



Dato	13. september 2018
Sagsbehandler	Rasmus Larsen
Mail	rl@vd.dk
Telefon	+45 7244 3630
Dokument	18/13235-1
Side	1/4

Afslutning af VVM-undersøgelse af Hillerødmotorvejens forlængelse

Med aftale mellem regeringen (V, LA og K), S, DF, RV og SF om "Udmøntning af midler til undersøgelse af ny midtjysk motorvej og Hillerødmotorvejens forlængelse mv." af 13. december 2016 er det besluttet at gennemføre en VVM-undersøgelse af Hillerødmotorvejens forlængelse mellem Allerød og Hillerød.

Vejdirektoratet har nu gennemført VVM-undersøgelsen for en udbygning af Hillerødmotorvejens forlængelse til en 4 sporet motorvej fra Allerød til Isterødvejen. VVM-undersøgelsen præsenteres via en hjemmeside og en info-folder.

Den eksisterende motortrafikvej er en såkaldt 2+1 vej mellem Allerød og Herredsvejen ved Hillerød C, og en 2-sporet vej fra Herredsvejen til Isterødvejen. Hastigheden er skiltet til 90 km/t. Nord for Isterødvejen mod Helsingør (udenfor projektstrækningen) er rute 267 en kommunevej.

Den eksisterende motortrafikvej er forberedt til udvidelse til motorvej. På strækningen mellem Allerød og Herredsvejen er de større broer forberedt for en udvidelse til motorvej. På strækningen fra Herredsvejen og frem til Isterødvejen er vejen ikke i samme omfang forberedt til en udvidelse.

Den nye motorvej

Motorvejen etableres som en 4-sporet motorvej med 110 km/t. Den eksisterende vej bibeholdes som den ene fremtidige vejside, og udvidelsen til motorvej sker hovedsageligt på den østlige side, hvor der er plads under de eksisterende broer. Den fremtidige motorvej vil være forberedt til en eventuel senere udvidelse til en 6-sporet motorvej (ind mod midterrabatten) frem til Herredsvejen, uden at skulle ombygge broerne for de overførte veje.

Broen ved Roskildevej udvides for at skabe en bedre trafikafvikling på Roskildevej til/fra motorvejen, og broen ved Herredsvejen udskiftes. Ved Hillerød S er der store trafikale problemer for trafikken til/fra et større erhvervsområde, hvor NOVO bl.a. er placeret. Anlægget ændres, så trafikken vil kunne afvikles optimalt.

Der etableres parallelspor på strækningen mellem Hillerød Ø og Hillerød S som vil løse de trafikale udfordringer her. Der forudsættes etableret 3 samkørselspladser.

Etablering af motorvejen vil kunne ske uden større gener for trafikafviklingen i anlægsperioden på ca. 4 år.

Andre løsninger

4-sporet motortrafikvej

Der er i VVM-undersøgelsen også vurderet et billigere alternativ, som en 4-sporet motortrafikvej, der vil kunne løse nogle af de trafikale problemer på strækningen. Forslaget stopper ved Herredsvejen og forløber ikke helt frem til Isterødvejen. Vejen udvides i samme side som den eksisterende vej og vil være samlet indenfor broøjlerne. Vejstrækningen forventes at blive skiltet med 90 km/t.

Der indgår ikke en ændring af tilslutningsanlæg og broer, samt etablering af parallelspor. Forslaget vil give mere kapacitet på Hillerødmotorvejens forlængelse, men vil ikke løse de trafikale problemer ved de skærende veje som f.eks. Roskildevej og Herredsvejen. Ved Hillerød S ændres anlægget som for motorvejen. Der er ikke forudsat opsætning af støjafskærmning i denne løsning.

4 spor på Overdrevsvejen

Området omkring statsvejen Roskildevej / Overdrevsvejen er i udvikling; bl.a. med anlæg af nyt supersygehus og et kommende erhvervs- og boligområde. Der er derfor undersøgt en mulighed for at udvide Overdrevsvejen til en 4-sporet vej, fra motorvejen til det kommende Nyt Hospital Nordsjælland.

Dette forslag er medtaget som et muligt tilvalg, da det ikke har været en del af den oprindelige VVM-undersøgelse.

Trafikale effekter

Projektet vil løse de trafikale udfordringer der er på strækningen i dag og i en situation, hvor motortrafikvejen er udvidet i år 2025.

Udvidelsen til motorvej betyder, at kapaciteten øges betragteligt. Der bliver derfor bedre plads til bilerne, og det vil sammen med den højere hastighedsgrænse betyde, at rejsehastighederne vil øges. Mange af vejene som ligger parallelt med den udvidede strækning vil desuden aflastes. I myldretiden vil bilister spare ca. 6 minutter mellem Hillerød og Allerød.

Miljø og støj

Generelt vil miljøpåvirkningerne være begrænset, da der i forvejen er en motortrafikvej, med erhvervede arealer til en motorvej. Der indarbejdes en række afværgeforanstaltninger i projektet.

Når støjpåvirkningen fra motorvejsprojektet (med de inkluderede 5 km støjskærm, forhøjet støjvold og støjreducerende belægning) sammenlignes med en fremtidig situation i 2025 uden motorvej, vil den samlede støjbelastning (SBT) blive lidt mindre. Der vil dog stadig være boliger langs strækningen, hvor støjniveauet vil stige. Mange boliger i det laveste støjinterval vil opleve en støjreduktion.

Beregnings-situationer	Antal støjbelastede boliger				i alt	SBT Støjbelastningstal
	58-63 dB	63-68 dB	68-73 dB	> 73 dB		
Dagens situation (trafikmængde år 2015)	268	29	9	3	309	37
Ikke udvidet vej (trafikmængde år 2025)	466	47	15	4	532	63
Udvidelse til motorvej (trafikmængde år 2035) Støjdæmpende indsatser	304	52	16	4	376	50

Fordeling af støjbelastede boliger vist på forskellige støjintervaller

Økonomi

Der er gennemført anlægøkonomiske beregninger i henhold til statens retningslinjer i "Ny Anlægsbudgettering".

Anlægsoverslag mio. kr	Udvidelse til 4-sporet motorvej med nødspor	Tilvalg Overdrevsvejen som 4-sporet vej	0+ alternativ 4-sporet motortrafikvej
Basisoverslag	754,1	52,4	223,8
Ankerbudget (K2a)	829,5	57,6	246,2
Samlet bevilling (K2b)	980,3	68,1	291,0

Anlægsoverslag i mio. kr., priseniveau 2018, vejindeks 111,45

Samfundsøkonomi

Projektforslaget og 0+ alternativet er begge samfundsmæssigt yderst rentable.

	Udvidelse til 4-sporet motorvej med nødspor	0+ alternativ 4-sporet motortrafikvej
Anlægssomkostninger (inkl. 30 pct. tillæg)	-872	-259
Drifts- og vedligeholdelse	-58	-7
Trafikant-effekter	3.319	1.948
Gener i anlægsperioden	-86	-30
Eksterne effekter	-23	48
Øvrige konsekvenser	707	502
I alt nettoresultatsværdi (NNV)	2.942	2.189
Intern rente	12%	20%

Resultat af samfundsøkonomisk beregning

Forskel mellem udvidelse til motorvej og 4-sporet motortrafikvej

	Udvidelse til 4-sporet motorvej med nødspor	0+ alternativ 4-sporet motortrafikvej
Strækning	Allerød til Isterødvejen (13,2 km)	Allerød til Herredsvejen (ca. 11 km)
Økonomi	Højeste anlægsoverslag	Billigste anlægsoverslag
Kapacitet på ny vej	Løser de trafikale trængselsproblemer på strækningen og i tilslutningsanlæggene, herunder i myldretiden. Forberedt til 6 spor frem til Herredsvejen	Løser de trafikale trængselsproblemer på strækningen, herunder i myldretiden. Lidt mindre kapacitet end en motorvej
Ændring af tilslutningsanlæg	Der etableres ekstra spor mellem Hillerød S og Hillerød Ø. Rampekryds og tilslutning til skærende veje udbygges til at håndtere mere trafik. Trafikafvikling forbedres på skærende lokale veje og adgang til/fra motorvej	Rampekryds og tilslutning til skærende veje ændres ikke med undtagelse af rundkørsel ved Hillerød S. Større trængsel på skærende lokale veje specielt i myldretiderne. Der etableres ikke ekstra spor mellem Hillerød S og Hillerød Ø
Sporet tid	110 km/t Stor tidsgevinst både i og udenfor myldretiderne	90 km/t Mindre tidsgevinst, da hastigheden er uændret i forhold til i dag. (Herudover større trængsel på lokale veje med adgang til motortrafikvej)
Anlægsperioden	Få gener i anlægsperioden. Eksisterende vej anvendes mens ny vejside bygges. Gener når broer udvides/udskiftes	Større gener i anlægsperiode, kørsel i 2 smalle spor under anlæg. Det vil sige reduceret kapacitet under anlæg i forhold til i dag
Støjfaskærmning	Der etableres støjfaskærmning – i alt 5 km støjskærm, samt forhøjelse af støjvold	Der etableres ikke støjfaskærmning

Indhold og effekter af udvidelse til motorvej og 4-sporet motortrafikvej

Bilag. Oversigtskort

