

Dokumenttype

Projektbeskrivelse og naturforhold

Dato

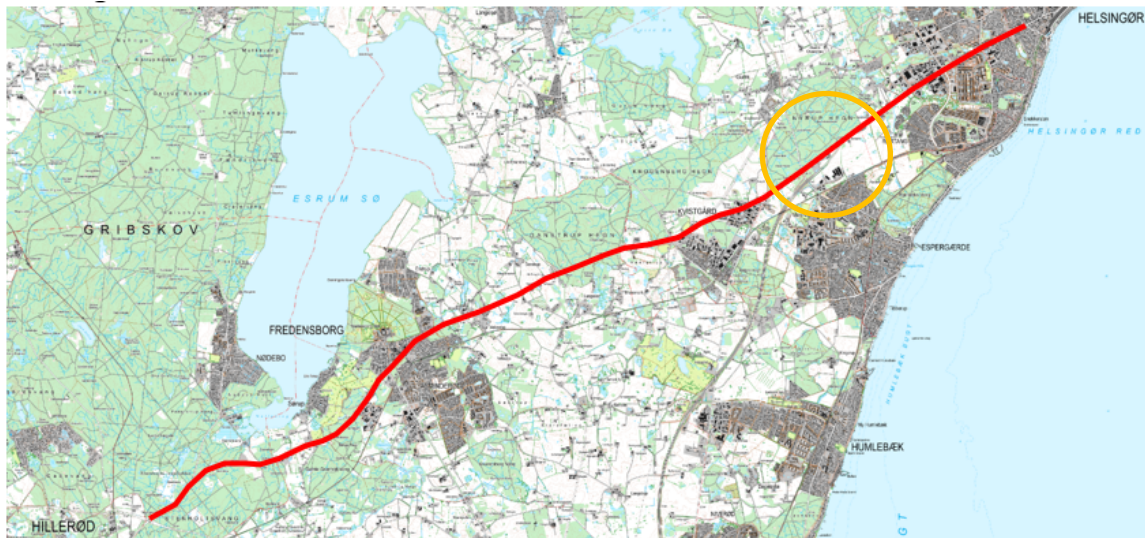
April 2026

Strækning

Hillerød - Helsingør, rute 6

ETABLERING AF CYKELSTI HILLERØD – HELSINGØR

DELSTRÆKNING I HELSINGØR KOMMUNE



INDHOLD

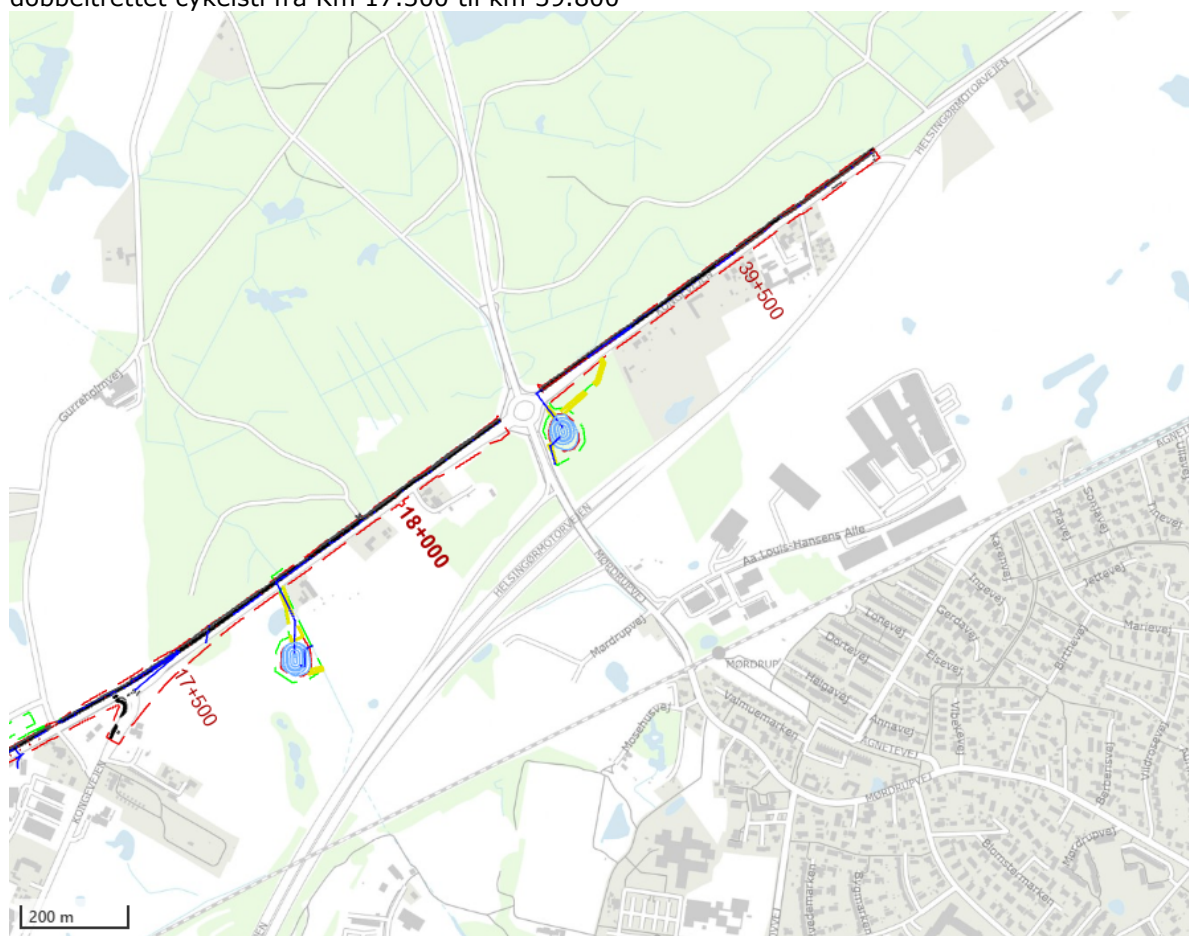
1.	BAGGRUND FOR PROJEKTET	3
1.1	Beskrivelse af eksisterende forhold/problemstilling	3
2.	PROJEKTBEKRIVELSE	3
2.1	Formål	3
2.2	Beskrivelse af løsning	3
2.3	Beskrivelse af løsning for naturhensyn	5

1. BAGGRUND FOR PROJEKTET

1.1 Beskrivelse af eksisterende forhold/problemstilling

Der er udarbejdet en fase 2-programmering for en supercykelsti langs rute 6 på delstrækningen mellem Hillerød og Helsingør. Strækningen er en to-sporet hovedlandevej med en generel hastighedsgrænse på 80 km/t og er samlet næsten 20 km lang, hvoraf der er cykelsti langs ca. 16 km. Strækningen løber igennem Fredensborg og nord om Kvistgård, og undervejs er der flere større sidevejtillutninger med bl.a. Nødebovej, Kongevejen, Hornbækvej og Mørdrupvej. Årsdøgntrafikken (ÅDT) på strækningen varierer mellem ca. 7.700-26.000 køretøjer. Andelen af tung trafik varierer mellem 2,6 og 12,1 %. Vejprofilen er forholdsvis bredt og på delstrækningerne uden cykelsti med 1,2-2,5 m brede kantbaner. I området findes beskyttede naturtyper, Natura 2000-områder, beskyttede jord- og stendiger, fredninger mv.

Projektet her består af en strækning på 1,6 km i Helsingør Kommune, hvor der skal etableres dobbeltrettet cykelsti fra Km 17.300 til km 39.800



2. PROJEKTBEKRIVELSE

2.1 Formål

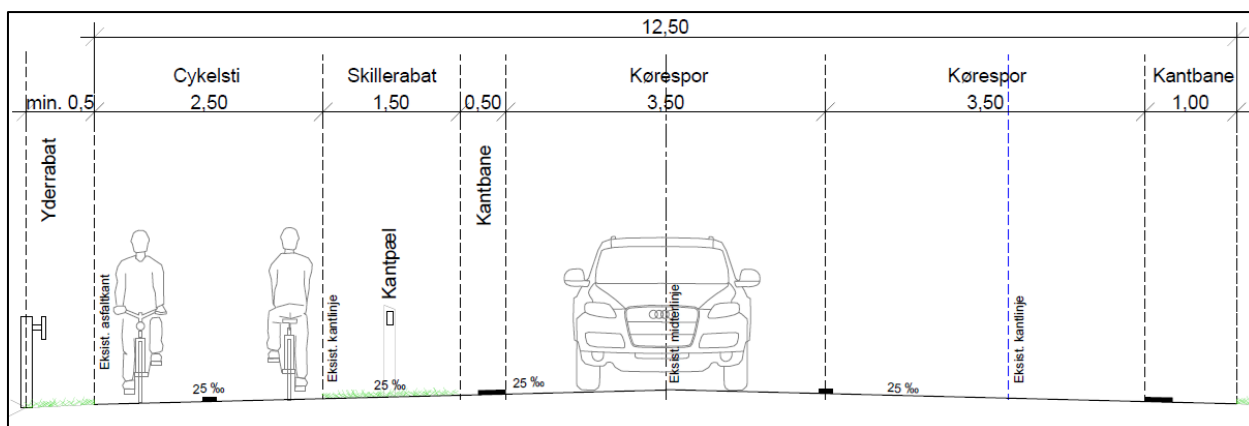
Projektets formål er at øge cyklisternes sikkerhed og tryghed på strækningen.

2.2 Beskrivelse af løsning

Projektet her består af en strækning på 1,6 km hvor der skal etableres dobbeltrettet cykelsti

2.2.1 Helsingørsvej (H140 km 17.3 – 18.2), Kongevejen (H109 km 39,1-39,8)

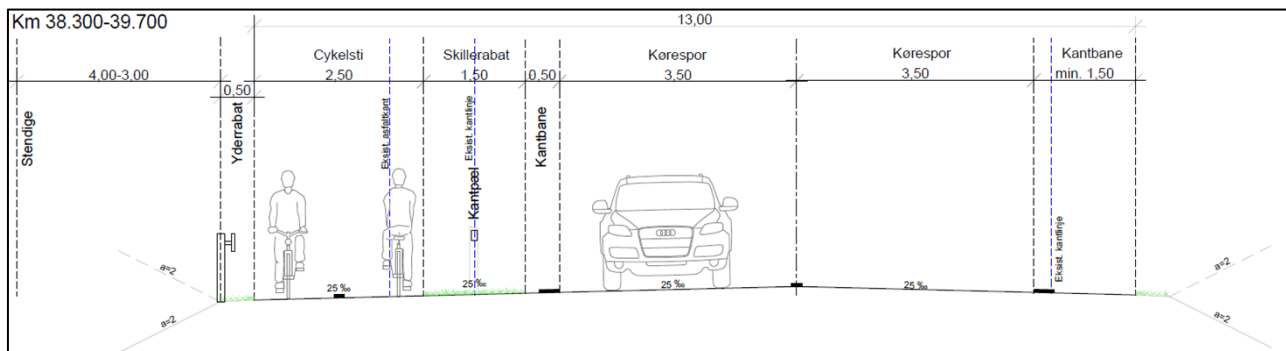
Der etableres en dobbeltrettet cykelsti langs nordsiden af vejen over en strækning på ca. 1,6 km. Der tages udgangspunkt i et standardtværsnit, hvor cykelstien etableres med en bredde på 2,5 m og med en skillerabatbredde på minimum 1,5 m. Derudover etableres en kantbane på 0,3-0,5 m.



På delstrækningen km 16,9-17,40 etableres standardtværsnittet, men uden at flytte køresporerne. Nuværende grøft kan som udgangspunkt bevares på lange delstrækninger eller flyttes lidt udad. Der vurderes ikke at være behov for at rørlægge grøften. Desuden skal autoværn flyttes og skråninger reguleres.

I T-krydset, hvor Kongevejen tilslutter Helsingørsvej krydser cyklister i dag via midter- og deleheller. Vigepligtsforholdene varierer og kan derfor forvirre. Idet cykelstien etableres dobbeltrettet langs nordsiden foreslås det i stedet at flytte krydsningspunktet til umiddelbart øst for Gurreholmvej. Det foreslås her at etablere en midterhelle i det nuværende venstresvingsspor ca. 20-25 m øst for Gurreholmvej, så der stadig er en kort svingbane til trafik fra øst i retning mod Gurreholmvej mod syd. Denne trafikmængde må være yderst begrænset, da vejen er "blind" og kun betjener en mindre ejendom. Løsningen skal suppleres med en kort dobbeltrettet cykelsti langs sydsiden af Helsingørsvej mellem Gurreholmvej og krydsningspunktet. Cyklister i retning til og fra Kongevejen skal dermed benytte den "blinde" del af Gurreholmvej syd for Helsingørsvej og en eksisterende kort stiforbindelse mellem Gurreholmvej og Kongevejen. Den korte stiforbindelse mellem Gurreholmvej og Kongevejen bør opgraderes, og der bør etableres et støttepunkt på Kongevejen ud for stien.

På delstrækningen H109 km 38,20-39,81 etableres det foreslåede tværsnit på figur 9. Nuværende grøft kan som udgangspunkt bevares på lange delstrækninger eller flyttes lidt udad. Hvis der er behov, rørlægges grøften på kortere delstrækninger. Desuden skal autoværn flyttes, skråninger reguleres og beplantning ryddes.



Der er et stendige langs delstrækningen, og afstanden mellem asfalkanten og stendiget er håndopmålt til 6,0-6,5 m. Derudover er der en kantbane af varierende bredde, så der bør på lange delstrækninger være tilstrækkelig plads til at etablere skillerabat, cykelsti og regulere terrænet ud mod stendiget.

I rundkørslen ved H109 km 39,00 (Mørdrupvej) etableres der midterlinje på cykelstien og suppleres med cykelstivavler, så det er tydeligt at de er dobbeltrettede hele vejen rundt i rundkørslen.

Arbejdsmetoder

Støj og vibrationer vil generelt ikke kunne undgås under anlægsarbejder. Anlægsarbejdet vil foregå på hverdage mandag til fredag mellem kl. 07.00 og 18.00. Arbejdet består hovedsageligt i almindelige jord- og asfaltarbejder, og omfanget og intensiteten vurderes ikke at være særlig belastende for området.

For etablering af forlængelse af stenkiste, skal der etableres spuns. Etablering af spuns forventes at være den tydeligste støjklender i forbindelse med anlægsarbejdet. Derudover vil der være støj fra komprimeringsmateriel til belægningsarbejdet, hvorfra der kan være vibrationer, som forplanter sig gennem jorden.

Herudover vil der blive behov for at etablere autoværn langs dele af strækningen, som vil kræve, at stolperne nedpresses i underbunden.

Samlet set vurderes det, at anlægsarbejdet kan overholde Miljøstyrelsens fastsatte vejledende grænseværdier for støj og vibrationer, hvilket også stilles som krav til entreprenøren.

2.3 Beskrivelse af løsning for naturhensyn

Natura 2000

Projektet ligger i nærheden af Natura 2000-område nr. 131 Gurre Sø og Natura 2000-område nr. 133 Gribskov, Esrum Sø og Snævret Skov samt de marine Natura 2000-område nr. 195 Gilleleje Flak og Tragten og det svenske Natura 2000-område SE0430183 (Havet kring Ven)

På baggrund af gennemførte Natura 2000-væsentlighedsvurdering kan det konkluderes, at projektet ikke vil medføre væsentlige påvirkninger af hverken naturtyper eller arter på udpegningsgrundlaget for de berørte Natura 2000-områder. Vurderingen tager højde for såvel direkte som indirekte påvirkninger.

Væsentlighedsvurdering for Natura2000området fremgår af rapporten Natura 2000 - væsentlighedsvurdering.

§3

Projektet krydser et §3 vandløb i forbindelse med fredet stenkiste.

Kommunen vil blive kontaktet angående ansøgning om §3 dispensation.

Flagermus

Der er i sommeren 2024 registreret flere potentielle flagermustræer i nærområdet, men ingen potentielle træer der skal fældes i nærværende projekt.

Se yderligere i notatet Beskrivelse af Flagermus-træer.

Vandforekomster

Påvirkningen af målsatte vandforekomster kan under og efter etablering af cykelstien ske som følge af den nedbør, der falder inden for projektområdet og som afledes til en række ikke-målsatte vandløb inden det løber videre til målsatte vandforekomster.

Der vil i forbindelse med etablering og driften af cykelstierne ved Hillerødvejen ikke ske udledninger, der giver anledninger til koncentrationsstigninger af miljøfarlige forurenende stoffer i vandfasen i de modtagne vandløb.

Cykelstiprojektet vil derfor ikke give anledning til forringelse af tilstanden eller forhindre målopfyldelse for den økologiske eller den kemiske tilstand i målsatte vandforekomster.

Alt overfladevand fra cykelstierne og vejarealerne ledes til overfladevandsrecipient og der vil derfor ikke ske en påvirkning af grundvandsforekomster.

En beskrivelse af vandets forløb, hvilke målsatte vandforekomster der kan blive påvirket og en vurdering af påvirkning af de målsatte vandforekomster fremgår af særskilt rapport "Vurdering af påvirkning af målsatte vandforekomster".

Fredskov

Projektet berører fredskov og der skal sørges om dispensation til fældning af træer

Fortidsmindebeskyttelseslinjer og beskyttet stendige

Projektet konflikter med fortidsmindebeskyttelseslinje for stenkiste, hvorved der vil blive ansøgt om dispensation fra kommunen.

Der er et stendige der løber langs med projektet. Dette dige vil ikke blive berørt.

Fredning

Projektet konflikter med det beskyttede fortidsminde 2630:57, matr.nr. 7000a, Nyrup Hegn, Tikøb, Helsingør Kommune. Fortidsmindet er en stenkiste.

Slots- kulturstyrelsen har d. 3. februar 2026 giver dispensation til en nordlig forlængelse af vejki- ste og tilførende jordarbejder omkring eksisterende indløb.