

GRIBSKOV KOMMUNE

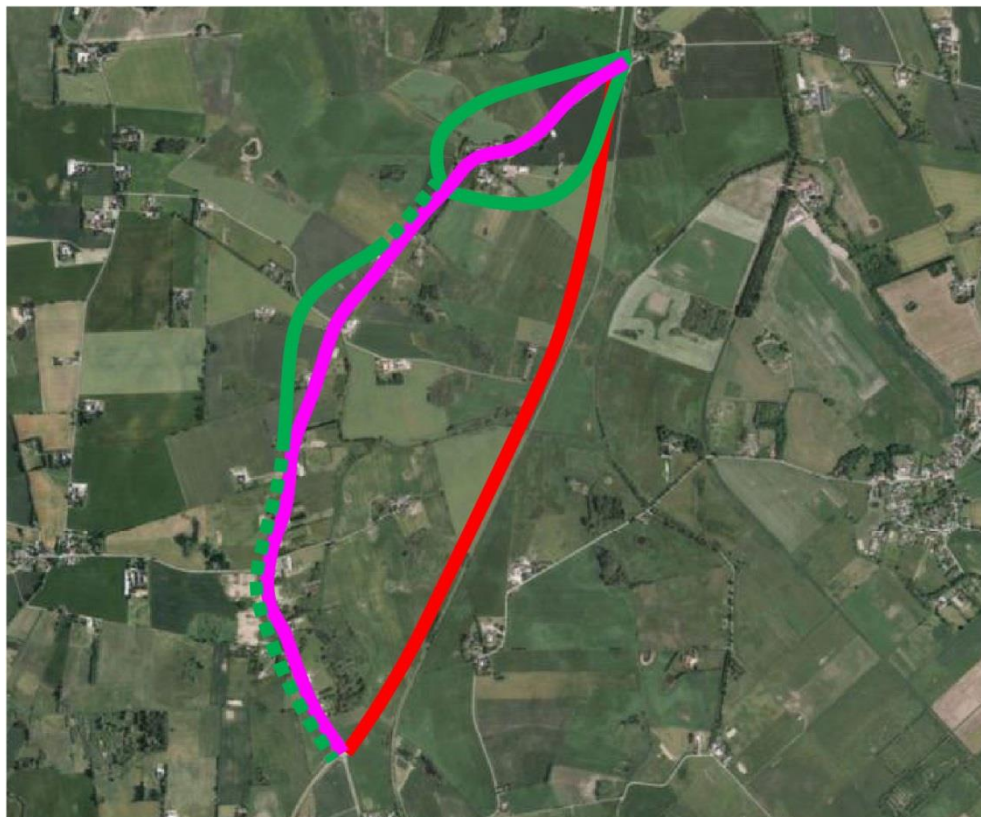
TRAFIKFORBINDELSEN GRÆSTED-GILLELJE

ADRESSE COWI A/S
Parallevej 2
2800 Kongens Lyngby

TLF +45 56 40 00 00

FAX +45 56 40 99 99

WWW cowi.dk



PROJEKTNR. A053003
DOKUMENTNR. A053003-2
VERSION 1.0
UDGIVELSESDATO 26. september 2014
UDARBEJDET BIKT
KONTROLLERET EBKN
GODKENDT

INDHOLD

1	Indledning	3
1.1	Nuværende forhold	3
2	Løsningsmuligheder	3
2.1	Opgradering af vejen i nuværende tracé	4
2.2	Lokale reguleringer på strækningen	4
2.3	Ny vej langs lokalbanen	5
2.4	Samfundsøkonomisk beregning	5
2.5	VVM-redegørelse	6
3	Sammenfatning og anbefaling	7

1 Indledning

En opgradering af vejforbindelsen mellem Græsted og Gilleleje har høj prioritet, da vejforbindelsen ikke har en standard, der tilbyder en sikker og effektiv betjening af trafikanterne. Strækningen er en vigtig forbindelse, både i relation til den daglige pendlingstrafik og i relation til turist- og ferietrafik til Gilleleje.

Ønsket om en højere vejstandard, skal bl.a. ses i lyset af Kommunens vision om, at Gilleleje i fremtiden kendes som "Nordsjællands perle". En opgradering af vejen vil tillige kunne ses i sammenhæng med en evt. forlængelse af Hillerødmotorveje.

Trafficatalog

I efteråret 2013 gennemførte Vejdirektoratet en undersøgelse af et vejforløb, der bl.a. indeholdt vejstrækningen mellem Græsted og Gilleleje. Formålet var bl.a. at vurdere om det ville være relevant at opgradere vejen til en statsvej, hvilket der ikke umiddelbart var grundlag for.

Gribskov Kommune har i forlængelse heraf udarbejdet et trafikcatalog for, hvilke muligheder der vil være til stede for at opgradere vejforbindelsen i kommunalt regi. Trafficataloget beskriver kommunens handlemuligheder for en opgradering af Pårupvej mellem Græsted og Gilleleje.

1.1 Nuværende forhold

Pårupvej mellem Ny Mårupvej og Ålekistevej er en 2-sporet landevej med et smalt vejprofil og med ejendomme liggende tæt ved vejen flere steder. Hastighedsgrænsen er 60 km/t og at der er overhalingsforbud pga. det smalle profil og de dårlige oversigtsforhold.

Fremkommelighed

Der forekommer periodevise fremkommelighedsproblemer på strækningen, uden at der er tale om egentlige kapacitetsmæssige problemer. Det skyldes primært strækningens snævre forløb, hastighedsbegrænsningen og overhalingsforbuddet.

Trafikuheld

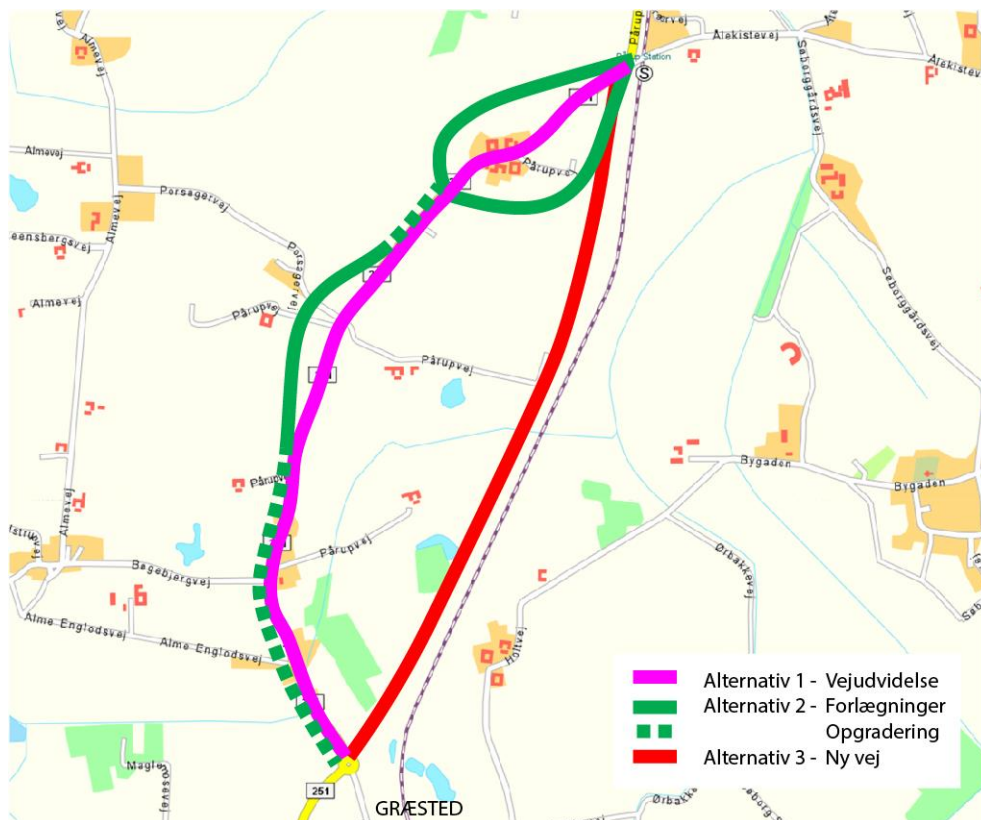
I perioden fra 2007 til 2013 har politiet registreret 10 person- og materielskadeuheld og i alt 8 tilskadekomne. Uheldene er primært kollisionsuheld eller solouheld og i ca. 60 % af uheldene er der registreret høj hastighed som årsag.

2 Løsningsmuligheder

Formålet med en opgradering af Pårupvej er at sikre en vejforbindelse af højere standard, hvor der kan tilvejebringes en bedre fremkommelighed og en bedre trafikikkerhed. Der er fokus på at opnå et mere glidende trafikflow, herunder en harmonisering af hastighedsniveauerne på strækningen, til fordel for fremkommelighed og trafikikkerhed. Der er vurderet 3 alternativer, se Figur 1:

- 1) Opgradering af vejen i nuværende tracé
- 2) Lokale reguleringer på strækningen.
- 3) Ny vej langs lokalbanen.

Vurderinger af de tre alternativer er sammenfattet i hver sit stamblad, se Bilag A.



Figur 1 Illustration af løsningsforslagenes linjeføringer.

2.1 Opgradering af vejen i nuværende tracé

Pårupvej opgraderes i dens nuværende tracé med en breddeudvides til standarden for landevej i åbent land, således at trafikken kan afvikles i et flow med en hensigtsmæssig hastighed. Linjeføringen bibeholdes som udgangspunkt i videst muligt omfang med hastighedsbegrænsning på 80 km/t. Opgraderingen betyder, at tværprofilen på udvides til en kronebredde på 11,0 m med 8,0 m køreareal.

En udvidelse af vejen vil have væsentlige konsekvenser for ejendomme langs vejen og vil formodentlig medføre behov for nedrivning af enkelte ejendomme.

Økonomi

Anlægsoverslaget er beregnet til ca. 41 mio. kr. under forudsætning af, at eksisterende vejkasse kan bibeholdes. Såfremt vejkasten skal udskiftes er anlægsomkostningen beregnet ca. 53 mio. kr.

2.2 Lokale reguleringer på strækningen

I dette alternativ foretages forbedringer på strækningen i form af kantbaner, forstærkede rabatter, ny afmærkning og punktvisse forlægninger. Punktvisse forlægninger har til formål at udrette horisontale kurver, skabe bredere kørebane, bedre oversigt og evt. overhalingsmuligheder.

Midt på strækningen ligger et par huse tæt på vejen, hvor eksisterende vej er indsnævret ved ejendomme. Her foreslås Pårupvej forlagt mod vest. Ligeledes foreslås

en forlægning ved Pårup. Forlægningen kan ske enten nord eller syd om Pårup. Forlægningen ved Pårup tilsluttes Pårupvej ved Ålekistevej f.eks. i en rundkørsel.

Da forbedringerne er punktvis, mindre tiltag spredt over hele strækningen, bibeholdes eksisterende hastighedsbegrænsning på 60 km/t. Overhalingsforbuddet bibeholdes ligeledes på strækningen.

Økonomi

Anlægsoverslaget er beregnet til ca. 44 mio. kr. Omkostningen er marginalt dyrere, hvis Pårupvej forlægges nord om Pårup i stedet for syd om.

2.3 Ny vej langs lokalbanen

Alternativ 3 er en ny vej mellem Græsted Omfartsvej og Ålekistevej. Vejen anlægges vest for lokalbanen og tilsluttes som det 4. ben i rundkørslen ved Græsted. Tilslutningen ved Ålekistevej og Pårupvej kan evt. ske i en rundkørsel eller som to forsatte T-kryds. Vejen anlægges med en hastighedsgrænse på 80 km/t og med overhalingssigte på hele strækningen. Der bør ikke etableres kryds eller adgangsveje til ejendomme på den nye strækning, da det vil øge risikoen for uheld.

Den eksisterende Pårupvej bibeholdes som adgangsvej til ejendomme langs strækningen og vil tillige kunne indgå i et stinet for lette trafikanter.

Økonomi

Anlægsomkostningen er beregnet til 63 mio. kr.

2.4 Samfundsøkonomisk beregning

Der er gennemført samfundsøkonomisk beregning af alternativerne. Beregningen tjener til at sammenligne omkostninger og gevinster for trafikanterne og samfundet bredt set. I den samfundsøkonomiske beregning, beregnes nettonutidsværdi, intern rente og nettogevinst pr. offentlig omkostningskrone, hvilket gør det muligt at sammenligne og prioritere mellem forskellige løsningsalternativer for projektet.

Resultatet viser, at projektet umiddelbart er samfundsøkonomisk rentabelt med positiv nettonutidsværdi og intern rente over 4 pct. Det gælder for alle løsningsalternativer. Anlægget skal fordyres væsentligt, før projektet ikke er rentabelt. Indregning af elementer, som ikke indgår i det anlægsoverslag, der ligger til grund for samfundsøkonomien – eksempelvis arealerhvervelser – vil således umiddelbart ikke have afgørende betydning for det samfundsøkonomiske resultat.

	2014-nutidsværdi, mio. kr.		
	Alternativ 1	Alternativ 2	Alternativ 3
I alt nettonutidsværdi (NNV)	84 (70)	80	108
Intern rente	10 % (8 %)	9 %	9 %
Nettogevinst pr. offentlig omkostningskrone	2,2 (1,5)	2,0	1,5

Tabel 1 Samfundsøkonomiske resultater. Tallene i parentes angiver resultaterne, såfremt det er nødvendigt at udskifte vejkassen i alternativ 1.

Alternativ 3 giver størst samlet værdi for samfundet (nettonutidsværdi) sammenlignet med alternativ 1 og 2. De to sidstnævnte er stort set ens målt på samfundsøkonomi, da de forventeligt har de samme trafikale effekter.

Arealerhvervelse er ikke medtaget i den samfundsøkonomiske beregning, men kan være en væsentlig fordyrende faktor for projektet. Som eksempel på betydningen af arealerhvervelse er der gennemført en beregning under forudsætning af, at omkostningen hertil er ca. 25 mio. kr. som angivet i Vejdirektoratets analyse fra 2013. Hvis dette beløb tillægges som ekstraomkostning i anlægsåret, fås følgende samfundsøkonomiske resultat.

	2014-nutidsværdi, mio. kr.		
	Alternativ 1	Alternativ 2	Alternativ 3
I alt nettonutidsværdi (NNV)	56	53	80
Intern rente	7 %	6 %	7 %
Nettogeinst pr. offentlig omkostningskrone	0,9	0,8	0,9

Tabel 2 Eksempel på resultater under forudsætning af arealerhvervelse på 25 mio. kr.

Det bemærkes, at samfundsøkonomien forringes, og at alternativ 3 fortsat leverer højest nettonutidsværdi, mens nettogeinsten for det offentlige er ens for alternativ 1 og 3. Den interne rente i de tre forslag vil være på sammenligneligt niveau.

Alternativ 1 og 2 vil give trafikanterne gener under anlægsarbejdet, hvorimod alternativ 3 kan udføres med et minimum af indgreb på den eksisterende vej. Det samfundsøkonomiske tab ved etablering af alternativ 1 og 2 er beregnet til ca. 90.000 køretøjstimer i anlægsperioden, svarende til en samfundsøkonomisk værdi på ca. 18 mio. kr.

2.5 VVM-redegørelse

Miljøscreening

Der er foretaget miljøscreening af løsningsalternativerne. Screeningen viser, at løsningsforslagene kan medføre støvgener, behandling af forurenet jord under anlægsarbejdet og vil kræve tilladelse for anlæg i registrerede § 3-områder. Udvidelsen af Pårupvej kræver desuden dispensation fra en fortidsmindebeskyttelseslinje. Påvirkningerne vil være af begrænset omfang og vurderes at kunne håndteres i de relevante godkendelser og-tilladelser for gennemførelse af projektet.

Alternativ 1 berører flere ejendomme langs strækningen og kan nødvendiggøre eksproprieringer af ejendomme og bygninger.

Alternativ 2 vil have den mindste påvirkning på natur- og rekreative områder.

Alternativ 3 vil medføre en reduktion af de trafikafledte gener langs Pårupvej og have den mindste landskabelige indvirkning. Løsningen vil muligvis forudsætte sløjfning af § 3-områder og beskyttede sten- eller jorddiger.

VVM-pligt

Projektet udløser ikke en VVM-pligt, hvorfor det er Gribskov Kommune som myndighed, der afgør, om der skal foretages en VVM-redegørelse

3 Sammenfatning og anbefaling

I alle tre alternativer vil løsningerne have arealmæssige konsekvenser for ejendomme langs Pårupevej. Det mest omfangsrige alternativ er udvidelse af eksisterende vej, hvor det forventes at flere ejendomme vil blive berørt og det vil være nødvendigt at totalekspropriere enkelte ejendomme. Alternativ 3 – ny vej langs banen – er den løsning, som har den mindste indvirkning på ejendomsforhold.

Der er udarbejdet anlægsoverslag for alternativerne. Anlægsoverslagene ligger på ca. 41 mio. kr. for alternativ 1, 44 mio. kr. for alternativ 2 og ca. 63 mio. kr. for alternativ 3.

Uheldsvurdering

Uheldstallet forventes at kunne reduceres ved de tre alternativer. Alternativ 3 forventes at reducere uheld og personskader mest i forhold til de uheld, der er sket på eksisterende vej:

- › Alternativ 1: 0,75 personskadeuheld, 1,25 personskader og 0,25 materielskadeuheld.
- › Alternativ 2: 0,25 personskadeuheld og 0,5 personskader.
- › Alternativ 3: 1,25 personskadeuheld, 2 personskader og 0,75 materielskadeuheld.

I Tabel 3 vises en sammenfatning af de tre alternativer.

	Km/t	Trafik 2025 (ÅDT)	Trafiksikkerhed	Uheldsbesparelse	Anlægsoverslag	Intern rente
Alternativ 1 – Opgradering af vejen i nuværende tracé (3.340 m)	80 km/t	6.000 ktj.	Sikkerhed for bilister forbedres. Forhold for lette trafikanter er uændret.	0,75 personskadeuheld, 1,25 personskader og 0,25 materielskadeuheld.	41 mio. kr. (53 mio. kr. hvis vej-kassen udskiftes).	10 % (8 %)
Alternativ 2 – Lokale reguleringer på strækningen (1.700 m)	60 km/t	6.000 ktj.	Mindre lokale forbedringer for både bilister og cyklister ved forlæggningerne.	0,25 personskadeuheld og 0,5 personskader.	44 mio. kr.	9 %
Alternativ 3 – Ny vej langs lokalbanenej (2.930 m)	80 km/t	6.200 ktj.	Forbedring af sikkerheden for bilister og cyklister på hele strækningen.	1,25 personskadeuheld, 2 personskader og 0,75 materielskadeuheld.	63 mio. kr.	9 %

Tabel 3 Hovedinformationer for de tre løsningsforslag.

Samlet set vurderes det, at anlæg af en ny vej langs lokalbanen til og med Ålekistevej vil være den bedst egnede løsning mellem Græsted og Gilleleje idet det resulterer i den bedste effekt for trafikanterne og at dette alternativ bedst opfylder ønsket om en forbedret vejforbindelse mellem Græsted og Gilleleje.

Valg af løsning skyldes, at de samfundsøkonomiske resultater ligger meget tæt på hinanden og at det vurderes, at den ny vej bedst vil kunne opfylde ønsket om en opgraderet vejforbindelse mellem Græsted og Gilleleje, bl.a. fordi alternativ 3 giver mulighed for på sigt at arbejde med en direkte forlængelse frem mod Parkvej.

Hertil kommer, at alternativ 3 bedst opfylder kommunens ønske om en sikker og hurtig trafikforbindelse mellem Græsted og Gilleleje, da der for dette alternativ anlægges en trafiksikker vej med 80 km/t og overhalingssigte efter gældende vejregler. Dette alternativ vil samtidig forbedre forholdene for de lette trafikanter, som i højere grad end i dag kan færdes trygt og sikkert ad den eksisterende Pårupvej, hvor biltrafikken reduceres markant. Ligeledes kan forventes den største fremtidige trafikbelastning og det er vurderet, at der ved en ny vej kan opnås en størst reduktion i antal uheld og personskader.

Endvidere vurderes det, at alternativ 1 vil være en "lappeløsning" med lidt plads og større konsekvenser for grundejerne. Alternativ 2's forlægninger er en dyr løsning, da der kun forekommer lokale tiltag på ca. halvdelen af strækningen til en relativt høj anlægsomkostning og den resulterer i et vejforløb, der virker uharmonisk og kun i begrænset grad vil forbedre vejstandard og trafikforholdene.

Samtidig er gældende, at anlægsarbejdet kan ske uden gener for eksisterende trafik på Pårupvej og at denne løsning vil berøre mindst mulige ejendomme langs Pårupvej. Ligeledes vil fremtidige infrastrukturprojekter i lokalområdet kunne etableres med synergi i linjeføringen for alternativ 3.

Bilag A Stamblade

RUTE 251 GRÆSTED - GILLELEJE

ALTERNATIV 1 - UDVIDELSE I EKSISTERENDE TRACÉ

Oversigtsplan:



Løsningsbeskrivelse:

Dette alternativ bygger på, at Pårupvejs eksisterende linjeføring og længdeprofil bibeholdes i videst mulige omfang, men at hastighedsbegrænsningen sættes på til 80 km/t. Det betyder, at vejens tværprofil på hele strækningen udvides til en kronebredde på 11,0 m, hvoraf 8,0 m er belagt areal. I den videre projekteringsfase kan der arbejdes med længdeprofilen til et mere optimalt forløb.

KONSEKVENSER OG EFFEKTER:

Trafikbelastning:

Den forventede fremtidige årsdøgntrafik i 2025 på Pårupvej forventes at stige fra ca. 5.800 køretøjer i referencesituationen til ca. 6.000. Der er tale om beregnede trafikmodeltal for scenarie år 2025.

Hastigheder:

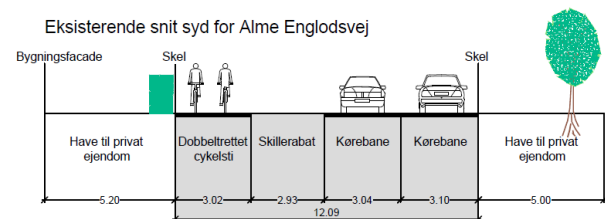
Den eksisterende vej forbedres i et sådan omfang, at hastighedsbegrænsningen stiger fra 60 km/t til 80 km/t. Da længdeprofilen som udgangspunkt bibeholdes, vil det ikke være muligt at forbedre overhalingsmulighederne. Der bør kunne opnås bedre flow i trafikken og bedre fremkommelighed, men hvis overhalingsmulighederne ikke forbedres, vil langsomt kørende køretøjer fortsat betyde dels en nedsat fremkommelighed dels risiko for ulovlige overhalinger.

Trafiksikkerhed:

Tværfilerne gøres bredere og følger vejreglernes krav, hvormed trafiksikkerheden forbedres. Risikoen for mødeuheld og afkørsel burde minimeres. Hastigheden stiger, hvormed graden på skadesomfanget ved evt. uheld gør det samme.

Uheldsbesparelser ifm. løsningsforslaget er vurderet ud fra de uheld, som er hændt de seneste syv år på strækningen. Vurderingen bygger på, hvorledes uheldene er påvirkelige, måske påvirkelige eller ej påvirkelige ved løsningsforslaget. Det er vurderet, at der kan ske en samlet reduktion på 0,75 personskadeuheld, 1,25 personskader og 0,25 materielskadeuheld. Reduktionen drejer sig ofte om uheld sket ved ligeudkørsel eller i kurver.

Eksisterende tværsnit:



Lette trafikanter:

Forholdene for de lette trafikanter forbedres ikke ved dette alternativ uden cykelstier. Dog bliver tværfilerne bredere, hvilket giver bedre plads til de lette trafikanter, når biler skal passere dem, men da hastigheden for biltrafikken er højere er der risiko for mere alvorlige uheld med evt. cyklist.

Miljø og myndigheder:

Minimal ændring i trafikafledte forhold. Løsningen kan forudsætte eksproprieringer af hele eller dele af ejendomme. Dette alternativ kan have lille påvirkning på et vandløb, men ellers ingen påvirkning af øvrig beskyttet natur (§ 3-områder).

Gribskov Kommune er myndighed og skal afgøre, om projektet er VVM-pligtigt.

<p>Eksisterende snit syd for Porsagervej</p> <p>Bygning 5.00</p> <p>Bygningsfacade 0.80</p> <p>Skel</p> <p>Kørebane 2.31</p> <p>Kørebane 2.58</p> <p>Skel</p> <p>Have til privat ejendom 5.00</p> <p>4.89</p>	
<p>Foreslået tværsnit:</p> <p>Forslag til nyt tværsnit</p> <p>Bygningsfacade</p> <p>Have til privat ejendom 5.20</p> <p>Skel</p> <p>Dobbeltrettet cykelsti 3.02</p> <p>Skellerabat med ulovværn 1.97</p> <p>0.90</p> <p>Kørebane 3.50</p> <p>Kørebane 3.50</p> <p>14.49</p> <p>0.50</p> <p>Have til privat ejendom 1.50</p> <p>Nyt skel</p> <p>Forslag til nyt tværsnit</p> <p>Nyt skel</p> <p>Privat ejendom 2.61</p> <p>Yderrabat 1.50</p> <p>Kantbane 0.90</p> <p>Kørebane 3.50</p> <p>Kørebane 3.50</p> <p>11.00</p> <p>0.50</p> <p>Yderrabat 1.50</p> <p>Have til privat ejendom 2.08</p> <p>Nyt skel</p>	<p>Fordele:</p> <ul style="list-style-type: none"> > Bibeholder eksisterende linjeføring, hvormed udgifter til drift og vedligehold ikke ændres markant. > Løsningsforslaget kan udbygges i etaper efter økonomisk bevilling. > Forbedring af fremkommeligheden ved trafik i "frit flow". > Minimal indvirkning på naturområder. <p>Ulemper:</p> <ul style="list-style-type: none"> > Ingen væsentlige trafikale ændringer. > Arealmæssige konsekvenser er store og har størst indvirkning på lokalbefolkningen i dette alternativ. > Uændret adgangsforhold til private ejendomme og lokale veje, som skaber farlige situationer. > Ingen overhalingsmuligheder. > Fortsat forringet fremkommelighed ved langsomt kørende køretøjer. > Forhold for lette trafikanter forbedres ikke direkte, da risikoen for mere alvorlige uheld forøges. > Større gener trafikalt ifm. trafikafviklingen i anlægsperioden.
	<p>Anlægsøkonomi:</p> <p>41 mio. kr. for entreprenøruddgifter, forundersøgelser, projektering og tilsyn.</p> <p>Såfremt eksisterende vejkasse ikke er tilstrækkelig udgør anlægsomkostningerne 53 mio. kr.</p>
	<p>Samfundsøkonomiske beregninger:</p> <p>Den interne rente er beregnet til 10 %. Hvis vejlassen skal udskiftes vil den interne rente reduceres til 8 %.</p> <p>Arealerhvervelse vil reducere den interne rente. Hvis der eksempelvis regnes med arealerhvervelse på 25 mio. vil den interne rente reduceres yderligere til 7 %.</p>

RUTE 251 GRÆSTED - GILLELEJE

ALTERNATIV 2 - MINDRE TILTAG PÅ PÅRUPVEJ

Oversigtsplan:



Løsningsbeskrivelse:

I dette alternativ foretages der lokale forbedringer i det nuværende tracé på strækningen. Forbedringerne sker på Pårupvejs længdeprofil og tværsnit og vil være mindre tiltag på korte dele af projektstrækningen.

Tiltagene er p.t. ikke designet i detaljer, men det kan f.eks. være forlægning uden om bebyggelsen ved Pårup, mindre forlægninger om enkelte bebyggelser, sideudvidelse hvor eksisterende vej er smal og vejudvidelse er muligt mm.

I forbindelse med en evt. videre projektering bør der ses på muligheden for tilpasninger af længdeprofilen, således at der kan tilvejebringes bedre oversigter og evt. tilvejebringes lokale overhalingsmuligheder.

KONSEKVENSER OG EFFEKTER:

Trafikbelastning:

Den forventede fremtidige årsdøgntrafik i 2025 på Pårupvej forventes at stige fra ca. 5.800 køretøjer i referencesituationen til ca. 6.000 køretøjer. Der er tale om beregnede trafikmodeltal for scenarie år 2025.

Vær OBS på, at trafikbelastningen er beregnet med forudsætningen om 80 km/t. Da dette ikke er gældende for dette alternativ, kan den trafikale stigning være mindre end angivet.

Hastigheder:

Ved denne løsning anbefales det ikke at ændre på hastigheden på strækningen, da vejens udformning ikke lægger op til en højere hastighed end der forekommer i dag.

Trafiksikkerhed:

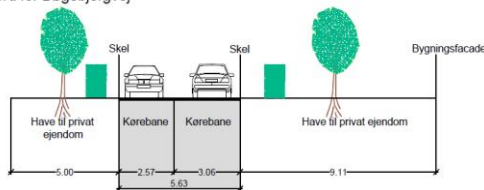
Trafiksikkerheden forbedres lokalt nogle steder på strækningen f.eks. ved omlægning af faste genstande tæt på vejen eller lokale breddeudvidelser.

Med de mindre forbedringer lokalt på strækningen vil vejen fremstå som uhomogen for trafikanterne, hvilket kan "forvirre" trafikanterne og skabe u hensigtsmæssige situationer.

Uheldsbesparselser ifm. løsningsforslaget er vurderet ud fra de uheld, som er hændt de seneste syv år på strækningen. Vurderingen bygger på, hvorledes uheldene er påvirkelige, måske påvirkelige eller ej påvirkelige ved løsningsforslaget. Det er vurderet, at der kan ske en samlet reduktion på 0,25 personskadeuheld og 0,5 personskader. Reduktionen drejer sig om et enkelt uheld sandsynligvis sket pga. vejens udformning (sving).

Eksisterende tværsnit:

Eksisterende snit nord for Bøgebjergvej



Lette trafikanter:

Forholdene for cyklister vil være som i dag. Ved de mindre omlægninger kan det være en mulighed, at cyklisterne benytter den nuværende vej, hvor den øvrige trafik omlægges og reduceres markant.

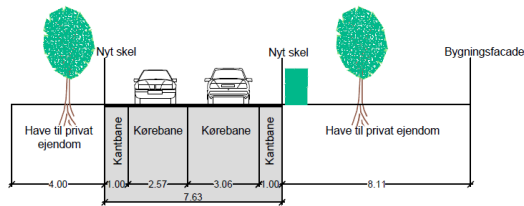
Miljø og myndigheder:

Minimal ændring i trafikafledte forhold. Løsningen kan forudsætte eksproprieringer af hele eller dele af ejendomme. Dette alternativ vil ikke påvirke beskyttede naturområder (§ 3-områder). Løsningen har større landskabelig indvirkning end alternativ 1.

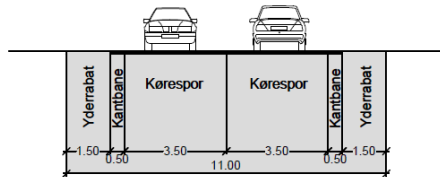
Gribskov Kommune er myndighed og skal afgøre, om projektet er VVM-pligtigt.

Foreslået tværsnit:

Forslag til nyt tværsnit



Forslag til tværsnit ved forlægning af vejen



Fordele:

- > Linjeføringen ved S-kurven ad Pårupvej omlægges, hvormed vejen får et mere optimalt forløb.
- > Forbedringstiltagene kan udføres i etaper.
- > De arealmæssige konsekvenser er mindst ved dette tiltag frem for alternativ 1 og 3.
- > Nærliggende huse berøres i begrænset omfang.
- > Forbedrede forhold for cyklister er en mulighed ved de lokale forlægninger.

Ulemper:

- > Hastighedsbegrænsningen ændres ikke på strækningen, hvormed der reelt ikke opnås nogen forbedring for fremkommeligheden.
- > Stadig mange ind- og udkørsler på strækningen, som kan skabe farlige situationer.
- > Ingen samlede forbedringstiltag for de lette trafikanter på hele strækningen, hvilket bl.a. betyder varierende forhold for cyklister.
- > Vejens skiftende tracé med forskellige bredder og elementer set over hele strækningen. Vejen vil fremstå uhomogen for trafikanterne.
- > Større gener trafikalt ifm. trafikafviklingen i anlægsperioden.

Anlægsøkonomi:

45 mio. kr. for entreprenørudgifter, forundersøgelser, projektering og tilsyn ved forlægning nord om Pårup.
42 mio. for entreprenørudgifter, forundersøgelser, projektering og tilsyn ved forlægning syd om Pårup.

Samfundsøkonomiske beregninger:

Den interne rente er beregnet til 9 %. Arealhvervelse vil reducere den interne rente. Hvis der eksempelvis regnes med arealerhvervelse på 25 mio. vil den interne rente reduceres yderligere til 6 %.

RUTE 251 GRÆSTED - GILLELEJE

ALTERNATIV 3 - NYANLÆG AF PÅRUPVEJ FRA GRÆSTED OMFARTSVEJ TIL ÅLEKISTEVEJ / PARKVEJ LANGS LOKALBANEN

Oversigtsplan:



Løsningsbeskrivelse:

Etablering af ny vejforbindelse på ca. 3 km mellem Græsted Omfartsvej i syd og Ålekistevej i nord med placering af linjeføring langs lokalbanen øst for eksisterende linjeføring.

Nyanlæg af vejen sker efter nyeste retningslinjer for vejreglerne, således at den tilladte hastighedsbegrænsning bliver 80 km/t på hele strækningen og at der opnås overhalingssigt.

Vejen placeres så tæt op imod lokalbanen som muligt, hvorved der kun skal eksproprieres landbrugsjord og ikke ejendomme med bebyggelser og haver.

KONSEKVENSER OG EFFEKTER:

Trafikbelastning:

Den forventede fremtidige årsgdgntrafik i 2025 på den nuværende Pårupvej forventes at blive reduceret fra ca. 5800 køretøjer i døgnet til ca. 300. Den forventede trafikmængde på den nye vej forventes at blive i størrelsesordenen 6.200. Der er således tale om en samlet trafikstigning på ca. 700 køretøjer i døgnet. Der er tale om beregnede trafikmodeltal for scenarie år 2025.

Hastigheder:

Vejen etableres med 80 km/t hastighedsbegrænsning og mulighed for overhaling.

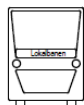
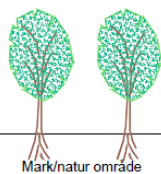
Trafiksikkerhed:

Trafiksikkerheden forbedres for især bilister. Dette sker ved etablering af overhalingssigte, ingen vejafgange til ejendomme (dog markoverkørsler) og mindre faste genstande langs linjeføringen.

Uheldsbesparelser ifm. løsningsforslaget er vurderet ud fra de uheld, som er hændt de seneste syv år på strækningen. Vurderingen bygger på, hvorledes uheldene er påvirkelige, måske påvirkelige eller ej påvirkelige ved løsningsforslaget. Det er vurderet, at der kan ske en samlet reduktion på 1,25 personskadeuheld, 2 personskader og 0,75 materielskadeuheld. Reduktionen drejer sig om enuehald på lige vej samt overhalingsuheld, idet der skabes bedre oversigt på ny vej.

Eksisterende tværsnit:

Eksisterende snit



Lokalbanen
Hillerød - Gilleleje

Lette trafikanter:

Trafiksikkerheden for lette trafikanter forbedres, såfremt cyklister kan benytte den nuværende Pårupvej som "cykelsti" med begrænset biltrafik.

Trafikbelastningen på eksisterende Pårupvej reduceres og trygheden forventes forbedret.

Miljø og myndigheder:

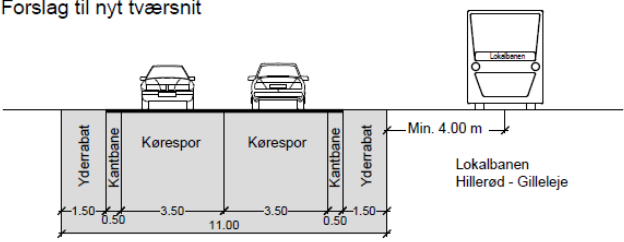
Etablering af vejen vil medføre færre trafikafledte gener langs Pårupvej. Løsningen til Ålekistevej vil have relativt lille landskabelig indvirkning. Derimod vil løsningen forudsætte krydsning af to vandløb beskyttet af § 3 samt beskyttede sten- eller jorddiger og muligvis forudsætte krydsning af § 3 områder.

Gribskov Kommune er myndighed og skal afgøre, om projektet er VVM-pligtigt.

Foreslået tværsnit:

Fordele:

- > Der kan opnås anbefalet bredde på tværprofilet for en 2-sporet vej med 80 km/t hastighedsbegrænsning. Fremkommeligheden vurderes dermed forbedret markant.
- > Vejprofilet kan projekteres således at der opnås overha-

<p>Forslag til nyt tværsnit</p> 	<p>lingsigte.</p> <ul style="list-style-type: none"> › Trafiksikkerheden forbedres på strækningen, da nyanlæg projekteres efter gældende vejregler. › Vejadgange til private ejendomme eller øvrige lokale veje minimeres. › Mulighed for at forlænge den nyanlagte vej til Parkvej i Gilleleje. › Forhold for lette trafikanter ændres ikke, som stadig skal benytte eksisterende Pårupvej, men da hovedparten af bilisterne overflyttes til nyanlægget, må det forventes at trygheden stiger for lette trafikanter. › Erhvervelse af arealer omfatter grunde hovedsageligt bestående af marker og andre naturarealer. Det forventes ikke at berøre nogen huse. › Positiv indvirkning på mennesker, da den trafikale belastning på Pårupvej reduceres til gavn for beboere langs vejen. › I anlægsperioden kan trafikken afvikles på nuværende vej, hvormed anlægsarbejdet vil påvirke trafikken i mindre grad. › Anlæg af ny vej kan skabe synergi med øvrige projekter såsom baneudvidelse til to spor, regnvandsprojekt og vejprojektforbedringer. <p>Ulemper:</p> <ul style="list-style-type: none"> › Omkostninger til drift og vedligehold af eksisterende vej. › Evt. omkostninger til nedjustering af eksisterende vej for at gøre vejen "uattraktiv" for bilister og attraktiv og sikker for cyklister. › Mulig indvirkning på beskyttede naturområder. <p>Anlægsøkonomi: 63 mio. kr. for entreprenøruddgifter, forundersøgelser, projektering og tilsyn ved nyanlæg til Ålekistevej.</p> <p>Samfundsøkonomiske beregninger: Den interne rente er beregnet til 9 %. Arealerhvervelse vil reducere den interne rente. Hvis der eksempelvis regnes med arealerhvervelse på 25 mio. vil den interne rente reduceres yderligere til 7 %.</p>
---	--