

I det følgende angives de forventede konsekvenser af en udbygning af Helsingørmotorvejen uden udbygning af Motorringvejen.

2.4.1. Trafikale konsekvenser

Årsdøgntrafikken på Helsingørmotorvejen udgør 52-63.000 biler på den strækning, der foreslås udbygget. Den udbyggede strækning skønnes at ville tiltrække 2-3.000 biler pr. hverdagsdøgn fra andre veje, svarende til en trafikstigning på 4-5%.

Ca. 1.000 biler, der i dag kører mod nord ad Helsingørmotorvejens sydlige strækning og videre ad Lyngby Omfartsvej-Kongevejen, vil efter udvidelsen vælge at køre videre mod nord ad Helsingørmotorvejen.

Andre ca. 800 biler, der i dag kører ad Bagsværdvej (Ring 4) eller ad Hillerødmotorvejen (eller ad andre veje) mellem Nordsjælland og Københavns vestegn, vil tilsvarende vælge at køre ad Helsingørmotorvejen-Motorringvejen. Endelig kan nævnes, at ca. 800 biler, der har både mål og udgangspunkt nord for København, overflyttes fra Strandvejen og fra andre lokale veje til Helsingørmotorvejen.

Der er ud fra tilgængeligt materiale søgt foretaget en særskilt undersøgelse af motorvejsudbygningens indflydelse på transportvalget.

Udbygningen af Helsingørmotorvejen fra 4 til 6 spor vil medføre kortere rejsetid i myldretiden for de bilister, der kører her. Dette kan bevirke, at nogle af dem, der hidtil har benyttet kollektiv trafik til arbejde, vælger at køre bil i stedet for, fordi de nu kan opnå en ekstra tidsbesparelse.

På baggrund af undersøgelsen skønnes, at ca. 1.000 personture pr. hverdagsdøgn kan blive overflyttet fra kollektiv trafik til privatbil som følge af Helsingørmotorvejens udbygning. Dette skøn er baseret på en modelberegning, hvor der ikke er taget hensyn til de forbedringer, der sker for den kollektive trafik. Der er dels tale om forbedringer af kystbanens serviceniveau ved indsættelse af ER-tog og hyppigere togdrift i myldretiden, dels tale om forbedringer af bustrafikken som følge af udbygningen af motorvejen. I modsætning til den individuelle trafik bevares bustrafikkens fordele også for trafikken mod Københavns indre dele, idet bustrafikken prioriteres i det signalregulerede kryds på Hans Knudsens Plads. Overflytningen vil med i gennemsnit 1,2 personer pr. bil svare til ca. 800 ekstra biler på motorvejen.

Set i forhold til at Helsingørmotorvejen har en hverdagsdøgntrafik af størrelsesordenen 60.000 biler, er der tale om en overflytning fra kollektiv trafik til privatbil, som kun vil medføre ubetydelige forskydninger i biltrafiktallene.

Ifølge trafikberegningerne vil der ikke ske en stigning i trafikken på Helsingørmotorvejens inderste strækning mod København. Trafikken mod Københavns centrum vil fortsat være begrænset af kapaciteten i det signalregulerede kryds på Hans Knudsens Plads, hvor Helsingørmotorvejen ender. Øget trafik i dette punkt vil derfor medføre forsinkelser, der opvejer den tidsgevinst, trafikanterne vil få ved bedre fremkommelighed på selve Helsingørmotorvejen.

Efter åbning af Øresundsforbindelsen vil Helsingørmotorvejen blive aflastet for den del af den hidtidige trafik til og fra Sverige via Helsingør-Helsingborg, som i stedet vil benytte Øresundsbroen. Det vurderes, at trafikken herved vil blive reduceret med ca. 2.000 biler pr. årsdøgn på strækningen nord for Jægersborg.

Udbygningen af Helsingørmotorvejen vil medføre en tidsbesparelse for trafikanterne på ca. 100.000 timer årligt, men en samlet merkørsel på ca. 0,5 mio. km. Denne merkørsel er en konsekvens af, at nogle trafikanter vælger at benytte motorvejen i stedet for lokalvejnettet, hvilket indebærer en vis omvejskørsel.

2.4.2. Uheld

Udbygningen af Helsingørmotorvejen vil have positive, men beskedne effekter for antallet af personskadeuheld. Effekten fremkommer ved, at flere bilister vælger at køre ad den mere trafiksikre motorvejsstrækning i stedet for at blive på et vejnet med lokaltrafik, herunder fodgængere og cyklister. Der er beregnet en besparelse på ca. 0,5 personskadeuheld pr. år.

Udbygningen vil desuden afhjælpe de ekstraordinært mange materielskadeuheld, der skyldes den nuværende overbelastning af Helsingørmotorvejen.

2.4.3. Energiforbrug og luftforurening

Som følge af de øgede hastigheder på strækningen samt af den merkørsel, der er omtalt i afsnit 2.4.1, vil energiforbruget vokse med ca. 3.000 GJ pr. år. Emissionen af kuldioxid (CO₂) øges med ca. 200 t pr. år og af kvælstofilter (NO_x) med 7 t pr. år. Emissionen af kulbrinte (HC) vil blive reduceret med 2 t pr. år som følge af de øgede gennemsnitshastigheder på vejstrækningen.

2.4.4. Støj

De relativt beskedne stigninger i trafikken på Helsingørmotorvejen efter en udbygning af denne samt trafikken højere hastighed efter udbygningen kan tilsammen øge støjniveauet langs vejen med 1 dB(A). Stigninger i denne størrelsesorden kan næppe opfat-