

2. Udvidelse af Helsingørmotorvejen fra Øverødvej til Jægersborg (Bilag 1)

2.1. Beskrivelse af anlægsarbejdet

Projektet omfatter udvidelse af de to eksisterende kørebaner til i alt 6 spor for den syv kilometer lange strækning af Helsingørmotorvejen fra de sydvendte motorvejsramper i tilslutningsanlægget ved Øverødvej frem til forbindelsesanlægget mellem Helsingørmotorvejen og Motoringvejen ved Jægersborg syd for Klampenborgvej.

Motorvejen afstribes med et smalt 6-sporet profil. På hele strækningen – undtagen under broerne ved Egebækvej, Rævehøjvej og Klampenborgvej – etableres nødspor.

I forbindelse med anlægsarbejdet gennemføres de nødvendige belægnings- og brorenoveringer. Der vil blive anvendt en støjsvag belægning, og der vil blive opsat støjafskærmning.

2.2. Nuværende trafikforhold

Årsdøgntrafikken på Helsingørmotorvejen udgør 52-63.000 biler mellem Øverødvej og forbindelsesanlægget syd for Klampenborgvej. Lastbiler over 6 t udgør 5% af den samlede trafik. Strækningen er stærkt belastet og har et meget lavt serviceniveau med køkørsel og tilbagevendende stop- og startbølger i myldretiden og mange materielskadeuheld.

2.3. Projektets udformning

Helsingørmotorvejen har i dag 2 x 2 kørespor á 3,75 m og har ikke nødspor. Ved anlæg af nye motorveje benyttes normalt en køresporsbredde på 3,50 m.

I forbindelse med udbygning af Helsingørmotorvejen vil der blive afstribet 2 x 3 kørespor med følgende bredder:

3,50 m for sporet nærmest yderrabatten

3,40 m for midtersporet

3,10 m for sporet nærmest midterrabatten.

Da sporet nærmest midterrabatten på en 6-sporet motorvej ifølge færdselslovens § 46 stk. 3 ikke må anvendes af lastbiler og busser (over 3,5 t), vil dette spor alene blive benyttet af mindre køretøjer og kan derfor være smallere end de to andre spor.

Ved at anvende det ovenfor beskrevne smalle 6-sporede profil kan de eksisterende broer over motorvejen bevares. Der er således lige akkurat plads nok til at føre det smalle profils kørespor under de nuværende broer.

Broen ved Skodsborgvej udskiftes på grund af nedslidning og erstattes med en ny bro med fritrumsprofil forberedt for senere gennemførelse af standardprofilen med 6 spor á 3,50 m.

Der etableres nødspor i forbindelse med udvidelsen. Nødsporene vil dog ikke kunne føres under de tre eksisterende broer, som ikke skal udskiftes.

Såfremt det 6-sporede standardprofil med nødspor skal etableres straks, vil de samlede anlægsomkostninger øges med 43 mio. kr. (fra 196 mio. kr. til 239 mio. kr.).

Det trafiksikkerhedsmæssige aspekt af afstribning med det smalle profil i forhold til standardprofilen med 6 spor á 3,50 m har været overvejet. Der er ikke fundet undersøgelser, der belyser dette problem. Da andelen af lastbiler og busser på Helsingørmotorvejen er relativt beskedent, forventes dog kun en meget lille øgning af uheldsrisikoen ved anvendelse af det smalle profil frem for standardprofilen.

Gennemførelse af det foreslåede projekt vil medføre en breddeudvidelse på ca 5,0 m til hver side af den eksisterende vej. Denne udvidelse kan i vid udstrækning gennemføres inden for det eksisterende vejskel, og forudsætter derfor kun i beskedent omfang erhvervelse af areal fra tilgrænsende ejendomme.

Tilslutningsanlæggene ændres i princippet ikke. Ved Skodsborgvej i Nærum gennemføres en forbedring af tilslutningsanlægget og busstoppestederne, hvis udformning i dag skaber trafikafviklingsmæssige problemer.

Motorvejens broer over andre veje, stier, vandløb m.v. forudsættes udvidet for at give plads til de 6 kørespor + 2 nødspor.

Der etableres en faunapassage ved Kighaneren den.

Den gamle DSB-bro vest for motorvejens krydsning af Mølleåen påregnes nedrevet.

2.4. Trafikale og miljømæssige konsekvenser

Det er beregnet, hvor store de trafikale ændringer som følge af udbygningen af Helsingørmotorvejen forventes at være i henholdsvis i 1997 og efter åbningen af Øresundsbroen i 1999.

Vejdirektoratets rapport beskriver tillige de virkninger, som projektet har med hensyn til trafikuheld, energiforbrug, luftforurening, støjbelastning og barrierevirkning. Yderligere er projektets virkninger for de landskabelige omgivelser og for den kollektive trafik beskrevet.

Beregningerne i rapporten er gennemført under forudsætning af, at de øvrige vejprojekter, som var indeholdt i principaftalen med Københavns Amt, også gennemføres.

Tværvej og Frederikssundmotorvejen har stort set ingen betydning for virkningerne af Helsingørmotorvejens udvidelse.