

NOTAT

Dato 3. marts 2010
Dok.id
J. nr. 2010-218

Høringsnotat

vedrørende forslag til lov om udbygning af Helsingørmotorvejen mellem Øverødvej og Isterød (L 135)

Udkast til forslag til lov om udbygning af Helsingørmotorvejen mellem Øverødvej og Isterød har været i høring fra 28. januar til 11. februar 2010. Lovforslaget har endvidere været offentliggjort på høringsportalen www.borger.dk.

Lovforslaget er et led i udmøntningen af aftale af 2. december 2009 mellem regeringen (Venstre og Det Konservative Folkeparti), Socialdemokratiet, Dansk Folkeparti, Socialistisk Folkeparti, og Liberal Alliance om "Bedre veje mv."

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.

Følgende myndigheder og organisationer er blevet hørt: Rudersdal Kommune, Hørsholm Kommune, Fredensborg Kommune, Region Hovedstaden, Danmarks Naturfredningsforening, Dansk Erhverv, DI Transport, Dansk Transport og Logistik (DTL), Movia og Forenede Danske Motorejere (FDM).

1. Høringssvar med bemærkninger

./ Transportministeriet har modtaget 4 høringssvar. De modtagne høringssvar er vedlagt som bilag til høringssnotatet.

I det følgende gennemgås og kommenteres høringssvarene i hovedtræk.

Rudersdal Kommune

Rudersdal Kommune finder det meget positivt, at der nu fremsættes lovforslag om udbygning af Helsingørmotorvejen.

Rudersdal Kommune bemærker, at kommunen i forbindelse med VVM-redegørelsens høring tilkendegav, at der, i samarbejde med Vejdirektoratet, bør



ses nærmere på en eventuel nedlæggelse af tilslutningsanlæg 11 ved Gøngehusvej i forbindelse med en udbygning af tilslutningsanlæg 12, Elleslettegårdsvej.

På baggrund af den efterfølgende analyse af problemstillingen, ønsker Rudersdal Kommune, at tilslutningsanlæg 11 ved Gøngehusvej nedlægges. En forudsætning for en nedlæggelse af tilslutningsanlægget er, at tilslutningsanlæg 12 ved Elleslettegårdsvej udbygges med nordvendte ramper.

Såfremt tilslutningsanlæg 12 ikke samtidig udvides, vil det medføre en øget trafikbelastning af lokalvejene i den vestlige del af Vedbæk/Trørød, herunder ved Trørøds skolen.

En udformning af tilslutningsanlæg 12 kan ske på forskellig måde. Rudersdal Kommune henviser til det alternativ, der er vist i VVM-redegørelsen, hvor ramperne tilsluttes Elleslettegårdsvej i et T-kryds mod Gl. Holte siden af motorvejen (ruderanlæg). Kommunen anfører, at denne løsning er mulig, men at den vurderes at begrænse fremkommeligheden og rumme trafiksikkerhedsmæssige problemer.

Rudersdal Kommune påpeger, at rampeanlægget ved tilslutningsanlæg 12 bør udformes, så trafikken fra nord mod Elleslettegårdsvej føres langs motorvejen under broen, og herefter i en cirkelformet bue føres op langs den sydgående bue for tilslutning til Elleslettegårdsvejs kørebane mod Trørød (trompetanlæg). Fra Elleslettegårdsvej mod nord/Helsingør etableres en rampe efter samme princip som den nuværende rampe syd mod Elleslettegårdsvej.

Rudersdal Kommune ønsker, at der ved Hørsholm Kongevej etableres underføring under rampen, som tilsluttes skolestien til Høsterkøb skole af hensyn til trafiksikkerheden på skolevejen fra Ubberød- og Brådebækområdet til Høsterkøb Skole.

Rudersdal Kommune noterer med glæde, at parterne bag aftalen om "Bedre veje mv." af 2. december 2009 vil være særligt opmærksomme på nye støjskærme ved Vejdammen, Ubberød og Hørsholm Haveforening i forbindelse med de kommende års udmøntning af midler fra pulje til støjbekæmpelse.

Endelig foreslår Rudersdal Kommune en justering af lovforslagets bemærkninger vedrørende plan- og beskyttelsesforhold.

Bemærkninger

Vejdirektoratet har i VVM-redegørelsen fremlagt et hovedforslag og et alternativt forslag til udformning af de to tilslutningsanlæg ved hhv. Gøngehusvej og Elleslettegårdsvej.



Tilslutningsanlæg 11 ved Gøngehusvej er i hovedforslaget udformet som et såkaldt B-anlæg. Dette svarer til den eksisterende udformning af tilslutningsanlægget. Rudersdal Kommune ønsker nu, at tilslutningsanlægget nedlægges.

Tilslutningsanlæg 12 ved Elleslettegårdsvej er i hovedforslaget udformet som et såkaldt halvt trompetanlæg med kun sydvendte ramper. Dette svarer til den eksisterende udformning af tilslutningsanlægget. Rudersdal Kommune ønsker nu, at tilslutningsanlægget ændres til et helt tilslutningsanlæg med både nord- og sydvendte ramper.

Det alternative forslag til udformning af tilslutningsanlæg 11 og 12, som Rudersdal Kommune ønsker, har som nævnt indgået i VVM-redegørelsen som alternativ til hovedforslaget. Rudersdal Kommune har i forbindelse med selve undersøgelsesarbejdet ikke fremført ønske om at ændre på forholdene i relation til de to tilslutningsanlæg.

Vejdirektoratet har derfor også kun udarbejdet en skitse til et nyt tilslutningsanlæg 12 i form af et såkaldt ruderanlæg, da der ikke på det tidspunkt var ønske fra Rudersdal Kommunes side om at gennemarbejde løsningsforslaget.

Der er den svaghed ved det alternative forslag, at tilslutningsanlæg 12 ved Elleslettegårdsvej kun har tilslutning for trafik øst for motorvejen, mens det nuværende tilslutningsanlæg 11 ved Gøngehusvej har tilslutning for trafik fra både vest og øst for motorvejen. Den trafik fra vest, som i dag benytter tilslutningsanlæg 11 vil derfor, såfremt dette tilslutningsanlæg nedlægges, i stedet skulle benytte tilslutningsanlæg 10, Hørsholm Kongevej. Dette tilslutningsanlæg vil, indtil den resterende nordlige del af udbygningsstrækningen og Isterød-anlægget er udbygget, blive belastet af trafik til og fra Hørsholm mv.

Begrundelsen for kommunens ønsker er i overvejende grad, at man dermed kan fredeliggøre især Gøngehusvej, der er en forholdsvis smal vej uden cykelsti og fortov. Vejen ligger i åbent land med spredt bebyggelse. Vejdirektoratet har vurderet, at dette hensyn ikke i sig selv var tilstrækkeligt til at ændre på hovedforslaget.

Ud fra en samlet vurdering var Vejdirektoratets konklusion i VVM-redegørelsen, at der ikke var grundlag for at ændre de to tilslutningsanlæg.

Hvis man ønsker at imødekomme Rudersdal Kommune, kan dette ske ved at tilslutningsanlæg 11, Gøngehusvej nedlægges og tilslutningsanlæg 12, Elleslettegårdsvej udføres med nordvendte ramper. En nærmere vurdering heraf vil kunne indgå i den videre behandling af lovforslaget.

Vejdirektoratet vurderer ikke, at det er nødvendigt at etablere en underføring under den nordvestlige rampe ved Hørsholm Kongevej af trafiksikkerhedsmæssige hensyn, da der er tale om ensrettet trafik fra en frakørselsrampe, der



ender i et lysreguleret kryds. Skolebørn m.fl. vil således kunne krydse vejen på den dobbeltrettede cykelsti uden risiko for krydsende biltrafik.

Med hensyn til støjafskærmning fremgår det af lovforslaget, at 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 støjbekæmpelse.

Kommunens forslag til justering af teksten i afsnit "7. Plan og beskyttelsesforhold" er indarbejdet i lovforslaget.

Hørsholm Kommune

Hørsholm Kommune ønsker en underføring under Usserød Å med en sti- og faunatunnel med mulighed for passage for både dyr og mennesker. Kommunen tilkendegiver en positiv dialog om kommunal medfinansiering af et sådant anlæg.

Hørsholm Kommune finder det positivt, at parterne bag aftalen om "Bedre veje mv." af 2. december 2009 vil være særligt opmærksomme på nye støjskærme ved Vejdammen, Ubberød og Hørsholm Haveforening i forbindelse med de kommende års udmøntning af midler fra pulje til støjbekæmpelse. Kommunen ønsker, at der etableres støjskærme foran alle kolonihaverne, og ikke kun halvdelen, som vist i hovedforslaget.

Hørsholm Kommune har ingen umiddelbare bemærkninger til det alternative udbygningsforslag ved tilslutningsanlæg 12 og nedlæggelse af tilslutningsanlæg 11.

Bemærkninger

Vejdirektoratet bemærker, at der er taget udgangspunkt i de eksisterende forhold med hensyn til passager for dyr på tværs af motorvejen. Vejdirektoratet har ikke ment at have grundlag for at foreslå, hvad man kunne kalde naturgenopretningsprojekter i form af nye faunapassager.

Det er efter Vejdirektoratets opfattelse vanskeligt at vurdere, om en stipassage vil blive benyttet i noget stort omfang, bl.a. på grund af at den bliver ca. 70 m lang. Vejdirektoratet har derfor vurderet, at stien ikke kan begrundes tilstrækkeligt, når økonomiske hensyn inddrages. En sti kan i øvrigt risikere at medføre, at dyrene vil benytte faunapassagen i mindre omfang.

DI

Dansk Industri anfører, at VVM-redegørelsen har vist, at udbygningen af Helsingørmotorvejen mellem Øverødvej og Isterød er samfundsmæssigt særdeles



rentabel, hvorfor Dansk Industri støtter beslutningen om at udbygge motorvejen.

Dansk Industri ønsker at få belyst omfanget af de ekstra trafikgener og forøgede anlægsomkostninger, der er ved at gennemføre projektet over flere etaper.

DI anfører videre, at OPP-egnheden mindskes, når projektet opsplittes i etaper. Det påpeges i forlængelse heraf, at en potentiel vigtig gevinst ved at anvende OPP-modellen er muligheden for at samtænke anlæg og den efterfølgende drift.

Bemærkninger

De ekstra trafikgener som følge af en etapeudbygning vurderes at være relativt beskedne.

I selve anlægsperioden vil trafikgenerne ikke være væsentligt større ved en etapeudbygning sammenlignet med en samlet udbygning, da den samlede tid til gennemførelse af anlægsarbejderne kun i begrænset omfang vil være større som følge af en etapeudbygning.

Udskydelse af en del af projektet i form af en 2. etape vurderes ikke at have nogen væsentlig betydning i forhold til trafikgenerne frem til anlæg af 2. etape under forudsætning af, at anlæg af 2. etape sker inden for en kortere årrække efter 1. etape. Samfundsøkonomisk set vil anlæg af 1. etape give en forrentning på 5,8 %, mens forrentningen for hele strækningen er på 5,0 %. Ud fra en samfundsøkonomisk betragtning giver det således god mening at opdele projektet i to etaper.

De forøgede anlægsomkostninger som følge af en opdeling af projektet i to etaper er på ca. 94 mio. kr.

Af aftalen af 2. december 2009 om "Bedre veje mv." fremgår, at parterne vil undersøge mulighederne for anvendelse af OPP på baggrund af erfaringerne med motorvejsprojektet Kliplev-Sønderborg.

Vejdirektoratet vil derfor fremadrettet i sine VVM-undersøgelser medtage en vurdering af mulighederne for anvendelse af OPP.

Vejdirektoratet vil endvidere i forbindelse med gennemførelsen af udbygningen af Helsingørmotorvejen mellem Øverødvej og Isterød foretage en detaljeret vurdering af, hvilken udbudsstrategi der vil være mest hensigtsmæssig. I vurderingen vil bl.a. indgå erfaringer fra andre projekter, projektets karakter og omfang samt markedssituationen.

Movia



Movia peger på, at en forbedring af den kollektive transports fremkommelighed og regularitet erfaringsmæssigt vil kunne overflytte passagerer fra bilen til bussen og bidrage til at nå nogle af målsætningerne i aftalen om "En grøn transportpolitik" fra januar 2009.

Konkret fremhæver Movia buslinjerne 150 S (Kokkedal-Nørreport St.) og 173E (Fredensborg-Københavns Rådhusplads), der dagligt transporterer 3.200 passagerer, og hvoraf en del af passagererne er overflyttet fra biler. Movia mener i forlængelse heraf, at det er muligt at overflytte flere passagerer fra biler til bussen, hvilket bør fremgå af lovforslaget.

Derudover peger Movia på, at en analyse fra DTU har vist, at bustransport er det sikreste transportmiddel og mere trafiksikkert end biltrafikken.

Movia henviser til en række fremlagte forslag til forbedring og udbygning af busbetjeningen på Helsingørmotorvejen.

For det første foreslås det, at der bør være mulighed for, at busserne kan benytte nødsporet i myldretidsperioderne. Der henvises bl.a. til udenlandske erfaringer og til Vejdirektoratets planer om at gennemføre et forsøg med biler i nødsporet på Hillerødmotorvejen.

For det andet foreslås det, at der etableres et rampedoseringsanlæg ved tilslutningsanlægget ved Hørsholm Kongevej. Derudover ønsker Movia ved tilslutningsanlægget et omstigningsstoppested, der sikrer korrespondancen mellem tilbringerlinjerne og pendlerlinjerne til/fra København.

For det tredje ønsker Movia en genetablering af stoppestedet ved Sandbjergvej i forbindelse med udbygningen af motorvejen, som vil kunne benyttes af linjerne 150S, 173E og 353.

For det fjerde ønsker Movia et omstigningsstoppested ved Isterødvejen, der sikrer korrespondancen mellem tilbringerlinjerne og pendlerlinjerne til/fra København.

Bemærkninger

Der er på baggrund af Movias høringssvar ikke fundet grundlag for at ændre i lovforslaget. For så vidt angår de konkrete bemærkninger, Movia fremsætter i høringssvaret bemærkes følgende:

Udvidelsen af Helsingørmotorvejen fra 4 til 6 spor på strækningen fra syd for Øverødvej og frem til Hørsholm Kongevej betyder, at alle trafikantgrupper inkl. buspassagerer får forbedret deres fremkommelighed. Det er herefter vurderingen, at det ikke længere vil være relevant at gennemføre et forsøg med kørsel med busser i nødspor på den pågældende strækning.



I forbindelse med planlægningen af ITS-projektet om intelligent trafikstyring på Helsingørmotorvejen har Vejdirektoratet overvejet, om man skulle introducere rampedoseringsanlæg ved Hørsholm Kongevej. Idéen er efterfølgende blevet skrinlagt til fordel for andre, mere relevante ITS-tiltag.

Det er ikke fundet hensigtsmæssigt med et busstoppested på hver side af motorvejen ved Sandbjergvej. Der bor et forholdsvis begrænset antal mennesker i landsbyen Sandbjerg og i det omgivende åbne land. Derudover vil et busstoppested være vanskeligt at placere på den østlige side af motorvejen uden at skulle foretage indgreb i arealerne nær ved landsbyen. Endelig ville der være en række trafikikkerhedsmæssige problemer ved placering af busstoppesteder det pågældende sted.

De to linjer 150S og 173E kører parallelt med hinanden på motorvejen, hvor der er flere skiftemuligheder. Linje 353 har også skiftemuligheder med de to andre linjer, bl.a. på Hørsholm Kongevej.

For så vidt angår omstigningsstoppested mellem linjerne 381 og 500S er der skiftemulighed ved Hovedgaden i det centrale Hørsholm på et sted, hvor også en del andre buslinjer mødes. Da 500S er en S-bus med få stoppesteder for at reducere rejsetiden, synes der ikke umiddelbart at være grundlag for etablering af et stoppested yderligere så tæt på stoppestedet ved Hovedgaden.

2. Ændringer i det fremsatte lovforslag i forhold til det lovudkast, som har været i høring

Der er i lovforslaget alene foretaget nogle mindre redaktionelle ændringer, herunder som følge af bemærkninger fra By- og Landskabsstyrelsen og Justitsministeriets lovafdeling.