensvurderingen af udbygningsprojektet. Det drejer sig især om

- Landskab og visuelle forhold fordi der etableres støjskærme og ryddes beplantning.
- Kulturarv fordi udbygningen sker inden for beskyttelseslinjen for Pile Mølle, som er et fredet fortidsminde.
- Beskyttede naturområder og arter, fordi der indtages tilstødende naturarealer og fordi der lever bilag IV-arter som mosaikgoldsmed, natlyssværmer, padder og flagermus langs vejen.
- Udledning af vejvand, fordi vandmængden stiger med større asfaltereal
- Støjforhold, fordi trafikstøjen fra motorvejen udgør et stort problem.

I miljøkonsekvensvurderingen er det vurderet om udbygningsprojektet medfører ingen/ubetydelig påvirkning, lille påvirkning eller væsentlig påvirkning. Hvis der er vurderet at være en væsentlig påvirkning af udbygningsprojektet, er projektet søgt justeret så den væsentlig påvirkning ikke længere vil være til stede. Alternativt er der foreskrevet afværgeforanstaltninger, inklusiv en genvurdering af, om påvirkningen dermed reduceres eller neutraliseres.

Der sker ingen ændringer af skærende veje, men en cykel- og gangsti skal flyttes cirka 200 meter. I Hovedløsningen skal en rekreativ sti ved en støjvold også tilpasses de fremtidige forhold. I anlægsperioden opretholdes alle vej og stiforbindelse, det er dog nødvendigt at foretage længerevarende midlertidig afspærring af stien ved Brentedalen, Ishøjstien og stier ved Lille Vejleå og Rosenstien. Der anlægges midlertidige alternative stier langs strækningen, som gående og cyklister kan anvende.

### Landskab og visuelle forhold

Den landskabelig og visuelle påvirkning af udbygningsprojektet vil være størst ved Lille Vejleådal, hvor den 9 meter høje støjskærm vil være synlig.

Den samlede påvirkning vurderes dog samlet set som begrænset, da områderne langs Motorring 4 allerede er påvirket af vejen, og vejudbygningen vurderes dermed ikke at være et fremmed element i landskabet.

I O+ løsningen vil påvirkningen være mindre, da vejudbygningen kræver mindre areal og de 9 meter høje støjskærme opføres på en kortere strækning. Den visuelle påvirkning vil derfor være mindre end i Hovedløsningen, men konsekvenserne vurderes som stort set de samme, da de visuelle forskelle er begrænsede.

### Kulturarv

Hovedløsningen vil påvirke områder med kulturarv i både anlægs- og driftsfasen, herunder særligt Pile Mølle, som er et fredet fortidsminde. I den gældende kommuneplan er området udpeget som et værdifuldt kulturmiljø. Udbygningsprojektet vil ske inden for fortidsmindets beskyttelseslinje, men dele af kulturmiljøet vil stadig kunne opleves.

I forbindelse med anlægsarbejdet, er der en risiko for at finde ukendte fortidsminder under jordens overflade. Der laves derfor en forundersøgelse og eventuelle fund vil blive sikret og fjernet.

O+ løsningen vil have mindre påvirkning på kulturarv, da fortidsmindet ved Pile Mølle ikke vil blive berørt af permanent arealinddragelse ligesom at anlægsarbejdet kun vil finde sted inden for beskyttelseslinjen, som allerede er påvirket af den eksisterende vej.

### Beskyttede naturområder og arter

Som en del af miljøkonsekvensvurderingen af projektet er der gennemført en detaljeret naturkortlægning af områderne omkring motorvejen, hvor biologer har undersøgt alle naturområder og kortlagt plante- og dyrelivet. Indenfor projektområdet er der gjort fund af bilag-IV arter bl.a. flagermus og spidssnudet frø, derudover findes en række §3 beskyttet natur, fredsskovearealer, fredede padder og invasive arter.

Ved udbygningen af Motorring 4 syd kan der potentielt ske påvirkninger af beskyttede naturområder og beskyttede arter i både anlægsfasen og driftsfasen. I driftsfasen sker påvirkningerne særligt på grund af støj og en øget barriereeffekt. I anlægsfasen gennemføres flere afværgetiltag, som kan hindre,

mindske eller kompensere for projektets påvirkninger af miljøet, det gælder blandt andet opsætning af støjskærme, etablering af erstatningsnatur og opsætning af paddehegn.

#### **Bilag IV-arter**

Vurderingen af påvirkninger af bilag IV-arter har behandlet arterne grøn mosaikguldsmed, natlyssværmer, spidssnudet frø / brun frø, brunflagermus, dværgflagermus, brun langøre, pipistrelflagermus, skimmelflagermus, troldflagermus, vandflagermus, nordflagermus og sydflagermus.

For alle arter vurderes det, at projektet ikke vil føre til drab af individer af de pågældende arter, samt at der ikke vil ske en forringelse af den økologiske funktionalitet for arterne, med forbehold for vurdering af støjpåvirkninger af yngle- og rasteområder for flagermus i anlægsfasen, hvor støjpåvirkningerne først kan vurderes når der foreligger yderligere information vedrørende etableringsmetoder for opsætning af nye støjskærme på strækningen.

I 0+ løsningen forekommer de samme påvirkninger, som for Hovedløsningen, men blot i mindre grad, da projektområdet ved 0+ løsningen er mindre og påvirkningerne enten er de samme, mindre eller slet ikke påvirker.

#### **§3 beskyttet natur**

Der foretages midlertidig grundvandssænkning i forbindelse med udvidelsen af to eksisterende regnvandsbassiner, der er registreret under naturbeskyttelseslovens § 3 som naturtypen sø. Der foretages også en midlertidig arealinddragelse af de omtalte regnvandsbassiner, samt af en lille del af en § 3-beskyttet mose nær bassinerne, til udvidelsen af regnvandsbassinerne, og til arbejdsarealer ved vejudvidelsen. Konsekvensen for de § 3-beskyttede naturtyper vurderes at være lav.

I projektområdet er der et areal som er tilsået med blanding af engflora. Her er der registreret rødlistede dyrearter, hvor 3 arter vurderes at blive påvirket ved midlertidig og permanent arealinddragelse. Der inddrages



Motorvejen ved Lille Vejleådal



dog kun en andel af området, og engblandingsarealet genetableres der hvor det er muligt efter projektet afslutning. Påvirkningen vurderes derfor at være lav.

I skovområdet op til Ishøj Dyrepark på den østlige del af Motorring 4, hvor der skal udføres anlægsarbejde er et særligt attraktivt ynglevandhul for fredede og rødlistede dyrearter. For at undgå påvirkning i form af påkørsel og utilsigtet drab opstilles afværgetiltag, hvor skovrydningen indledningsvist foretages inden for paddernes ynglesæson, så det sikres at padderne er i ynglevandhullet under arbejdet, hvorefter der opsættes et midlertidigt paddehegn, som afskærmer padderne fra arbejdsarealerne.

Der er registreret bestande af invasive planter, særligt kæmpe-bjørneklo og invasive arter af gyldenris, fordelt sporadisk inden for projektområdet. I forbindelse med anlægsarbejdet håndteres og flyttes der en stor mængde jord. Af denne årsag opstilles afværgetiltag, hvor der udarbejdes en jordhåndteringsplan for jord med frø eller reproducerende dele af invasive planter, hvor jorden enten graves 2 m ned eller bortskaffes.

Der udføres overvågning med afværgetiltagene og det kontrolleres, at de udføres korrekt.

Ved 0+ løsningen forekommer de samme påvirkninger, som for Hovedløsningen, men blot i mindre grad, da projektområdet ved 0+ løsningen er mindre og påvirkningerne enten er de samme, mindre eller slet ikke påvirker.

### **Fredskov**

Der findes langs Motorring 4 syd nordøst for Ishøj Stationsvej et område med fredskov, som bliver påvirket af udbygningen af motorvejen. Samlet set skal der nedlægges ca. 34.200 m<sup>2</sup> fredskov i Hovedløsningen og ca. 13.300 m<sup>2</sup> i 0+ løsningen, som vil blive erstattet i forholdet 1:2.

### **Udledning af vejvand**

I forbindelse med udbygningsprojektet opgraderes afvandingssystemet med udvidelse og nyanlæg af regnvandsbassiner med henblik på at opnå en effektiv rensning af vejvandet inden det ledes videre til vandløb, søer og havområder langs motorvejen. Herved vurderes det, at udbygningsprojektet ikke vil medføre en forringelse af vandløb, søer, kystvand tilstand eller hindre målopfyldelse. Ligesom der ikke vil ske en forringelse af den kvantitative eller den kemiske tilstand for de berørte grundvandsforekomster.

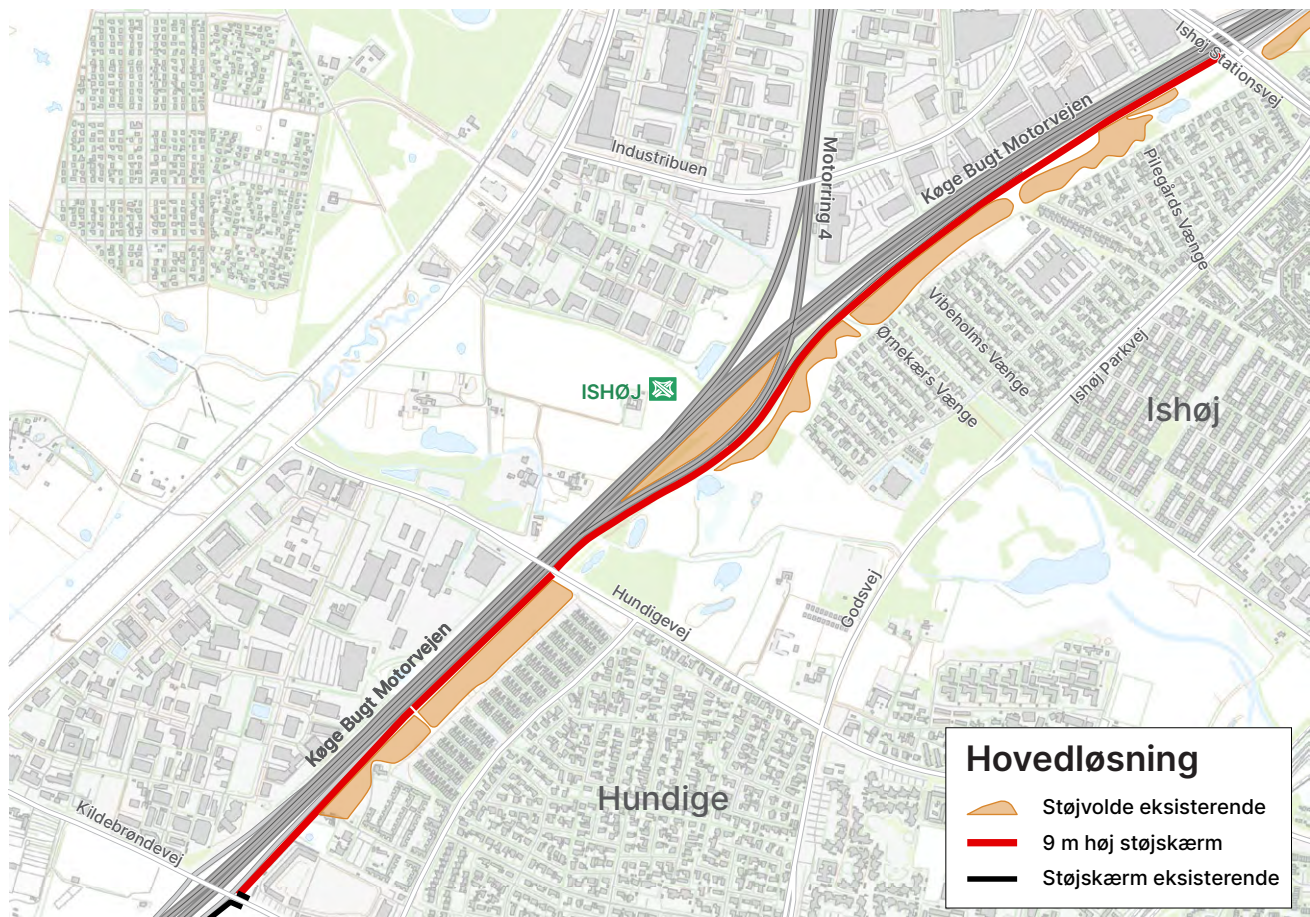
## Støj

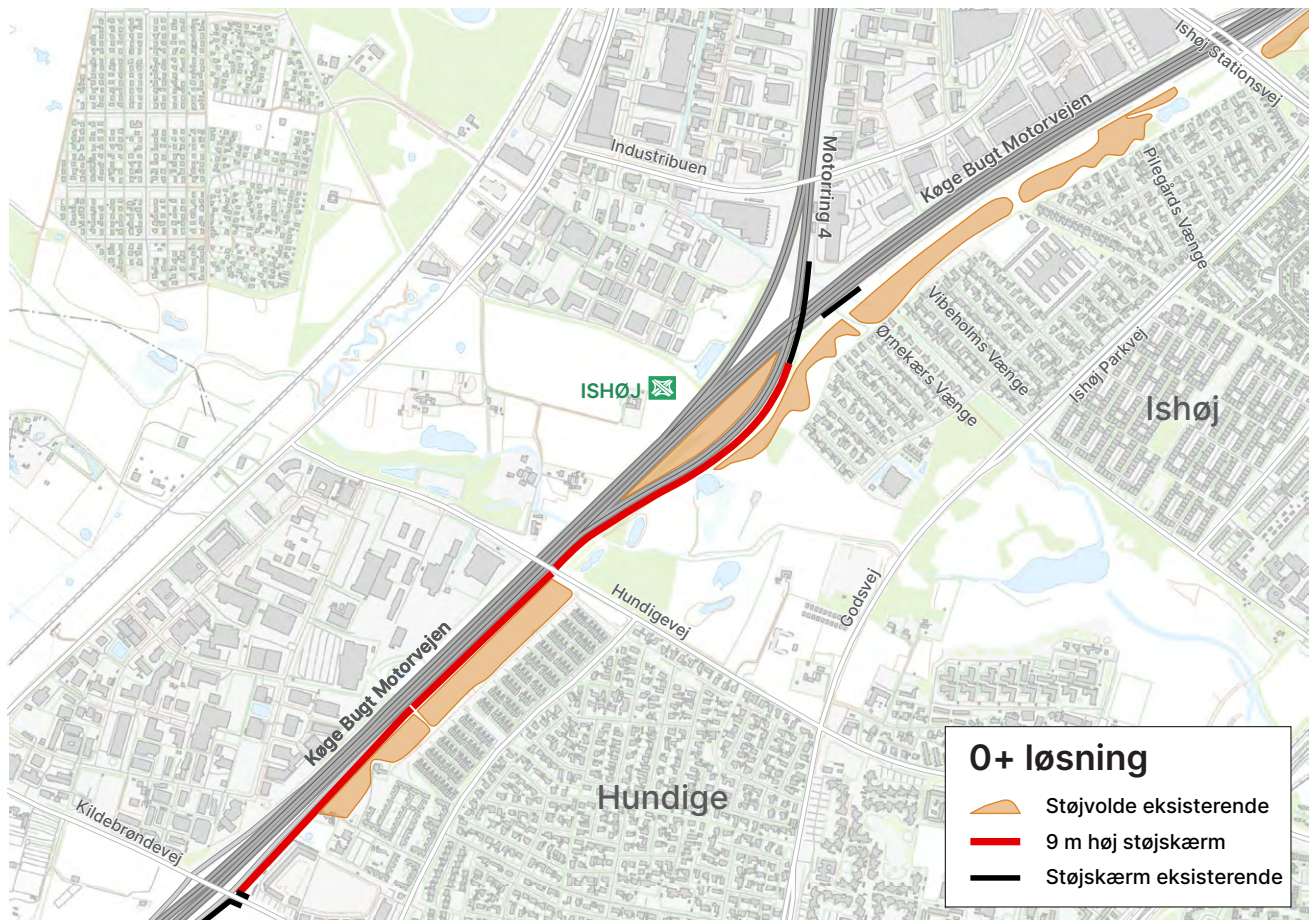
I forbindelse med miljøkonsekvensvurderingen har Vejdirektoratet foretaget konkrete analyser af forskellige højder på støjskærme langs boligområderne. I den forbindelse blev det også analyseret, hvilken effekt det har at have en støjskærm på broen hen over Køge Bugt Motorvejen.

Det endelige valg af støjafskærmning er blevet truffet ud fra en vurdering af den støjreducerende effekt sammenholdt med omkostningerne. Konkret har det resulteret i et valg af 9 m høje støjskærme. I Hovedløsningen er det fravalgt at have en støjskærm på broen hen over Køge Bugt Motorvejen, da den ikke har nogen støjreducerende virkning af støjen i boligområderne. I 0+ løsningen bevares den eksisterende støjskærm på broen over Køge Bugt Motorvejen, da der ikke etableres ny støjafskærmning langs Køge Bugt Motorvejen ved Ørnekærsvænge.

På [vejdirektoratet.dk/motorring-4-syd](http://vejdirektoratet.dk/motorring-4-syd) kan du læse mere om støjberegninger og de støjmæssige konsekvenser. Her findes også et digitalt kort, hvor du kan søge på adressen, zoome ind og få information om støjforholdene på din adresse.

I Hovedløsningen opsættes 9 meter høje støjskærme langs den sydlige side af Køge Bugt Motorvejen mellem Kildebrøndevej og Ishøj Stationsvej, dvs. en strækning på ca. 2,5 km. Antallet af støjbelastede boliger over 58 dB vil derfor blive reduceret med ca. 300 boliger, hvis der sammenlignes med en fremtidig situation uden udbygning. Antallet af støjbelastede boliger over 63 dB halveres fra omkring 1.000 boliger til ca. 500 boliger.





I 0+løsningen opsættes 9 meter høje støjskærme langs den sydlige side af Køge Bugt Motorvejen mellem Kildebrøndevej og Motorvejskryds Ishøj, dvs. en strækning på ca. 1,8 km. Dette medfører, at antallet af støjbelastede boliger over 58 dB reduceres med ca. 80 boliger og antallet af støjbelastede boliger over 63 dB reduceres fra omkring 1.000 boliger til ca. 700 boliger, hvis der sammenlignes med en fremtidig situation uden udbygning.

#### Støj fra anlægsarbejde

Ved gennemførelse af udbygningsprojektet for Motorring 4 syd vil der forekomme støjende anlægsarbejder i forbindelse med etablering af bygværk i Hovedløsningen (broer m.m.) og fra arbejder langs vejstrækningen. Arbejdet vil geografisk bevæge sig gennem hele strækningen og dermed vil støjen i området variere alt afhængigt af, hvor anlægsarbejdet finder sted. Påvirkningen fra støjende anlægsarbejde vurderes at kunne virke generende for de naboer, der bor tæt på projektet i perioder, men samlet set vil støjgenen fra anlægsarbejdet være begrænset.

|                | 58 - 63 dB | 63 - 68 dB | > 68 dB | > 73 dB | Støjbelastede boliger i alt |
|----------------|------------|------------|---------|---------|-----------------------------|
| Støj i dag     | 1.217      | 755        | 28      | 5       | 2.005                       |
| Uden projektet | 1.054      | 991        | 51      | 6       | 2.102                       |
| Hovedløsning   | 1.281      | 505        | 18      | 6       | 1.810                       |
| 0+ løsning     | 1.346      | 629        | 40      | 5       | 2.020                       |

Oversigt over støjbelastede boliger i dag og i 2040

## Arealforhold

Udbygning af Motorring 4 syd kræver dels areal til vejprojektet, som skal bruges permanent til selve vejanlægget, dels arbejdsarealer som skal bruges midlertidigt i anlægsfasen til jordkørsel og ombygning af bygværker. På projektets hjemmeside [vejdirektoratet.dk/motorring-4-syd](http://vejdirektoratet.dk/motorring-4-syd) findes dynamiske kort med visning af arealbehov til henholdsvis vejanlæg og midlertidige arbejdsarealer.

De nødvendige arealer samt andre rettigheder erhverves gennem ekspropriation af en uvildig kommission, kaldet for Ekspropriationskommissionen. Ekspropriation betyder tvungen afståelse (afgivelse) af ejendomsretten til ejendommen eller en del af ejendommen.

### Arealopgørelser

For at kunne gennemføre udbygningsprojektet skal der i Hovedløsningen erhverves ca. 50.000 m<sup>2</sup> til selve vejanlægget og ca. 24.000 m<sup>2</sup> i 0+ løsningen. I forbindelse med midlertidige arbejdsarealer skal

der i Hovedløsningen midlertidigt erhverves ca. 122.000 m<sup>2</sup> og 83.000 m<sup>2</sup> i 0+ løsningen. Omkring 60 ejendomme berøres af ekspropriation i forskelligt omfang. Den permanente arealerhvervelse berører virksomheder og offentlig ejede arealer. Det vurderes, at der ikke er behov for at totalekspropriere ejendomme i forbindelse med udbygningen af Motorring 4 syd.

### Ledninger

Motorring 4 syd ligger i transportkorridoren, hvor der løber store fjernvarmeledninger, højspændingskabler i både jord og luft, gasledninger, spildevandsledninger og regnvandsledninger. I de fleste tilfælde har det været muligt at udforme og placere regnvandsbassiner og ramper, så berøring af disse ledninger undgås, og det er vurderet, at det ikke er nødvendigt med større ledningsomlægninger, men at der er ledninger som skal sænkes og at foringsrør skal forlænges. Håndteringen af ledningerne vil ske efter dialog og aftale med ledningsejerne.

## Økonomi

Der er beregnet anlægsoverslag og udført samfundsøkonomiske beregninger for udbygningen af Motorring 4 syd for Hovedløsningen og 0+ løsningen.

### Anlægsøkonomi

I aftalen om Infrastrukturplan 2035 blev der afsat 561 mio. kr. (indekseret til 727 mio. kr. i FL-indeks 2025). Der er gennemført anlægsøkonomiske beregninger i henhold til statens retningslinjer i "Ny Anlægsbudgettering" og der er på baggrund af de beregnede anlægsoverslag gennemført en granskning af anlægsoverslag, en risikovurdering og en beregning af de samfundsøkonomiske effekter for Hovedløsningen og 0+ løsningen.

| Bevilling    | Hovedløsning   | 0+ løsning     |
|--------------|----------------|----------------|
| 727 mio. kr. | 724,8 mio. kr. | 527,7 mio. kr. |

Der indgår to mulige tilvalg til udbygningsprojektet. Det drejer sig om etablering af variable tavler og trafikinformation, som kan etableres for 32 mio. kr. (FL-indeks 2025). Samt ombygning af tilslutningsanlægget ved Ishøj Stationsvej, så det kan håndtere dobbelttrailervogntog (EMS2), ombygningen kan anlægges for 10,9 mio. kr. (FL-indeks 2025).

### Samfundsøkonomi

Inden der tages en beslutning om at anlægge en ny vej eller udbygge en eksisterende vej gennemføres der en samfundsøkonomisk analyse af det foreslåede projekt. De samfundsøkonomiske beregninger for udbygningsprojektet er gennemført med modellen TERESA på grundlag af overslag på anlægs- og driftsomkostninger, resultater fra trafikberegningerne, samt beregninger af effekter på støj, uheld, luftforurening og klima. Som i trafikberegningerne vurderes effekterne af udbygningsprojektet ved at sammenligne dette med et 0-alternativ, hvor Motorring 4 syd ikke udbygges. De samfundsøkonomiske hovedresultater for udbygningsprojektet er angivet i "nutidsværdier", hvor alle omkostninger og effekter er opgjort i 2025-priser. Overordnet viser beregningerne,

at en udbygning af Motorring 4 syd er samfundsøkonomisk rentabel med en nettonutidsværdi på ca. 2 mia. kr. Den interne rente for udbygningen er beregnet til 10,2 pct. for Hovedløsningen og 11,8 pct. for 0+ løsningen, hvilket er noget større end diskonteringsrenten i dag. Med andre ord vil samfundet tjene på at udbygge Motorring 4 syd. Det er primært brugereffekterne i form af tidsgevinster, dvs. at trafikkanterne nu kan komme hurtigere frem, der bidrager til de positive effekter.

Trafikberegningernes udregning af brugereffekterne medtager ikke effekten af nødspor og en forbindelserampe, derfor har 0+ løsningen de samme trafikale gevinster som Hovedløsningen. Dette må dog forventes at overvurdere effekten af 0+ løsningen, da der ikke medregnes de effekter udeladelse af nødspor forventes at have, som øget risiko for uheld, køproblemer ved hændelser/passage for udrykningskøretøjer og udfordringer ved driftsarbejder.

Der er gennemført en række følsomhedsberegninger for at teste robustheden af samfundsøkonomien. Følsomhedsberegningerne viser, at projektet er meget rentabelt trods stigninger og fald i anlægsomkostninger og tidsgevinster. Projektet er derfor meget robust samfundsøkonomisk, da selv de mest pessimistiske scenarier giver stor samfundsøkonomisk rentabilitet.

|                                      | Hovedløsning | 0+løsning |
|--------------------------------------|--------------|-----------|
| Anlægsomkostninger                   | -584         | -439      |
| Drifts- og vedligeholdelses-effekter | -77          | -77       |
| Brugereffekter                       | 2.422        | 2.422     |
| Gener i anlægsperioden               | -163         | -163      |
| Eksterne effekter                    | 220          | 163       |
| Øvrige konsekvenser                  | 216          | 216       |
| I alt nettonutidsværdi (NNV)         | 2.035        | 2.2112    |
| Intern rente                         | 10,2 %       | 11,8 %    |

Samfundsøkonomi. Nettonutidsværdi, år 2025 i prisniveau 2025 i mio. kr. ved høj CO<sub>2</sub> pris

# Den videre proces

Resultaterne af MKV-undersøgelsen kan læses på [vej-direktoratet.dk/motorring-4-syd](http://vej-direktoratet.dk/motorring-4-syd). Her er der adgang til miljøkonsekvensrapporten, miljørapporter og tekniske baggrundsrapporter. Her findes også forskellige kort, som viser f.eks. arealinddragelse og støjpåvirkninger.

## Høring

Med offentliggørelsen af MKV-undersøgelsen indledes den afsluttende offentlige høring af projektet. I offentlighedsperioden vil der blive afholdt et borgermøde, hvor der er mulighed for at høre mere om projektet samt stille spørgsmål til Vejdirektoratets fagfolk. Efter høringsperioden bliver alle høringssvar behandlet og der vil efterfølgende blive offentliggjort et samlet høringsnotat.

## Høringsnotat og politisk beslutning

Når den offentlige høring af miljøkonsekvensvurderingen er afsluttet, behandler Vejdirektoratet alle høringssvarene. Herefter udarbejdes et høringsnotat som sendes til transportministeren med henblik på en politisk drøftelse og stillingtagen. Den politiske beslutning træffes på baggrund den gennemførte miljøkonsekvensvurdering samt høringssvarene.

## Det videre forløb

Projektet herunder finansieringen er vedtaget i aftalen om Infrastrukturplan 2035. Når der er taget politisk stilling og bevilget midler til projektet, kan projektet sættes i gang - forventeligt i 2026. Herfra skal der foretages en detailprojektering, ekspropriation og udbud, som typisk tager ca. to år, inden selve anlægsarbejderne kan gå i gang. Det forventes at anlægsarbejderne herefter kan gennemføres på ca. tre år.

### Sommer 2025

Offentliggørelse af undersøgelsens resultat  
Afsluttende høringsperiode:

- Borgermøde
- Mulighed for at indsende høringssvar

### Efterår 2025

Vejdirektoratets høringsnotat fremsendes til transportministeren.  
Politisk beslutning om projektet

### Forår 2026

Fremsættelse af forslag til anlægslov

### 2026-2031

Anlægsbevilling på Finansloven



Visualisering af Hovedløsning ved motorvejskryds Ishøj.



**Vejdirektoratet**  
Carsten Niebuhrs Gade 43  
1577 København V

Telefon 7244 3333  
[vd@vd.dk](mailto:vd@vd.dk)  
[vejdirektoratet.dk](http://vejdirektoratet.dk)

Vejdirektoratet har kontorer i  
Aalborg, Fløng, Middelfart,  
Næstved, Skanderborg  
og København

Find mere information på  
[vejdirektoratet.dk](http://vejdirektoratet.dk)

---