

Kalundborgmotorvejen 3. etape

Høringsnotat - Miljøkonsekvensvurdering

Indhold

Indledning	3
Politiske aftaler	4
Overordnede kommentarer	4
Vejdirektoratets bemærkninger til de overordnede kommentarer	5
Natur, miljø og klima herunder høringssvar fra Miljøstyrelsen	6
Regnvandsbassiner	7
Faunapassager	7
Skovarealer	8
Bjergsted Bakker	8
Nødspor og afvanding	8
Vejdirektoratets bemærkninger til natur, miljø – og klima herunder Miljøstyrelsens høringssvar	9
Regnvandsbassiner	9
Faunapassager	9
Skovarealer	10
Bjergsted Bakker	10
Nødspor og afvanding	11
Støj	11
Vejdirektoratets bemærkninger til støj	13
Miljøstyrelsens vejledende grænseværdi og WHO's anbefalinger	14
Trafikale forhold	16
Generelt	16
Trafikale forhold i Holbæk Kommune	17
Trafikale forhold i Kalundborg Kommune	19
”En klogere Kalundborgmotorvej”	21
Østvendte ramper ved Bjergsted	21
Ramper ved Knabstrup	22
Trafiksikkerhed	23
Vejdirektoratets bemærkninger til trafikale forhold	26
Generelt	26
Trafikale forhold i Holbæk Kommune	26
Østvendte ramper Bjergsted	28
”En klogere Kalundborgmotorvej”	28
Ramper ved Knabstrup	29
Trafiksikkerhed	29
Øvrige emner	29
Vejdirektoratets bemærkninger til øvrige emner	31

Indledning

Bag Aftale om infrastrukturplan 2035 den 28. juni 2021 står Socialdemokratiet, Venstre, Socialistisk Folkeparti, Liberal Alliance, Det Konservative Folkeparti, Enhedslisten, Radikale Venstre, Dansk Folkeparti og Alternativet. Parterne enige om at gennemføre nye investeringer og initiativer i en fuldt finansieret investeringsplan på transportområdet for perioden 2022-2035. Den del af aftalen, der omfatter fremtidens veje, står Enhedslisten og Alternativet uden for. Nye Borgerlige har valgt at træde ud af aftalen, mens Kristendemokraterne ikke længere er repræsenteret i Folketinget.

Det fremgår af aftalen, at Miljøkonsekvensvurderingen (MKV) for anlæg af 3. etape af Kalundborgmotorvejens 3. etape opdateres, og at der ligeledes reserveres midler til at udbygge strækningen efterfølgende.



Kort 1. Kalundborgmotorvejens 3. etape

På projektets hjemmeside [Kalundborgmotorvejen | Vejdirektoratet](#) kan den nye Miljøkonsekvensrapport (MKR), samt øvrige tekniske rapporter, som er udarbejdet, læses.

Vejdirektoratet har gennemført opdateringen i 2022 og frem til foråret 2023. Projektet har herefter været i 8 ugers offentlig høring i perioden 21. april 2023 og til d. 16. juni 2023. Der er indkommet 198 høringssvar som er sammenfattet og besvaret i dette høringsnotat.

Notatet er sammenfattet i nogle overordnede kommentarer og opdelt i temaer. Under hvert tema er Vejdirektoratets bemærkninger til høringssvarene angivet. Høringssvarene er opdelt i følgende temaer.

- Andre emner
- Natur- og miljø og klima
- Støj
- Trafikale forhold
- Øvrige emner

Politiske aftaler

På møde i forligskredsen bag Infrastrukturplan 2035 d. 28. juni 2023 besluttede forligspartierne at igangsætte projektet.

Det betyder, at den eksisterende motortrafikvej udbygges på strækningen fra Knabstrup til Viskinge, mens der fra Viskinge til Kalundborg anlægges en ny firesporet motorvej.

Vejdirektoratet havde som en del af høringen foreslået, at flere elementer ikke kom til at indgå i projektet, men den politiske aftale medfører, at

- der bliver motorvej på strækningen mellem Jyderup Øst og Bjergsted
- der opsættes støjskærme i Jyderup og Tornved
- der etableres nødspor i asfalt på to delstrækninger
- der etableres et rasteanlæg mellem Mørkøv og Jyderup

Der forventes fremsat anlægslov for projektet i efteråret 2023.

Overordnede kommentarer

Mange høringssvar udtrykker skepsis overfor projektets nødvendighed og med hensyn til projektets generelle bæredygtighed, herunder økonomisk og klimamæssigt. Eksempelvis mener flere, at de trafikale behov og forventede rejsetidsbesparelser ikke står mål med de budgetterede offentlige investeringer i projektet, eller at projektet ikke er tilstrækkeligt dimensioneret til at rumme ventede forøgelse i trafikken på strækningen, hvis der anlægges en fast forbindelse over Kattegat en gang i fremtiden.

Mange er grundlæggende imod mere vej og mere asfalt i Danmark. Flere mener endvidere, at projektet har en ringe eller negativ samfundsøkonomi, navnlig i lyset af de ventede negative påvirkninger af rekreative- og naturområder. Nogle efterspørger på denne baggrund en behovsanalyse samt en beregning af, hvor stor del af en 3. etape af Kalundborgmotorvejen der skal ombygges ved en eventuel Kattegatforbindelse. Andre efterspørger nye konsekvensberegninger af støjscenarier ved motorvejen, som også inkluderer en eventuel Kattegatforbindelse. En borger mener, at tabet af lokal sammenhængskraft og fraflytning må indregnes som væsentlige effekter af projektet og spørger, hvilken værdi dette har i regnestykket om øget gennemkørselshastighed på motorvejen.

Flere mener, at beslutningsgrundlaget ikke er tilstrækkeligt udfoldet. Enkelte mener ydermere, at projektet ikke virker gennemarbejdet, og nogle nævner, at der eksempelvis kort før et borgermøde blev tilføjet en støjmur ved Tømmerup til projektet efter pres fra en lokal borgergruppe – og at Vejdirektoratet efterfølgende blev spurgt om denne ændring, samt om ændringen var en garanti for, at støjmuren ikke fjernes igen, dog uden klart svar på dette sidste.

Omvendt glæder mange sig over projektet, ligesom flertallet af disse vil foretrække en løsning med motorvej på hele strækningen – især for at undgå trafikpropper og kødannelse og af hensyn til erhvervsmæssige forhold, transport og levering af produkter, lokal og regional vækst samt tiltrækning af kvalificeret arbejdskraft. Ikke mindst projektets betydning for og samspil med Kalundborg Havn fremhæves af nogle, og projektet beskrives af mange som en forudsætning for fortsat vækst og udvikling i området. Mange opfordrer på den baggrund til, at der fra politisk side findes de yderligere ca. 500 mio. kr., som vil gøre det muligt at etablere en fuld motorvej også mellem Regstrup og Kalundborg. Flere mener i forlængelse heraf, at det vil medføre en samlet fordyrelse, hvis man først

bygger noget vej som motortrafikvej for siden at skulle ombygge til motorvej. Nogle nævner desuden, at en motorvej er mere trafiksikker end en motortrafikvej. I forlængelse heraf mener enkelte, at det nuværende vejforløb medfører et farligt trafikflow grundet rundkørsler, indsnævring og nedsat hastighed, navnlig ved Jyderup.

Kalundborg Kommune (KK) ønsker etablering af en samlet motorvejsstrækning på rute 23 frem til Kalundborg – uden delvise hastighedsbegrænsninger – og forventer, at motorvejen vil få stor samfundsmæssig betydning for regionen. KK forventer først og fremmest, at den politiske aftale om at etablere motorvej hele vejen til Kalundborg fastholdes og oplyser, at Vejdirektoratets opgørelse af rejsetidsgevinster ved etablering af en motorvej ikke ser ud til at tage højde for udviklingen i erhvervsudbygning og stigning i antallet af arbejdspladser i Kalundborg. Også bl.a. Dansk Erhverv (DE) og Dansk Industri (DI) ønsker motorvej på hele strækningen med henvisning til bl.a. skabelse og fastholdelse af arbejdspladser samt lettere adgang til seværdigheder og natur.

Flere, bl.a. Danmarks Naturfredningsforening Kalundborg (DNK), foretrækker en løsning, hvor 3. etape af Kalundborgmotorvejen anlægges som firesporet motortrafikvej på hele strækningen, og mener, at en sådan løsning med nedsat hastighed vil være støjreducerende.

Vejdirektoratets bemærkninger til de overordnede kommentarer

Forligskredsen bag Infrastrukturplan 2035 har på et møde den 28. juni 2023 besluttet, at der skal etableres motorvej på hele strækningen fra Knabstrup til Kalundborg og Transportministeriet har fundet ekstra midler på i alt 452,4 mio. kr. til formålet. Det konstateres hermed, at der bliver motorvej på hele strækningen mellem Holbækmotorvejen og Kalundborg.

I forhold til beslutningsgrundlaget bemærkes det, at miljøkonsekvensvurderingen er udført i henhold til rammer og vejledning i habitatdirektivet. Derudover er det en politisk prioritering, at der skal anlægges en motorvej.

I forhold til påvirkninger af en evt. Kattegatforbindelse bemærker Vejdirektoratet, at en Kattegatforbindelse er undersøgt på forundersøgelsesniveau, og projektet er således hverken konkretiseret eller politisk besluttet. Det vurderes således ikke at være grundlag for at inddrage dette forhold i en miljøkonsekvensvurdering af Kalundborgmotorvejens 3. etape.

Der er i forundersøgelsen for en fast forbindelse over Kattegat gennemført trafikale beregninger. Her er det beregnet at trafikken på Kalundborgmotorvejen vil stige med knap 30.000 biler i døgnet, hvis der anlægges en fast forbindelse over Kattegat. Dette er lidt mere end en fordobling af trafikken i forhold til den trafik, der vil køre på strækningen når motorvejen forventes åbnet. Dette kan godt afvikles på en 4-sporet motorvej. Da langt størstedelen af trafikken på en fast forbindelse over Kattegat vil være gennemkørende på Kalundborgmotorvejen, forventes det kun nødvendigt med mindre ombygninger af tilslutningsanlæggene på strækningen. Derudover vil støjen langs med strækningen stige.

Natur, miljø og klima, herunder høringssvar fra Miljøstyrelsen

Miljøstyrelsen har indsendt bemærkninger vedr. flere forhold. Miljøstyrelsen påpeger blandt andet at der mangler yderligere redegørelse og vurdering af potentielle påvirkninger af nedstrøms liggende søer og kystvande i området, og således en vurdering af om den aktuelle tilstand i disse områder forringes eller deres fastlagte miljømål hindres.

Derudover har Miljøstyrelsen bemærkninger omkring følgende emner:

- De juridiske forhold om artsfredningsbekendtgørelsen dispensationer og forhold til habitatdirektivet.
- Spørgsmål til vurdering af rasteområder for padder, vurdering af evt. tilstandsændringer og påvirkninger af disse.
- Individbeskyttelse af padder
- Vurdering af §3 områder
- Påvirkning af yngle- eller rasteområder for bilag IV arter, herunder evt. afværgeforanstaltninger
- Forhold og vurdering af evt. påvirkning af flagermus ved Bjergsted Skov
- Inddragelse af §3 beskyttede områder
- Spørgsmål til redegørelse i forhold til nationale geologiske interesseområder
- Vurdering af fredning af Bjergsted Bakker
- Bemærkninger til de landskabelige påvirkninger af støjafskærmning i området

Flere udtrykker bekymring for projektets betydning for naturen, miljøet og klimaet – både i anlægs- og driftsfasen – og nogle mener, at klima- og naturkonsekvenser ikke prioriteres tilstrækkeligt i projektet. Det gælder også i forhold til de samfundsøkonomiske beregninger. En enkelt borger mener i forlængelse heraf, at denne underprioritering medfører, at de samfundsøkonomiske beregninger giver et misvisende grundlag til politisk beslutning. En anden mener, at projektet vil ødelægge muligheden for at realisere en samlet Vestsjællands Naturpark, der forbinder Saltbæk Vig og Vesterlyng i nord med Brorfelde og Naturpark Åmosen i syd som et stort, sammenhængende naturområde.

Mange er bekymrede for projektets betydning for dyrelivet, herunder skrubtudser, frøer, firben og snoge.

En borger mener, at man af hensyn til både økonomien og vejens udtryk bør bevare den grønne midterrabat på den eksisterende vej og også vælge grøn midterrabat i nybygningsstrækningen samt vejkanter med højest mulig biodiversitet og så få slån timer som muligt.

En anden borger påpeger, at den generelle viden om miljø- og klimabelastning samt global opvarmning er vokset, siden projektet først blev planlagt, og at denne nye viden samt nye klimamålsambitioner burde få de beslutningstagende politikere til at tænke i alternative løsninger.

Enkelte udtrykker bekymring for, at projektet vil medføre øget forurening i form af bilos.

Ikke mindst for at reducere udledning af CO₂ samt lysforurening foreslår Danmarks Naturfredningsforening Kalundborg (DNK) en løsning, hvor 3. etape af Kalundborgmotorvejen anlægges som firsporet motortrafikvej på hele strækningen, samt at Bjergsted Beboerforenings forslag om "En klogere Kalundborgmotorvej" ændres, tilpasses og projekteres som "En klogere Kalundborgmotortrafikvej" med nedsat kørehastighed. Herigennem forventer DNK også, at projektet vil indebære mindre bortskaffelse af jord samt et mindre råstofforbrug og blive langt billigere, hvorved der kan frigives midler til etablering af krondyrpassager ved bl.a. Bregninge Å og Tingvejen.

Flere mener, at en rejsetidsbesparelse på 6 minutter mellem København og Kalundborg ikke harmonerer med udgiften samt de miljøgener og gener for lokalbefolkningen i nærheden af anlægget, som projektet kan medføre.

Enkelte udtrykker desuden bekymring for, at områderne langs linjeføringen ikke er tilstrækkeligt grundigt undersøgt. Eksempelvis opfordrer en borger Vejdirektoratet til mere grundigt at undersøge forekomster af vandsalamander og markfirben på strækningen fra FP02 frem til FP03 samt specifikt ved to åbne grøfter og nogle stendiger i Orekrog Skov, samt udtrykker et behov for en faunapassage dette sted. Samme borger tilføjer, at et gammelt stendige i skovens vestlige del ikke tidligere er registreret.

Regnvandsbassiner

Kalundborg Kommune (KK) spørger, om det er vurderet, om der er tilstrækkelig kapacitet i de planlagte regnvandsbassiner til yderligere udledning af miljøfremmede stoffer og tilføjer, at der som udgangspunkt er nultolerance til udledning af yderligere mængder, herunder også koncentrationer under miljøkvalitetskravet, hvis recipienten allerede overskrider de fastsatte kvalitetskrav. KK spørger også, om de teoretiske værdier fra tabel 10-9 i Miljøkonsekvensvurderingen sammenholdes med de faktiske værdier i recipienterne, når det gælder udledning af BOD, kvælstof og fosfor. Ydermere spørger KK, hvordan estimer af BOD-niveau er fastsat. Endelig påpeger KK, at områder med grundvandsressourcer skal beskyttes bedst muligt mod forurening, herunder når det gælder valg af materialer til vejopbygning samt håndtering af vejvand. En borger spørger i forlængelse heraf, om de miljømæssige konsekvenser med forøget hastighed og dermed forøget brændstofforbrug og luftforurening lige op til et drikkevandsområde er tilstrækkeligt vurderet.

Torbenfeldt Gods (TG) gør indsigelse imod placeringen af forsinkelsesbassinerne MTV 5, MTV 7 og MTV 7A, bl.a. som følge af overlap med hovedafvandingsrørledningen fra Orekrog Skov og Torbenfeldt Sø. TG foreslår alternative placeringer mod øst til bassinerne.

En borger undrer sig over placeringen af et planlagt regnvandsbassin i Bjergsted Skov, da terrænet ifølge den pågældende borger er højt det pågældende sted, og spørger, hvorfor det permanent eksproprierede areal skal være så stort omkring dette samt to andre nærliggende bassiner. Samme borger mener, at det vil give meget ringe adgang til skoven, eller at der vil opstå huller i hegnet, hvis der etableres hegn nord for Bjergsted Byvej. Endvidere henstiller den pågældende til, at skovfældning indskrænkes til et minimum for at undgå skader på den bagvedliggende skov.

Andre mener, at det foreslåede afvandingsbassin ved Tømmerup skal omplaceres til statsligt areal og foreslår tre mulige placeringer.

Faunapassager

Mange hørings svar omhandler faunapassager. Eksempelvis mener Kalundborg Kommune (KK), at etablering af en kronryrpassage ved Tingvejen virker som en god og fagligt velbegrundet løsning, idet man oplever et stigende antal kronryr i området omkring Saltbæk Vig, Kaldred og Bregninge Å. Derimod finder KK det ikke hensigtsmæssigt at lede vildtet til Kalundborg og til at krydse der, hvor vildhegnet ophører – ind gennem det nye industriområde – hverken hvad angår trafikikkerhed eller dyreetik. Flere udtrykker desuden bekymring for faunapassagernes størrelse. Nogle mener, at den planlagte faunapassage for kronvildt under motorvejen ved FP02, Orekrog Skov nordøst, bør reduceres i størrelse til mindre vildt. En borger mener, at der ikke er nogen oplagte egnede biotoper for kronryr nord for faunapassagen, og at det ikke er ønskværdigt at få etablerede bestande i Lammefjorden af hensyn til produktion af afgrøder.

Skovarealer

Aggersvold A/S (AA) påpeger, at den planlagte nordlige linjeføring af lokalvejen mellem Holbækvej og Amtsvejen i Jyderup vil medføre yderligere inddragelse af fredskovsarealer foruden de arealer, der følger af tilkørselsramperne, og fremhæver flere væsentlige ulemper ved den foreslåede linjeføring, herunder gennemskæring af arealer med ødelæggende blottelse af bevoksningsrande samt betydelige tab af rekreative, produktions- og biodiversitetsværdier til følge. AA foreslår i stedet, at lokalvejen anlægges syd for motorvejen som tidligere skitseret af Vejdirektoratet.

Flere mener, at eventuel etablering af fredskov bør ske lokalt. En borger spørger i forlængelse heraf, hvor og hvordan Vejdirektoratet vil garantere, at der reetableres skov. Torbenfeldt Gods (TG) foreslår ydermere, at ejendomme, som skal afgive fredskov til projektet, får en fortrinsstilling til nyplantning af ny fredskov, så fredskovsarealet forbliver uændret eller gerne større, og oplyser i forlængelse heraf, at godset har mange egnede arealer, hvorpå ny fredskov kan plantes. Endvidere opfordrer TG Vejdirektoratet til at ødelægge mindst muligt skovbryn og færrest mulige flagermusegnede træer under anlægsarbejdet. TG mener også, at det vil være et voldsomt indgreb i naturen samt fuldstændigt ødelæggende for oplevelsen af kulturmiljøet at lave en gang- og ridebro ved Tvede, hvor der i dag findes et beskyttet sten- og jorddige.

En borger påpeger, at skovene omkring Jyderup er privatejede, og at der af den grund allerede i dag er begrænsede muligheder for færdsel til fods og i endnu højere grad på cykel, hvorfor det ifølge den pågældende borger er vigtigt, at forbindelser mellem områderne nord og syd for Skovvejen bevares, så sammenhængende ture fra eksempelvis Stokkebjerget til Skarresø og Jyderup fortsat er mulige uden at benytte trafikveje. I forlængelse heraf mener samme borger, at den planlagte krydsning ved Bjergsted Skov er nødvendig for opretholdelse af de rekreative muligheder i området.

Bjergsted Bakker

Flere udtrykker bekymring for projektets betydning for fredningen af Bjergsted Bakker. I forlængelse heraf har Bjergsted Beboerforening udarbejdet et forslag til en alternativ linjeføring kaldet "En klogere Kalundborgmotorvej". Forslaget adskiller sig fra Vejdirektoratets oplæg ved, at linjeføringen rykkes 2-300 meter mod nord og op på en lavbro i det åbne terræn, hvorved der opstår ca. 450 meter naturlig faunapassage under lavbroen, med plads til både dyr og mennesker i stedet for den foreslåede faunapassage nordøst for Bjergsted. Enkelte påpeger, at etablering af ramper ved Bjergsted Bakker og dermed forhøjelse af Gl. Skovvej med 6 m vil fjerne den sidste visuelle del af den eksisterende istidsslette. Andre mener, at grusgravene i området er at betragte som rekreative områder, og at den planlagte vejføring derfor bør fastholdes.

Danmarks Naturfredningsforening Kalundborg (DNK) mener, at fredningen af Bjergsted Bakker forstyrres af projektet, herunder i form af forstyrrelse af udsigten både til og fra bakkerne samt afgravning/terræændringer af bakkerne indenfor fredningen. DNK mener også, at der af hensyn til bl.a. oddere bør anlægges erstatningsnatur før nedlæggelse/sløjfning af eksisterende natur, navnlig vandhuller, så fauna har mulighed for at flytte sig, før anlægsfasen påbegyndes.

Nødspor og afvanding

Danmarks Naturfredningsforening Kalundborg mener, at det vil være godt for nedsivning af afledt overfladevand, hvis nødspor anlægges som grusveje.

Kalundborg Kommune (KK) føjer hertil, at besparelsesforslaget om nødspor i grus på delstrækningen mellem Jyderup og Svebølle kan give sikkerhedsmæssige udfordringer med grus på vejbanen og driftsmæssige udfordringer for Vejdirektoratet. Ydermere mener KK, at det bør overvejes, om større anlæg til vedvarende energi kan indpasses langs motorvejstracéet.

Vejdirektoratets bemærkninger til natur, miljø – og klima herunder Miljøstyrelsens hørings svar

Vejdirektoratet har i bilag på projektets hjemmeside medtaget hørings svarene fra Miljøstyrelsen i deres fulde længde. Vejdirektoratet har til brug for besvarelse af Miljøstyrelsens bemærkninger om vandkvalitet gennemført supplerende beregninger af vandkvalitet nedstrøms for områderne. Disse beregninger og vurderinger er sendt i en supplerende høring med høringsfrist d. 9. oktober 2023.

Generelt er de samfundsøkonomiske beregninger er gennemført på baggrund af input fra analyser med Grøn Mobilitetsmodel (Landstrafikmodellen) og Transportministeriets samfundsøkonomiske værktøj Teresa, og følger den samfundsøkonomiske manual for transportområdet. Heri indgår ikke en prissætning af naturområder.

Som en del af opdateringen, er der gennemført en meget omfattende registrering og kortlægning af eksisterende natur- og miljøforhold. Der er samlet set forbrugt omkring 1500 timers til biologisk feltarbejde.

Regnvandsbassiner

Den nærmere placering og udformning af regnvandsbassiner detaljeres yderligere frem mod detailbesigtigelsen. Det gælder også den landskabsmæssige bearbejdning og tilpasning. De modtagne kommentarer indgår i det videre arbejde. I forhold til Kalundborg Kommunes bemærkninger om blandt andet kapacitet i regnvandsbassiner, kvalitetskrav m.m. i forhold til evt. påvirkning af vandløb, grundvand m.m. henvises til bilag 1 og svaret på Miljøstyrelsens bemærkninger til Miljøkonsekvensrapporten.

Den konkrete placering af regnvandsbassiner er fremkommet efter en konkret teknisk vurdering og tilpasning i forhold til afvandingssystemet, tilpasninger til lokale forhold, herunder arealforhold, natur- og miljø m.m.

Faunapassager

Vejdirektoratet har foreslået, at der anlægges en ekstra faunapassage mellem Tingvejen og Højskolevej. Passagen for rådyr kan opgraderes til en krondyrspassage hvis der træffes beslutning herom for en totalbevilling på 33 mio. kr. Dette er dog ikke politisk prioriteret.

Der er taget udgangspunkt i det eksisterende terræn når det kommer til placering af faunapassager i sammenhold med en vurdering af faunaen i området, og passagens funktion og krav. Den konkrete udformning af faunapassagerne følger håndbogen for vejledning for faunapassager.

Den planlagte faunapassage for kronvildt under motorvejen i Orekrog Skov er centreret omkring et eksisterende vandløb og højden af passagen er et resultat af det eksisterende terræn.

Kronvildt er kendt fra området omkring Knabstrup, lige som der vides at være større bestande i Jyderup Skovene, ved Saltbæk Vig og i Åmosen. Der er desuden fundet trafikdræbte krondyr langs Skovvejen. Krondyrspassagen placeres således ved Knabstrup både for at tilgodese den lokale bestand ved Knabstrup og for at sikre at der også kan ske udveksling af gener mellem bestandene i Saltbæk Vig og bestanden i den østlige del af Åmosen. Herudover muliggør terrænet ved FP02 mulighed for at placere en stor faunapassage omkostningseffektivt. Det er ikke VD's vurdering at en faunapassage for kronvildt ved Knabstrup vil øge vildttrykket i Lammefjorden, da der for nuværende og også fremadrettet intet er til hinder for at kronvildt fra Saltbæk Vig (og Jyderupskovene) vandrer ind for at fouragere på højbærdefrøer i Lammefjorden.

Angående behov for en faunapassage mellem FP02 og FP03, så benyttes vandløb med rindende vand ikke som ynglehabitat for padder og vandfyldte grøfter er ligeledes for temporære til at de kan fungere som ynglehabitat for padder. Vandhuller egnede for spidssnudet frø og stor vandsalamander er lysåbne og solbeskinnede og uden fisk

og denne type vandhuller findes ikke i tilknytning til Orekrog Skov. Nærmeste vandhuller med ynglende bilag IV-arter er ved Ibs huse – og her etableres der faunapassager målrettet padder. Det er på den baggrund vurderingen at der ikke er behov for flere faunapassager målrettet padder på strækningen mellem FP02 og FP03 (begge passager bliver egnet for padder).

Det kommende vejanlægs barrieeffekt for faunaen i området begrænses væsentligt ved de i projektet indarbejdede faunapassager, forbedrede vandløbsunderføringer for odder, vildthejn der leder til faunapassagerne, etablering af nye ledelinjer for flagermus på tværs af vejanlægget, ledende paddehegn samt etablering af nye paddevandhuller i forbindelse med faunapassagerne tilpasset padder. Samlet vurderes den kommende motorvejs barrieeffekt at blive væsentligt mindre end det eksisterende vejanlægs, ligesom antallet af trafikdræbt fauna forventes at formindskes betragteligt efter at motorvejen er anlagt.

Skovarealer

Vejdirektoratet vil generelt bestræbe sig på ikke at fælde mere skov – herunder flagermusegnede træer - end strengt nødvendigt. Generelt søges bredden af det langsgående arbejdsområde reduceret mest muligt i områder, der støder op til skov. Vejdirektoratet vil efterleve de vilkår som bliver stillet om etablering af erstatningsskov efter en konkret ansøgning. Det er endnu ikke taget stilling til hvor erstatningsskov skal placeres. Fremadrettet bliver det muligt at krydse motorvejen via de stier og veje der etableres på tværs.

Det vurderes at være nødvendigt at sløjfe stendiget ved Tvede i sin helhed, som følge af vejudvidelsen og ikke som en konsekvens af etablering af en gang- og stibro.

Bjergsted Bakker

På strækningen forbi Bjergsted og Bjergsted Bakker udvides den eksisterende rute 23 til motorvej. Det vil medføre, at den eksisterende rundkørsel nedlægges, og Bjergsted Byvej føres over motorvejen på en bro. Grundet de terrænmæssige forhold og udvidelsen af den eksisterende rute 23 til motorvej, er det nødvendigt at hæve Bjergsted Byvej. Gl. Skovvej justeres og tilsluttes den hævede Bjergsted Byvej.

Hævningen af Bjergsted Byvej og tilslutningen af Gl. Skovvej til denne vil påvirke fredningen ved Bjergsted Bakker. Bjergsted Byvej vil blive løftet langs randmorænen, hvilket landskabeligt vil kunne tilpasses uden større synlige ændringer. Tilpasningen af Gl. Skovvej til den løftede Bjergsted Byvej øst for nuværende ejendom langs Gl Skovvej (forsamlingshuset), vil medføre en påvirkning af randmorænen på en kort strækning, hvor der sker en afgravning mod vejen. Uden for denne afgravning vil der ligeledes her ske en landskabelig tilpasning til terræn. En del af det påvirkede fredede område er allerede i dag vejareal. Der forventes gravet en smule i selve randmorænen, men ikke i større omfang end hvad der er gjort i tidligere vejarbejder.

Der er planlagt placeret et regnvandsbassin i den nordvestligste del af det fredede område, som udgøres af marker i drift. Bassinets horizontale struktur påvirker ikke indsigten til højdedraget eller udsigten fra samme. Bassinet placeres ca. 150 m fra selve morænen.

Midlertidige arbejdsarealer vil blive reetableret efter færdiggørelse af anlægsarbejderne.

Vejdirektoratet har tidligere fået dispensation fra fredningen af Bjergsted Bakker til etablering af vejanlæg i forbindelse med forlægning af Gl. Skovvej i 2006. Dispensationen blev givet i samme geografiske område, som det aktuelle anlæg berører.

Vejdirektoratet vurderer, at projektets indvirkning på fredningen ikke er i strid med fredningens formål, hvormed der vil kunne opnås dispensation jf. naturbeskyttelseslovens § 50. Af hensyn til sikring af fremdrift i processen foreslås det i lovforslagets § 6, stk. 1, at kravet om indhentelse af dispensation jf. naturbeskyttelseslovens § 50

fraviges. Folketinget vil dermed tage stilling til projektets indvirkning på fredningen af Bjergsted Bakker ved vedtagelse af anlægsloven, og anlægsloven vil derefter udgøre dispensationen.

Vejdirektoratet har til brug for vurdering af mulighed for dispensation fra naturbeskyttelseslovens § 50 lagt vægt på, at en del af det inddragede areal allerede er vejareal, at der foreligger tidligere dispensation fra fredningen til sammenligneligt vejformål, at indgrebet ikke vurderes at være i strid med fredningens formål, samt at indgrebet er konkret begrundet i samfundsmæssige hensyn i form af udvikling af infrastruktur.

Der gøres opmærksom på, at Vejdirektoratet ikke er af den opfattelse, at det forhold, at der tidligere er givet dispensation fra fredningen medfører, at der pr. automatik vil kunne opnås dispensationer til efterfølgende indgreb. Tidligere udstedte dispensationer anvendes alene som fortolkningsgrundlag i en samlet vurdering. Fredningens formål er at sikre de naturvidenskabelige, landskabelige og rekreative værdier i fredningens område. En væsentlig del af fredningens formål er at sikre, at Bjergsted Bakker ikke gror til, og at udsigten fra bakkekammen og indblikket til det markante højdedrag og søen ikke sløres af beplantning. Vejdirektoratet har vurderet, at indgrebet ikke vil være i strid med fredningens formål, da anlægget alene berører fredningens yderområde, og at anlægget ikke er til hinder for udsigt fra og/eller indblik til det fredede område.

Der planlægges etableret erstatningsvandhuller forud for nedlæggelsen af eksisterende vandhuller. Dette er nærmere beskrevet i miljøkonsekvensrapporten.

Nødspor og afvanding

Forligskredsen bag Infrastrukturplan 2035 har på et møde den 28. juni 2023 besluttet at der skal etableres motorvej på hele strækningen fra Knabstrup til Kalundborg og Transportministeriet har fundet ekstra midler på i alt 452,4 mio. kr. til formålet. Det indgår i beslutningen at nødspor på hele strækningen skal være asfalteret. Det bliver således muligt at sikre og håndtere vejvand. Vand fra motorvejen løber via kantopsamling i lukkede rør til regnvandsbassiner hvor forurenede stoffer bundfældes og opsamles inden vandet ledes ud i lokale vandløb.

Støj

Mange udtrykker bekymring for, at projektet vil generere mere støj, og at eksisterende eller planlagt støjafskærmning ikke vil få tilstrækkelig/ønsket effekt.

Mange oplyser, at støjen langs strækningen er øget med årene, og flere frygter, at tendensen vil fortsætte, hvis projektet gennemføres som fremlagt. Flere ønsker derfor øget/forbedret støjafskærmning, herunder gennem Mørkøv og Svebølle. Ved vejkrydset Holbækvej-Tingvejen foreslår nogle, at man sænker motorvejen lidt for at få den nødvendige jord til en støjvold også på nordsiden af motorvejen. Flere høringssvar omhandler desuden støjafskærmning ved Bjergsted, både mod øst og på den sydlige del af Skovvejen. Knabstrup Lokalforum foreslår, at overskudsjord fra projektet benyttes som støjvold ud for eksempelvis Dortheaslyst. Ved Tømmerup ønsker mange, at motorvejen føres under terræn, alternativt en kombination af støjreducerende virkemidler langs strækningen ud for Tømmerup i form af både 12-14 meter høj støjvold, støjreducerende asfalt og nedsat kørehastighed.

Grundejerforeningen Skovengen ønsker en støjskærm langs hele Skovengen, på minimum 7 meter i højden fra vejplan, samt at belægningen på strækningen forbi Skovengen sikres med støjreducerende asfalt. Mange andre ønsker hastighedsnedsættelser flere steder på ruten, herunder navnlig gennem Tornved/Jyderup, hvor flere også ønsker forbedret støjafskærmning, eksempelvis mod Tornved Byevej. Mange pointerer, at hastighedsbegrænsninger – eksempelvis hvis man bevarer dele af strækningen som motortrafikvej – ikke bør

følges af besparelser på støjskærme, og at det af sundhedsmæssige årsager vil være ufornuftigt at spare på støjskærmene.

I forlængelse heraf finder Holbæks kommunalbestyrelse (HK) det bekymrende, at der ikke etableres støjafskærmning ved Tornved, Jyderup Nord og Jyderup Syd, hvis strækningen ikke opklassificeres til motorvej, idet HK forventer en øget trafikmængde uanset projektets udformning. Ydermere finder HK det utilfredsstillende, at det ikke klart er angivet, hvornår der vil blive investeret i støjafskærmning i området. Hvis det ikke er muligt at etablere støjafskærmning, forventer HK, at der tænkes i andre alternativer til at begrænse støjen, såsom støjdæmpende asfalt. Et enkelt høringssvar fraråder brug af støjreducerende asfalt i stil med den, der allerede er i rundkørslen ved Tornved, da denne ifølge det pågældende høringssvar kun har forårsaget mere støj fra vejen. Flere henviser til Vejdirektoratets projektoplæg fra 2013 med lovning om en støjvæg ved Jyderup (Skovvejen), som dog aldrig er etableret.

Flere undrer sig over prioriteringen af støjafskærmning, herunder at man vælger at opsætte støjværn ved Stenrand, men ikke ved Jyderup. En enkelt foreslår i forlængelse heraf, at man flytter støjværnet fra Stenrand til Jyderup.

Mindegårdsvej Vejlaug (ML) ønsker, at der af hensyn til støj- og lysgener etableres støjafskærmning i begge retninger på strækningen mellem Løgtved og Dønneland mod nord ud for Mindegårdsvej, samt at det undersøges, om det er muligt at indhente en landzonetilladelse, så overskudsjord fra anlægsarbejdet kan lægges som en vold på de tilstødende marker langs vejen. ML spørger også, om en støjvold kan etableres, hvis lodsejere selv lægger jord til, f.eks. 4 meter i bredden til en 2 meter høj lysvold/støjvold på de tilstødende marker øst for Mindegårdsvej i retning mod Løgtved.

Mange mener, at hastighedsnedsættelser som støjreduktion ikke vil virke efter hensigten, bl.a. med henvisning til, at mange bilister allerede i dag ikke overholder hastighedsgrænserne.

Ubberup Valgmenighed (UV) henstiller af hensyn til støjforhold kraftigt til, at Vejdirektoratet fastholder den oprindelige plan, hvor motorvejen ligger sænket ned i terrænet, fordi det ellers ifølge UV ikke vil være muligt at gennemføre kirkelige handlinger på kirkegården på en værdig og respektfuld måde.

Indehaveren af ejendommen Holbækvej 84 undrer sig over, at der tilsyneladende slet ingen støjforanstaltninger er for hverken denne ejendom eller fire andre ejendomme ved krydset Holbækvej-Tingvejen, at man har besluttet at hæve motorvejen med 0,7 m og broen over Tingvejen med op til 2 m, samt at den tidligere planlagte støjvold flyttes til sydsiden af vejforløbet. Den pågældende foreslår, at man i stedet sænker motorvejen for at få den nødvendige jord til en støjvold også på nordsiden af vejen.

Mange ønsker, at Vejdirektoratet anvender WHO's støjgrænse på 53 dB, herunder under hensyn til nyere forskning i sammenhæng mellem støj og sundhed, bl.a. hjertekarsygdomme, stress, demens, diabetes og depression.

En borger mener, at der er fejl i beregningerne i projektgrundlaget, specifikt om støjpåvirkning af menneskers sundhed, idet der ifølge den pågældende borger mangler en fyldestgørende vurdering af støj i driftsfasen.

Kalundborg Kommune (KK) oplyser, at man er optaget af, at støjvolde og påfyldningsarealer bearbejdes, så de indpasses i de omkringliggende arealer som landskab og natur – f.eks. med lav hældning, bløde kurver og/eller skovrejsning eller anden beplantning, så motorvejen nedtones, og så den visuelle påvirkning af det omgivende landskab mindskes.

Vejdirektoratets bemærkninger til støj

Forligskredsens bag Infrastrukturplan 2035 har på et møde den 28. juni besluttet, at der skal etableres motorvej på hele strækningen fra Knabstrup til Kalundborg og Transportministeriet har fundet ekstra midler på i alt 452,4 mio. kr. til formålet. Som en del af beslutningen skal der opsættes støjskærme på begge sider af vejen gennem Jyderup og der opsættes støjskærme ud for Tornved. Det betyder, at der opsættes/etableres lidt over 10 km støjskærme og volde i forbindelse med projektet.

Støjpåvirkningen i områderne langs med den nye motorvej vil ændre sig i forhold til i dag, og især for boliger i nærheden af motorvejen. Undervejs passerer motorvejen flere boligområder i varierende afstande (bl.a. Jyderup, Mørkøv. En motorvej vil ændre støjen i større eller mindre grad alt efter, hvor tæt på motorvejen man befinder sig. Man må forvente, at motorvejen vil kunne høres i flere kilometers afstand.

I den opdaterede miljøkonsekvensvurdering for Kalundborgmotorvejen er de støjmæssige konsekvenser af motorvejen undersøgt. Trafikken er fremskrevet til år 2040, og løsningsforslagene kan sammenlignes med referencescenariet, som er støjpåvirkningen i 2040 uden etablering af Kalundborgmotorvejen.

På strækningen hvor den eksisterende vej udvides til motorvej vil støjen øges, men støjskærme og støjvolde vil reducere støjen i forhold til i dag. På nybygningstrækningen vil man opleve at der kommer støj til andre områder end i dag, modsat vil områderne langs Holbækvej blive aflastet i forhold til i dag.

Støjafskærmning i projektet

Der er lavet undersøgelse af effekten af støjskærme med forskellige højder og udstrækninger, ud for samtlige lokaliteter, hvor minimum 5 sammenhængende beboelsesejendomme bliver belastet med mere end 58 dB i 2040. Beregningerne er foretaget på ejendomsniveau. De valgte løsninger er vurderet til at ville have en god støjreducerende effekt ved boligområderne.

Det gælder for alle støjskærmløsninger, at de kan dæmpe støjen, men ikke fjerne den. Skærmens virkning er størst i området lige bag skærmen og virkningen aftager med øget afstand.

Det bemærkes, at den præcise udstrækning af de enkelte skærme først vil blive fastlagt ved detailprojektering af vejanlægget.

Det er prioriteret at anlægge jordvolde hvor der er plads, og hvor det efter en landskabsmæssig vurdering kan accepteres. Dette skyldes, at der er overskud af jord i projektet og det vil være en økonomisk, miljø- og bæredygtighedsmæssig gevinst at anvende jorden indenfor projektets rammer.

Hvis en bolig har et støjniveau over 63 dB efter anlæg af motorvejen, så kan ejeren søge tilskud hos Vejdirektoratet til støjisolering. Igennem Jyderup foreslås der etableret støjskærme frem for støjvolde da der ikke vil være plads nok mellem boligområdet og motorvejen til at anlægge en støjvold.

Der vil i den videre detailprojektering blive foretaget en yderligere landskabsmæssig bearbejdning af støjvolde. På siden mod motorvejen tilsigtes det at få toppen af volden så tæt på vejen som muligt, og samtidig undgå at volden bliver for stejl og at jorden risikerer at skride. På nabosiden er det muligt i den videre detailprojektering at arbejde med en nærmere landskabsbearbejdning og fladere skråninger i forhold til en konkret vurdering og tilpasning til de lokale forhold.

I forhold til muligheden for, at private eller kommunale aktører kan modtage overskudsjord til projektet, prioriterer Vejdirektoratet i første omgang at anvende jorden indenfor projektets rammer (projektjord), og ud fra en saglig begrundelse i forhold til værdien af anvendelse. Hvis der herefter er jord i overskud, vil der være mulighed – ud fra en konkret vurdering – at indgå aftaler om anvendelse uden for projektets rammer. Der vil i givet fald skulle ske en myndighedsbehandling i forhold til jordflytningsbekendtgørelsen. Der er på nuværende tidspunkt usikkerhed om de endelige jordmængder, der er i overskud grundet projektets stadie som et skitseprojekt.

Der er ikke planer om etablering af støjafskærmning nord for motorvejen ud for Mindegårdsvej. Der er dog planer om etablering af en lysvold eller blændings-skærm mellem motorvejen og forlængelsen af Mindegårdsvej. En tilladelse til etablering af jordvold på egen matrikel vil skulle indhentes på eget initiativ. Vejdirektoratet har valgt at hæve motorvejens længdeprofil på strækningen ud for Ubberup bl.a. af hensyn til at få bedst muligt udbytte af det jord der er i overskud på projektet. Da der planlægges anlagt en støjvold syd for motorvejen, er det vurderingen at det fortsat vil være muligt at gennemføre kirkelige handlinger.

Der er lavet undersøgelser af effekten af en støj-skærm mellem motorvejen og Holbækvej, ved Tingvejen. Disse undersøgelser viser at den støjreducerende effekt er begrænset til få boliger, og derfor er der ikke planlagt støjafskærmning på denne strækning.

Miljøstyrelsens vejledende grænseværdi og WHO's anbefalinger

Vejdirektoratet er opmærksom på, at støj har negative helbredsmæssige konsekvenser, og at WHO i sin rapport "Environmental Noise Guidelines for the European Region" (2018) en anbefaling om, at støj fra vejtrafik holdes under et niveau på 53 dB, fordi højere støjniveauer kan være forbundet med negative helbredsmæssige konsekvenser. Vejdirektoratet henholder sig dog til Miljøstyrelsens anbefalinger, da det er Miljøstyrelsen, der i Danmark fastlægger retningslinjer til støjbeskyttelsesniveauet. Miljøstyrelsen har på nuværende tidspunkt ikke revideret de danske vejledende støjgrænseværdier på baggrund af WHO-rapporten.

Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier er grundlaget for danske myndigheders vurdering af vejstøj, og udtrykker en støjbelastning, der efter Miljøstyrelsens vurdering er miljømæssigt og sundhedsmæssigt acceptabel (Miljøstyrelsens vejledning nr. 4/2007 om "Støj fra veje"). Den vejledende grænseværdi for boliger er fastsat til 58 dB, der er betegnelsen for en gennemsnitsværdi for et døgn, dog sådan at støj i aften- og nattetimerne vægtes højest. De vejledende grænseværdier anvendes som grundlag for fastsættelse af, hvornår eksempelvis en bolig langs en vej er støjbelastet.

Erstatning for støjgener

Efter ibrugtagning af vejanlægget vil der være en mulighed for at rette henvendelse til Ekspropriationskommissionen med henblik på erstatning, hvis man som nabo til vejanlægget føler at ens tålegrænse er overskredet.

I forhold til ændring af ejendommens værdi som følge af støjpåvirkning, så har en vurdering af vejprojektets betydning for ejendomspriserne ikke indgået i opdateringen af miljøkonsekvensvurderingen. Helt overordnet kan man sige, at støjpåvirkningen kan trække boligpriserne i nedadgående retning, mens lettere adgang til motorvejsnettet kan trække boligpriserne i opadgående retning. Det er ikke vurderet, hvordan den samlede påvirkning vil være.

Hastighedsbegrænsning som støjreducerende tiltag

Vejdirektoratet bemærker, at lavere hastighed pt. ikke indgår som virkemiddel til at reducere støjen på strækningen, og at hastighedsnedsættelse dermed ikke har indgået i denne miljøkonsekvensvurdering som et støjreducerende virkemiddel.

Vejdirektoratet får mange henvendelser med ønsker om nedsættelse af hastigheden på motorveje i hele landet. Generelt er det en vanskelig balancegang at samle trafikken på de overordnede veje, og på samme tid sikre høj mobilitet og lavere hastigheder for køretøjerne. Samtidig betyder hastighedsreduktioner øget rejsetid for trafikanterne med deraf afledte samfundsøkonomiske tab.

Hastigheden på udbygningsstrækningen er planlagt til at blive 110 km/t. Nybygningsstrækningen vest for Svebølle bliver dimensioneret for en hastighed på 130 km/t. Den skilte hastighed på strækningen vest for

Svebølle fastlægges endeligt efter aftale med Politiet senere i forløbet. Uanset den skilte hastighed vil det på den vestligste del af strækningen være nødvendigt at nedskilte hastigheden løbende før motorvejen møder krydset i Tømmerup.

Det er som udgangspunkt Politiet, der efter forhandling med vejmyndigheden fastsætter hastighedsgrænser på vejene. Det betyder, at Vejdirektoratet ikke selv kan ændre hastighedsgrænserne uden politiets samtykke. Herudover er det også en politisk afvejning hvorvidt man ønsker at prioritere hastighedsbegrænsning som virkemiddel til reduktion af støj i forhold til andre afledte effekter. De generelle hastighedsgrænser er politisk fastsat, og Vejdirektoratet har ikke mandat til at beslutte eller arbejde for en generel sænkning af hastighederne på motorvejene af hensyn til støj.

Bilernes hastighed har betydning for støjudsendelsen, jo højere hastighed des mere støj udsendes. Der skal dog ske en relativ stor hastighedsreduktion før der opnås reel støjreduktion. Hastighedsnedsættelser til f.eks. 80 km/t vurderes at umiddelbart kunne medføre en mindre, men dog hørbar reduktion af støjen på 2-3 dB.

Det kan bemærkes, at der i den politiske aftale om Infrastrukturplan 2035 indgår forsøg med opsætning af automatisk hastighedskontrol på fire bynære motorvejsstrækninger i København, Nyborg og Vejle med henblik på at reducere støjgener. På baggrund af forsøget vil parterne bag aftalen tage stilling til om tiltaget skal udvides til yderligere bynære motorveje. Forsøget er endnu ikke igangsat.

Støjreducerende asfalt

Vejdirektoratet anvender asfalt af typen "klimavenlig slidlag" (KVS) som er den type belægning der i øjeblikket anvendes på statsvejene.

Vejdirektoratet har tidligere anvendt støjdæmpende asfalt (støjreducerende slidlag SRS) for at dæmpe støjen fra statsveje. Det har dog vist sig, at belægningen er udfordret på både strukturel og akustisk holdbarhed, hvilket medfører kortere levetid og større støjemission, efterhånden som den ældes. Der anvendes derfor ikke længere SRS.

Trafikale forhold

Generelt

Flere ser projektet som en væsentlig forbedring af lokale og regionale trafikale muligheder. Enkelte føjer hertil, at offentlige transportmuligheder fortsat er utilfredsstillende, fordi transporttiden til og fra især hovedstadsområdet er for lang. I forlængelse heraf mener flere, at en opgradering af den offentlige transport med større pålidelighed og driftssikkerhed vil være en bedre og mere bæredygtig løsning. Flere mener endvidere, at man bør indtænke Kalundborgmotorvejen i sin helhed med det samlede nuværende og kommende motorvejsnetværk på Sjælland samt Femern-forbindelsen og en eventuel Kattegatforbindelse.

Enkelte mener, at linjeføringen bør ændres, så motorvejen afsluttes ved Kalundborg Havn i stedet for i rundkørslen ved Tømmerup som i det nuværende oplæg – og at dette vil give en langt bedre infrastruktur i området samt bedre flow i trafikken.

Ligesom flere andre borgere, organisationer og virksomheder protesterer Kalundborg Havn (KH) mod en løsning, hvor en del af strækningen, gennem Jyderup fortsat vil være motortrafikvej, herunder med henvisning til regler om kørsel med modulvogn og samt tilgængelighed til en planlagt ny havn i det vestlige Kalundborg. KH anbefaler også, at rastepladsen ved Mørkøv bevares, og at der etableres ladeplads samme sted.

Flere foreslår, at man bevarer dele af vejstrækningen som motortrafikvej, navnlig gennem Jyderup. Nogle borgere mener i forlængelse heraf, at man uden problemer kan bevare rute 23 fra Knabstrup til Bjergsted som firesporet motortrafikvej og nøjes med at trafiksikre denne vha. ramperne ved Knabstrup og nedlæggelse af tilkørsler på denne strækning. En borger foreslår hertil, at man prioriterer at lave gode tilkørselsforhold hele vejen til Kalundborg fra motortrafikvejen med lignende setup som mod Sjællands Odde, hvor der skiftevis er et og to spor.

En borger foreslår, at man forlænger motortrafikvejen, så den starter ved Mørkøv i stedet for Jyderup Øst.

En anden glæder sig over, hvis Jyderupstrækningen bibeholdes i sin nuværende form, men undrer sig over, at fartgrænsen sættes til 90 km/t og oplyser hertil, at fartgrænsen i dag er 80 km/t på strækningen mellem Amsvejen ved Jyderup og den nuværende rundkørsel ved Bjergsted. Andre føjer til, at kørsel med 110 km/t ikke vil gavne lokalmiljøet, navnlig grundet øget støj.

Flere bekymrer sig om anlæggelsen af fuld motorvej gennem Jyderup med lukkede ramper, herunder ventet øget trafik på Holbækvej fra Tornved til Jyderup og betydningen for ikke mindst viadukten under jernbanen. På den baggrund foretrækker mange, at motortrafikvejen bevares som nu, herunder af hensyn til det lokale erhvervsliv. Nogle mener, at de eksisterende tilkørsler til Skovvejen i Jyderup bør nedlægges, mens andre mener, at ramperne bør bevares. Nogle foreslår, at man investerer i ramper i graveområdet og kobler Gl. Skovvej og Bregningevej sammen i stedet for en brooverføring øst for Bjergsted. Andre stiller sig meget kritisk over for en løsning, hvor hele strækningen ikke anlægges som motorvej, og flere mener, at en motortrafikvej de 7 km ved Jyderup uden til- og frakørsler samt rundkørsler og lyskryds vil medføre, at trafikken fortsat glider.

Flere borgere mener, at de trafikale udfordringer i dag kun eksisterer ved indsnævring og rundkørsler, og mange mener på denne baggrund, at hele strækningen fra Knabstrup til Bjergsted bør forblive motortrafikvej, eventuelt med fire spor, autoværn mellem vejbanerne, lukkede sideveje samt de overføringer, der er planlagt for motorvejsprojektet. Endvidere foreslår nogle, at man kan hæve hastigheden til 100 km/t, og at man eventuelt kan spare nødspor og måske nogle støjvolde væk.

En borger mener, at vejstykket mellem Knabstrup og Bjergsted ikke bør ændres, men derimod muligvis overgangen fra Knabstrup over Skovvejen, der hvor det senest etablerede motorvejsstykke ender – og spørger, hvorfor man vil inddrage ekstra meter til rabat/støjtærn ved Mørkøv, hvis det kan løses under de nuværende forhold.

En borger mener, at den eksisterende rundkørsel ved Bjergsted bør bevares og ikke erstattes af et motorvejskryds, idet et sådant ifølge den pågældende borger vil være både støjende og medføre lysforurening. Flere andre er bekymrede for lysforurening langs projektstrækningen.

Flere mener, at de samfundsøkonomiske beregninger er misvisende, og nogle undrer sig i samme forbindelse over, at beregningerne medtager fritidskørsel samt børn under 18 år, herunder spædbørn. Andre mener, at de fremskrevne transportberegninger er meget usikre, og i forlængelse heraf spørger nogle, om Vejdirektoratet er bekendt med Novo Nordisks fremtidsplaner efter de nuværende udbygninger, samt med hvilken sikkerhed trafiktallene for 2030 fremskrives til mellem 18.000 og 25.000 køretøjer.

Trafikale forhold i Holbæk Kommune

Holbæk Kommune (HK) er generelt opmærksomme på, at etableringen af 3. etape af Kalundborgmotorvejen i takt med stigende trafikmængde vil få stor indvirkning på de kommunale veje og håber, at Vejdirektoratet anerkender problemstillingen og vil bidrage til en fælles indsats og løbende dialog om de afledte konsekvenser samt mulighederne for at imødekomme dem. Hvis der bliver behov for at prioritere mellem mulige tilvalg, finder HK det hensigtsmæssigt, at tilvalgene "Støjskærm ved Tornved og Jyderup" samt ramper ved Knabstrup prioriteres.

Trafikgruppen og Jyderup Lokalforum glæder sig over udsigten til en pendlerplads nord for motorvejen og spørger i forlængelse heraf, om det vil medføre nogen form for compensation, at adgangen til Frode Laursens natparkering bliver effektivt lukket af tilslutningsanlægget, eventuelt i form af et tilskud til et egentligt transportcenter på samme beliggenhed.

Vedrørende tilslutningsanlægget i Jyderup Vest mener nogle, at det ikke er tilfredsstillende, hvis anlægget etableres alene med cykelbaner, og at der af sikkerhedsmæssige årsager bør anlægges cykelstier, samt at Bjergsted Byvej som minimum bør udføres som en stiforbindelse over motorvejen, afhængig af om der etableres østvendte ramper i Bjergsted, også af hensyn til rekreative behov. En borger mener, at krydset Amtsvejen/Sølyst Skovvej er dårligt designet, og at man burde rette krydset op tættere på en ret vinkel samt lægge ramperne så tæt som muligt på – og dermed næsten parallelt med – vejen. Samme borger mener endvidere, at man over en strækning burde sænke Skovvejen nogle meter, så rampekrydset med tilhørende lysregulering og belysning ikke ender over trætoppene, hvorved ramperne på Sølyst Skovvej også kan begrænses væsentligt i højde og udstrækning.

En borger mener, at de skitserede planer om at bygge en bro samt rampeanlæg over Skovvejen ved Amtsvejen Slagelse/Nykøbing S bevirker, at Jyderups Hundeskov reduceres betragteligt. I stedet foreslår den pågældende borger, at broovergangen placeres 50 meter mod vest med til-/frakørsel på den vestlige side af broanlægget anlagt i en sløjfe – bl.a. under hensyn til de flagermus, der holder til lige nord for Skovvejen mellem Amtsvejen og rampeanlægget ved Holbækvej.

En borger mener, at der bør udvises rettidig omhu, så adgangsforholdene omkring tilslutningsanlægget ved Cementvejen (TSA Jyderup Ø, Cementvejen) fra start er dimensioneret til dobbeltrailervogntog. Samme borger påpeger, at det også bør sikres, at adgangsforholdene mellem de to fragtterminaler ved Cementvejen og Industriparken er dimensioneret til dobbeltrailervogntog og ikke kun modulvogntog, samt at forlængelsen af Bødkervej bør indgå i det samlede projekt. Jyderup Lokalforum (JL) oplyser, at man har taget den nye linjeføring

for Bødkervej til efterretning og forventer, at der vil være ekstra opmærksomhed omkring udformning af det nye vejanlægs tilslutning til Industrivej, idet denne også er skolevej. JL kritiserer endvidere, at tilslutning af Cementvejen til Holbækvej er udformet i en løsning, hvor trafikken fra og til Mørkøvsiden er prioriteret, og trafikken til og fra Jyderup skal ud og ind via et prioriteret T-kryds. JL mener, at trafikken på dette sted i alt væsentligt går til og fra Jyderup, og at rundkørslen må fastholdes, alternativt at T-krydset ændres, så hovedvejen er mod Jyderup og sidevejen mod Mørkøv.

Enkelte beder Vejdirektoratet flytte den planlagte bro samt til- og frakørselsramper ved Cementvejen ca. 150-200 m længere mod øst, så Tornveds beboere ikke generes mere end højst nødvendigt, navnlig af vejstøj.

Enkelte andre ønsker, at de nuværende ramper ved Holbækvej, gennem Tornved/Jyderup, bevares.

Nogle borgere oplyser, at Rådbjergvej mellem Cementvejen og Lynggårdsvej er en meget smal vej i landzone, hvor det er svært for to personbiler at passere hinanden uden at skulle køre ud i rabatten, men hvor mange biler kører hurtigt, særligt på den lige strækning fra Cementvejen til første sving. De pågældende borgere mener desuden, at en væsentlig del af den tunge trafik på Rådbjergvej er uvedkommende og bør ledes ad andre veje, samt at hastigheden på Rådbjergvej bør sænkes til 50 km/t. Samme borgere anbefaler, at der ses nærmere på forbudszoner for tunge køretøjer på udvalgte veje i Jyderup, og at der etableres aflastningsvej fra den planlagte forlængelse af Bødkervej til Lynggårdsvej, bl.a. for at hjælpe trafikken og det eksisterede erhverv i den nordlige ende af Rådbjergvej med lettere adgang til motorvejen/motortrafikvejen.

Grundejerforeningen Skovengen mener, at vejføringen gennem Jyderup bør gentænkes og vejen føres helt uden om Jyderup, eftersom byen har ændret sig meget, siden de oprindelige beregninger blev lavet.

Jyderup Lokalforum (JL) mener, at der allerede i dag er behov for trafiksanering af bl.a. Skarridsøgade og Holbækvej og frygter, hvad projektet om 3. etape af Kalundborgmotorvejen kan få af betydning, herunder hvis Skovvejen ombygges til motorvej på hele strækningen. JL foreslår, at der fra politisk side afsættes et betydeligt beløb til, at Vejdirektoratet i samarbejde med Holbæk Kommune kan foretage en gennemgribende revurdering af Jyderups infrastruktur og en efterfølgende opretning af følgevirkningerne af etablering af en motorvej tværs gennem Jyderup.

Torbenfeldt Gods & A/S Silvagra (TG&S) oplyser, at man har foretaget tællinger af trafikken i Orekrog Skov ved Tvede, og at denne er meget begrænset. På den baggrund mener TG&S ikke, at der er behov for en gang- og ridebro ved Tvede som ellers foreslået, og at en sådan bro vil udgøre et meget voldsomt indgreb i naturen og være ødelæggende for biodiversiteten lokalt. Subsidiært foreslår TG, at beslutningen om etablering af en ride- og gangbro med landanlæg ved Tvede udskydes til et senere tidspunkt, hvor man kan vurdere behovet efter etablering af cykelbanen til Skt. Thomas Huse ved Knabstrup Møllebakke. Dette suppleres af en borger, som nævner, at der er 47 andre indgange til skovene, og at behovet for en bro måske derfor er begrænset, samt at en bro ved Tvede måske med fordel kunne undlades til fordel for et komplet rampeanlæg ved Knabstrup – eller erstattes af en nedgravet løsning under motorvejen. Flere andre hørings svar advokerer derimod for netop en bro ved Tvede med adgang til skoven, og enkelte lægger til, at en sådan bro bør være mindst 2,5 m bred.

Mindegårdsvej Vejlaug ønsker, at der anlægges en tunnel til gående og cyklende under vejen, da den planlagte forlængelse af Mindegårdsvej til Dønneland vil øge afstanden for vejens beboere til den nærmeste station, skole og indkøbsfaciliteter med 3 km.

Trafikale forhold i Kalundborg Kommune

Kalundborg Kommune (KK) ønsker en løsning, der tilgodeser både bysamfund og erhverv, herunder ved Bjergsted og Bregninge, og fremhæver især de store og hastigt voksende udvindingsområder for råstoffer, som vejføringen gennemløber på strækningen mellem Jyderup og Svebølle, ikke mindst ved Bregningevej. KK forventer som følge heraf en betydelig stigning i trafikmængde og henstiller til, at der prioriteres mellem løsningsmulighederne omkring Bjergsted, sådan at projektet indtænker både tilgængelighed, sikre skoleveje og trafikikkerhed for især bløde trafikanter i de omkringliggende landsbysamfund.

KK oplyser i forlængelse heraf, at de mindre kommunale veje allerede i dag oplever udfordringer med for lille dimension og bæreevne i forhold til trafikbelastningen, samt at den kanalisering af trafikken, som vil opstå i forbindelse med etablering af motorvejen, udgør en udfordring for kommunens vejnet på ruter, hvor der er en stor andel lastbiltrafik, bl.a. i form af jord- og materialekørsel i forbindelse med den store erhvervsudbygning i Kalundborg. KK forventer på den baggrund, at projektet vil medføre krav om en række nyanlæg fra Kalundborg Kommunes side, navnlig ved Kalundborgvej i Bregninge, Frederiksberg, samt småvejene omkring Bjergsted.

KK er positiv overfor, at det undersøges, om Bregninge Beboerforenings og Bjergsted-gruppens forslag om tilslutningsramper ved Nylandsvej kombineret med aftaler mellem graveaktørerne om at anvende interne veje mellem graveområderne kunne være en samfundsmæssig bedre løsning, der mindsker CO₂-udledning ved omvejskørsel og sikrer et bedre lokalmiljø for landsbysamfundene. KK ønsker desuden, at motorvejsbyggeriet påbegyndes fra vest ved krydset mellem Holbækvej og Hovvej.

Ydermere beder KK Vejdirektoratet om at sikre, at der i forbindelse med udførelse af motorvejen sikres en fremtidig forbindelse for særtransporter uden om Kalundborg Centrum, samt at motorvejen anlægges med østvendte ramper ved Ny Kærbyvej for at sikre en smidig trafikafvikling. KK forventer endvidere, at Ny Kærbyvej skal underføres ved jernbanen for at mindske den visuelle barriere i landskabet og give bedre mulighed for vejadgang til erhvervsområdet nord for banen. KK ønsker at samarbejde med Vejdirektoratet omkring den videre detaljering og sammenhængen mellem de to bygværker. Dertil foreslår KK, at der etableres samkørselspladser ved rampeanlæggene i de to nye knudepunkter på Frederiksberg og i Kalundborg Øst, eksempelvis ved Ny Kærbyvej for rejsende mod København.

Endelig mener KK, at Vejdirektoratets trafikmodelberegninger er upræcise i forhold til indvirkningen på lokaltrafik og har et lavt detaljeringniveau for de kommunale veje. På den baggrund forventer KK, at der vil blive lavet mere detaljerede modelberegninger ud fra det reelle datagrundlag i forbindelse med detaljering og projektering af løsningen ved Bjergsted samt mikrosimulering for spidsbelastningstimerne ved knudepunkterne Frederiksberg/Svebølle og Kalundborg Øst.

Region Sjælland anbefaler, at den planlagte tilkørselsvej ved Løgtveds tilslutning til Frederiksberg flyttes mod nord og så tæt på motorvejsrampen som muligt, så en større del af råstofressourcen på arealet potentielt udnyttes. Stenrand Plantage ApS (SP) ønsker en vejføring af den planlagte parallelvej fra Kalundborgvej til Frederiksberg ved tilslutningsanlægget til Svebølle, så vejen i højere grad løber parallelt med den kommende motorvej og rampen, og så omfanget af arealer, der afskæres af den nye vej, begrænses mest muligt. SP mener også, at en ændret vejføring igennem træbeplantning vil sikre, at en del af den nye vej er afskærmet mod en fremtidig råstofgrav, og at den foreslåede vejføring vil have en større hastighedsdæmpende effekt for trafikken, inden den ankommer til T-krydset ved Frederiksberg. Helt overordnet ønsker SP, at skitseringen af parallelvejen genovervejes, og at der i højere grad tages hensyn til SP's mulighed for fremtidig udnyttelse af ejendommen.

Enkelte foreslår en løsning, hvor Vejdirektoratets forslag til overkørsel på Tingvejen og etablering af Ny Kærbyvej samles i én løsning, hvori Ny Kærbyvej flyttes væk fra boligerne på Holbækvej, og så beboere på den nuværende Tingvej undgår at få tilkørselsramper tæt på deres bolig.

En borger foreslår, at Gl. Skovvej øst for Stenrand omdannes til stillevej eller lukkes for tung trafik.

En borger mener, at der ikke kan være mange chauffører, der holder af at krydse en vej som Bjergsted Byvej, hvor mange færdes til fods og på cykel, og foreslår i forlængelse heraf, at man anlægger en vej mod Jyderup på nordsiden af Skovvejen, der kunne forbinde Bregningevej med Gl. Skovvej tættest ved Jyderup, hen mod lyskrydset. En anden føjer hertil, at det vil give store problemer med øget trafik gennem Bjergsted, hvis der ikke etableres en omfartsvej fra Bjergstedvej til Gl. Skovvej mod Jyderup.

En borger spørger, hvad det mere præcist vil sige, at overførslen af Bjergsted Byvej midt i skoven kun bliver til stitrafik og mindre skovmaskiner, hvis der etableres ramper.

Andre oplyser, at man på Mindegårdsvej i Svebølle bliver meget berørt af den nye motorvej, ikke mindst den lange tilslutningsvej langs motorvejen, som man ønsker, skal overgå til kommunalvej og ikke privat fællesvej, så beboerne ikke skal vedligeholde det ekstra nye vejstykke.

En borger foreslår, at broen over Tingvejen laves om til gang-/cykelbro, idet bilbroen ifølge den pågældende borger vil være overflødig, hvis Ny Kærbyvej forbindes med Tingvejen – både af hensyn til projektøkonomien, miljøet og de bløde trafikanters sikkerhed. Endvidere mener samme borger, at en sådan løsning vil løse udfordringerne med ejendommen Tingvejen 30 og endda vil kunne bevirke, at ejendommene Tingvejen 32 og 34 kan undgå nedrivning. Den pågældende borger foreslår desuden, at Vejdirektoratet går i dialog med Banedanmark om broen over jernbanen på Tingvejen og desuden genovervejer, om også broen over Højskolevej bør ændres tilbage til en gang-/cykelbro med vejføring syd for kirken som i det oprindelige forslag.

Andre borgere opfordrer til, at motorvejen ud for Tingvejen ved Ubberup sænkes under terræn hen mod rundkørslen ved Tømmerup, og at Tingvejen kan føres over motorvejen uden behov for en bro, så man undgår at skulle anlægge en rampe/opkørsel, der strækker sig til Tingvejen 35 – blandt andet for at begrænse vejstøj og for at bevare uhindret udsigt over terrænet, bl.a. set fra Holbækvej 82.

Flere hørings svar omhandler trafikken ved Tømmerup i krydset mellem Holbækvej og Hovvejen, hvor der allerede i dag opleves betydelige trængselsproblemer, navnlig i morgentimerne. Mange er bekymrede for, at problemet vil vokse med anlæggelse af en motorvej. Kalundborg Kommune (KK) foreslår på den baggrund en ny løsning med et signalreguleret kryds. En borger mener, at der bør laves en samlet løsning mellem kommunen og Vejdirektoratet og eventuelt med en tilkørsel til Novo Nordisk's matrikler. Andre mener, at et lyskryds ikke vil give bedre trafikafvikling og måske endda vil forværre situationen. En borger foreslår i forlængelse heraf, at man i stedet opgraderer rundkørslen til to spor, samt at tilslutningsanlægget ved Tømmerup anlægges først.

En anden borger mener, at trængslen på den eksisterende strækning mellem Regstrup og Kalundborg ikke er udfordret som sådan, men at trængslen opstår i Tømmerup-rundkørslen, og at et vejkryds ikke vil afhjælpe dette. I stedet foreslår den pågældende borger en udfletning i vestgående retning, der kan lede trafikken til Novo Nordisk direkte ind på Novo Nordisk's matrikel i form af bro eller tunnel over eller under hovedvejen ind mod byen, eventuelt i kombination med en tilsvarende sammenfletning i østgående retning. Samme borger opfordrer også til, at man løser udfordringer med myldretidstrafik ud af Kalundborg og allokere midler til dette ved besparelser på den ellers planlagte strækning, eksempelvis ved yderligere bevaring af motortrafikvej eller annullering af motorvejsprojektet i sin helhed. En borger fremhæver nødvendigheden af, at Vejdirektoratet

gennemtænker det planlagte vejkryds ved Tømmerup grundigt og fremkommer med en løsning, der er velfungerende i alle relevante retninger.

“En klogere Kalundborgmotorvej”

Bjergsted Beboerforening foreslår under overskriften ”En klogere Kalundborgmotorvej” en række ændringer, herunder at linjeføringen rykkes 2-300 meter mod nord og op på en lavbro over den retablerede grusgrav, at Bjergsted Byvej/Bregningevej føres under motorvejen, at de østvendte ramper flyttes mod vest ud i industriområdet ved Gammelrand, at den del af Bjergsted Byvej, der starter ved Amtsvejen i Jyderup, forlænges til nord for Bjergsted, at hverken overførslen af Bjergsted Byvej over rute 23 øst for Bjergsted eller faunapassagen nordøst for Bjergsted bygges, samt at der skabes mulighed for, at cyklende og gående kan krydse motorvejen øst for Bjergsted.

Dette forslag støttes af mange borgere og foreninger, i nogle tilfælde med enkelte justeringsforslag. Hertil føjer en borger, at forslaget vil kunne inspirere til mange delløsninger, der vil forbedre forholdene for lokalbefolkningen i og omkring Bjergsted, selv hvis det ikke anvendes i sin helhed. Nogle mener, at dette forslag også vil tilgodese planerne om en sammenhængende naturpark Åmosen med mulighed for rekreativ udfoldelse samt god passage for dyrelivet, og at man hermed kan undvære den planlagte faunapassage. Bregninge Beboerforening (BRB) ønsker, at trafikken fra grusgravene ledes ud på de interne køreveje i graveområdet og allerhelst direkte på motorvejen fra nye tilkørselsforhold snarere end ud på kommunale veje. BRB finder det desuden vigtigt, at materialer fra kommende grusgrave nordøst for Bregningevej føres under Bregningevej til eksisterende graveområder syd for Bregningevej, samt at interne køreveje benyttes til bortkørsel af materialer via de nye ramper ved industrien til Kalundborgmotorvejen.

Endelig mener BRB, at fremtidige gravetilladelser til gravefelter nord/øst for Bregningevej kun bør gives, hvis materialer føres under Bregningevej. Flere andre støtter et forslag om at etablere tilkørselsmuligheder for lastbiler til Kalundborgmotorvejen fra de eksisterende grusgrave og Gammelrand med en løsning placeret længere mod vest i forhold til de planlagte ramper ved Bjergsted. Mange nævner i denne forbindelse, at de allerede i dag er plaget af tung trafik til og fra grusgravene. En borger mener, at man bør lade trafikken glide op og ned ad skråningerne på piller, hvorunder de bløde trafikanter kan færdes i tryghed, hvis motorvejsforlængelsen er uundgåelig.

Østvendte ramper ved Bjergsted

Mange er imod placering af østvendte ramper ved Bjergsted, herunder med henvisning til forringelser i natur- og rekreative forhold. Mange er bekymrede for øgede støjproblemer samt arealinddragelse og trafikikkerhed for især de bløde trafikanter som følge af forventet øget tung trafik på skoleveje fra især områdets grusgrave. Bjergsted Beboerforening (BJB) foreslår, at de østvendte ramper flyttes ud i industriområdet ved Gammelrand, og at industritrafikken føres direkte på motorvej via intern infrastruktur i graveområderne, samt at man forlænger den del af Bjergsted Byvej, der udgår fra Amtsvejen i Jyderup, frem til Bregningevej nord for Bjergsted. BJB og andre er også bekymrede for, at projektet vil medføre øget lysforurening.

En borger mener i forlængelse heraf, at den eneste mulige placering af østvendte ramper er ved betonvarefabrikken Gammelrand nord for Stenrand, hvorfra lastbiltrafikken fra alle grusgrave, betonvarefabrikken samt NCC's asfaltfabrik via interne veje i grusgravene vil kunne køre direkte på motorvejen uden at genere den øvrige trafik på de små veje i området. En anden mener, at det alternativt vil være ønskeligt, hvis den tunge trafik kan ledes til motorvejen ved de eksisterende ramper ved Frederiksberg for at undgå, at den tunge trafik ledes på de nye foreslåede ramper ved den nuværende Bregninge-Bjergsted-rundkørsel.

En borger mener, at man bør droppe afkørslen ved Bjergsted og henlægge den til det næsten øde område ved Løgtved Huse lidt længere vestpå. En anden borger frygter, at Bregningevej i stigende grad vil blive benyttet som smutvej for bilister fra Bregninge og sommerhusområdet nær Kaldred, der skal mod København, og håber, at der kan blive sat nogle gode forhindringer frem på Bregningevej, så bilister i stedet vælger at køre på motorvejen ved Svebølle. En mener, at der må kunne findes en løsning, hvor producenterne af råstofudvinding transporterer deres køretøjer inden for eget område, eksempelvis ved at etablere tilkørselsramper ved den eksisterende brooverførsel ved Nybrandsvej.

En anden borger er bekymret for, at der vil blive lang kø om morgenen på de østvendte ramper og dermed øget luftforurening og støjniveau i de travle timer. En mener, at det potentielt kan føre til farlige situationer med tung og langsom trafik, der flettes sammen med den hurtige trafik på selve motorvejen, hvis tilkørslen til motorvejen på Bjergstedsiden mod København vil ligge i opadgående retning og med en relativt kort tilkørsel. Mange mener desuden, at den foreslåede løsning alene tilgodeser industriens ønsker og ikke tilgodeser mindre erhvervsdrivendes, iværksætteres, projektudvikleres og lokalt ansattes behov, og enkelte mener, at der burde gives forbud mod tung trafik gennem Bjergsted.

Enkelte er til gengæld fortalere for etablering af østvendte ramper ved den nuværende rundkørsel ved Bjergsted, herunder med henvisning til, at det vil nedsætte trafikmængden ad Bjergsted Byvej, gavne erhvervslivet og medføre, at adgangen for elever fra Jyderupsiden til friskolen Bregninge Bjergsted bevares. En borger føjer hertil, at etablering af østvendte ramper bør følges op af etableringen af en dobbeltrettet cykelsti fra Bjergsted til Bregninge samt supplerende trafik- og støjanalyser, som bør indarbejdes i Miljøreddegørelsen.

Ramper ved Knabstrup

Mange ønsker også prioriteret vestvendte ramper ved Knabstrup, og flere borgere og erhvervsdrivende ønsker, at der især af hensyn til adgangs- og sikkerhedsforholdene og for ikke at afskære byen fra omverden etableres fire ramper ved Knabstrup-afkørslen, både øst og vest. Eksempelvis mener Knabstrup Lokalforum, at det vil medføre øget trafik på lokalvejene især mod og gennem Mørkøv, men også gennem Regstrup og Søstrup, hvis der ikke kommer tilslutning til motorvejen ved Knabstrup. Mange bekymrer sig også for, at Knabstrup og Mørkøv vil ende som gennemkørselsbyer. Holbæk Kommune (HK) mener, at det er yderst utilfredsstillende, at der kun ses på østvendte ramper og tilmed kun som en option og føjer til, at det er vigtigt for Knabstrups fortsatte udvikling, at der er hurtig, sikker og direkte adgang til og fra Kalundborgmotorvejen i begge retninger.

HK mener endvidere, at trafikken og dermed støjen på de mindre kommunale veje og skoleveje ved og i Mørkøv, Regstrup og Nørre Jernløse vil stige, hvis der ikke etableres både øst- og vestvendte ramper ved Knabstrup. Som konkrete argumenter nævner flere andre, at trafiksikkerheden for bløde trafikanter og skolebørn vil blive dårligere, end den i forvejen er, hvis ramperne ikke etableres, at al lastbiltrafik vil skulle igennem Mørkøv, at der vil komme mere trafik igennem Knabstrup, og at Knabstrups indbyggere vil få længere omkørsler og dermed mere transport med unødvendigt merforbrug af brændstof til følge.

En borger fremhæver i denne forbindelse desuden, at der flere gange om året ankommet et stort antal vogne og andet til Knabstrup ifm. hestearrangementer. Lokalforum Mørkøv, Skamstrup og Stigs Bjergby forventer, at de vestvendte ramper kommer på "Tilvalgslisten" med en tydelig beskrivelse af behovet for begge ramper samt opgørelse af den faktiske pris. Andre mener, at der vil skabes mere trafik på Holbækvej både ved Tvede og på vejen gennem Knabstrup og vejen til Mørkøv. Andre undrer sig over, at trafikken fra Regstrup til Knabstrup føres via Holbækvej/Ringstedvej i Mørkøv for at komme ned på motorvejen mod Kalundborg – og er bekymrede for udsigten til øget trafik, herunder ikke mindst de bløde trafikanters sikkerhed.

En borger fremhæver, at der på lbs Huse færdes både børnefamilier og dagplejere, som dagligt benytter anden transportform end bil på ruten til og fra Mørkøv, og at dagplejerne med deres cykelvogne vil være til gene for trafikken, idet de kan være svære at overhale. En anden mener, at man sagtens kan placere en tilkørsel i retning mod København på østsiden af Knabstrup Møllebakke, lige efter regnvandsanlægget, og at det dermed også vil være lettere at etablere vestvendte ramper. En borger mener, at det er uacceptabelt, hvis færdslen fra Knabstrup mod vest skal ledes via Holbækvej ind i Mørkøv og videre på Ringstedvej mod syd gennem en nyligt etableret cykelvenlig og hastighedsdæmpet 40 km zone.

En anden foreslår, at man nøjes med vestvendte ramper og ikke etablerer østvendte, men i stedet leder den østgående trafik via den gamle Skovvej og ud på motorvejen ved Nr. Jernløse, hvor der allerede i dag er tilkørselsrampe. En borger mener, at det vil være en katastrofe ikke at afsætte tilstrækkeligt med ressourcer til at lave hele vejen nu. En anden savner dokumentation og spørger konkret, om Vejdirektoratet har undersøgt konsekvenserne ved kun at lade østvendte ramper i Knabstrup indgå i det nye projektforslag som et tilvalg og om Vejdirektoratet overhovedet har undersøgt konsekvenserne ved helt at udelade vestvendte ramper i Knabstrup. Andre mener, at man ikke bør omlægge vejen fra motortrafikvej, men derimod lukke de små stikveje.

Trafiksikkerhed

Flere udtrykker bekymring for sammenblandingen af især lastbiltrafik og bløde trafikanter i de nye knudepunkter, der etableres bl.a. ved Istidsruten og den nationale cykelrute N4 samt ved det planlagte Tømmerupkryds – både i etablerings- og driftsfasen. Kalundborg Kommune (KK) mener i forlængelse heraf ikke, at kantbaner over broer og langs tilslutningsanlæg sikrer cyklister tilstrækkeligt. KK mener på den baggrund, at alle nye anlægsprojekter bør have vejbredder og udformning i henhold til den dimensionsgivende hastighed og de nyeste vejledninger, samt at cyklister bør adskilles fra kørebanen med fysiske tiltag som for eksempel kantsten eller skillerabatter, når bilernes hastighed når over 50 km/t. Hertil føjer en borger, at der bør etableres separate gang- og cykelstier på de kommende tilslutningsanlæg for at undgå højresvingsulykker. Samme borger mener, at man bør udvise rettidig omhu og sikre, at motorvejsprojekter i Danmark lever op til fremtidig lovgivning og derved spare eventuelle senere lappeløsninger, herunder tage højde for, at biler ved overhaling kan blive pålagt at holde en afstand på mindst en meter til cyklister.

En borger finder det trafiksikkerhedsmæssigt forkert at lave en overgang ved Bennebo og mener, at overgangen i stedet skal ned under motorvejen, bl.a. for at undgå stenkast mod biler fra broen. Andre foreslår, at adgangsvejen til ejendommen Bennebovej 26 flyttes 50 m mod vest, og at den eksisterende indkørsel benyttes som adgangsvej til broen – alternativt at vejen rykkes 4 m mod vest, og at en bid af marken bruges til vej som erstatning for den eksisterende – frem for at omlægge adgangsvejen til via Håbets Vej 34.

Holbæk Kommune (HK) ser positivt på, at der etableres en stibro over motorvejen ved Bennebo i forbindelse med lukning af tilkørslen ved Bennebovej ved Mørkøv, men forventer samtidig, at lukningen af tilgangen for motoriseret færdsel til og fra motorvejen vil medføre en stigende mængde gennemkørende trafik på skolevejen Håbetvej ved Mørkøv. HK stiller sig i den forbindelse uforstående overfor, at Vejdirektoratet ikke har belyst eller er kommet med forslag til trafikforbedrende løsninger til at afhjælpe den følgende forringede trafiksikkerhed for skolebørn og andre bløde trafikanter. Flere er utilfredse med spærringen af Bennebovej ved Skovvejen, og nogle mener, at dette vil give store gener især for den vestgående trafik fra Bennebo mod eksempelvis Jyderup, samt at Dønnerupvej ikke er i en forfatning, hvor den kan fungere som aflastningsvej, og at en sådan løsning vil være uegnet for bløde trafikanter.

En borger mener, at anlæggelse af en ny Netto-butik ved rampen ved Skovvejen vil medføre markant forøget risiko for bløde trafikanters sikkerhed.

Flere spørger, hvordan Vejdirektoratet vil sikre, at tung trafik ikke ledes lige forbi eksempelvis børnehave og skole. Konkret spørger nogle, om der opstilles lysregulering og/eller etableres hastighedsnedsættende foranstaltninger og/eller midlertidig cykelsti, der hvor trafikken skal krydse skolevejen ved Bregningevej, samt om Vejdirektoratet forventer betydelige omveje for adgang til skole og børnehave. Bregninge-Bjergsted Friskoles bestyrelse ønsker i forlængelse heraf at vide, hvordan Vejdirektoratet forholder sig til reetablering efter anlægsarbejderne og oplyser ydermere, at cykelstien og græsarealerne ved Bjergstedrundkørslen stadig ikke er reetableret 3 måneder efter prøveboringerne.

Bregninge Beboerforening ønsker at understrege vigtigheden af, at det forbud mod gennemkørende lastbiler, der hidtil har været på Bregningevej, opretholdes/indskærpes, hvis der etableres tilkørselsforhold ved Bjergsted. Andre nævner trafiksikkerheden ved tilkørslen på Bjergsted rampe som en udfordring. En borger mener, at industrien bør facilitere adgang via de allerede etablerede veje i grusgravene mellem Bregninge og Gammelrand, og at en til- og frakørsel ved den allerede etablerede bro ved Gammelrand vil have flere fordele, idet det lave terræn vil betyde, at lastbiler lettere kan komme op i fart samt at bløde trafikanter ikke vil blive berørt – til glæde for trafiksikkerheden. Endvidere mener den pågældende borger, at en sådan løsning vil betyde, at færdsel mellem Bregninge Skole og Bjergsted kan ske sikkert, samt at den landskabelige effekt fra istidssletten bevares. Alternativt mener samme borger, at industrien må bekoste omvejen på under 10 km til Svebølle, dog med forbud mod gennemkørsel for lastbiler i Bjergsted.

Den selvejende institution Mørkøvhallen (MH) føjer til, at det vil medføre en væsentlig øgning i tung trafik igennem Mørkøv, hvis Vejdirektoratet overtager pladsen bagved Netto til materialeplads i anlægsperioden, og at dette ikke harmonerer ret godt med det faktum at strækningen er skolevej for mange børn. MH mener, at det må være muligt at finde alternative placeringer til en materialeplads i det åbne land.

Flere mener, at det vil skabe farlige situationer for især bløde trafikanter, hvis man ikke etablerer fire ramper ved Knabstrup, herunder på Holbækvej/Ringstedvej, hvor der i så fald bør anlægges cykelsti. En borger påpeger, at det vil blive nødvendigt at lave cykelsti hele vejen fra Knabstrup til Mørkøv. En anden borger mener, at Holbækvej ved Jyderup bør opgraderes til at håndtere den ventede øgede trafik, eller at der skabes et alternativ, som kan sikre bløde trafikanter på Holbækvej. Andre lægger til, at der allerede i dag er meget trafik på Holbækvej og Ringstedvej, samt at disse er skoleveje.

Nogle borgere oplyser, at det i dag er livsfarligt at cykle på Cementvejen, samt at planerne om at ændre trafikmønsteret i Jyderup, så Cementvejen bliver omfartsvej fra Slagelsevej til motorvejsafkørslen vil gøre det endnu farligere at færdes som blød trafikanter – og at der derfor bør etableres en gennemgående cykelsti i forbindelse med afkørselsanlægget på Cementvejen hele vejen til Slagelsevej. Samme borgere mener endvidere, at der i forbindelse med etableringen af Bødkervejs forlængelse til Industrivej bør ske en forlængelse af den eksisterende underkørsel for bløde trafikanter, så den nye tilslutning til Industrivej ikke forværrer trafiksikkerheden for de mange cyklende skolebørn på strækningen. Trafikgruppen og Jyderup Lokalforum (JL) formoder, at cykelstien etableres fra Holbækvej til Bødkervej og opfordrer Vejdirektoratet til at indgå i dialog med Holbæk Kommune om dette.

Kalundborg Kommune (KK) forventer, at det kan blive nødvendigt med trafikregulering i krydset mellem Ny Kærbyvej og Holbækvej – eller som minimum en sikker krydsning for bløde trafikanter med for eksempel krydsningsheller. KK ønsker af hensyn til de bløde trafikanters sikkerhed, at vejbroen enten etableres med en dobbeltrettet cykelsti i vestsiden eller alternativt en cykelbro og krydsningshelle ved den nuværende Kærbyvej. KK oplyser samtidig, at strækningen langs Frederiksberg allerede i dag opleves som utryk for bløde trafikanter, og at der er et stort lokalt ønske om cykelstier. KK er bekymret for sikringen af de bløde trafikanter på strækningen, hvor stor trafikøgning, tilkobling af Kalundborgvej og svingbaner med intensiv lastbiltrafik

kombineres i fremtiden, og mener ikke, at kantbaner over broen og ved tilslutningsanlæg sikrer cyklisterne tilstrækkeligt. KK finder det ydermere usikkert, om der er plads i vejprofilet på den nuværende vejbro ved Frederiksberg til den øgede trafikmængde og en trafik sikker løsning for cyklister og oplyser, at der kan blive behov for trafikregulering ved rampeanlæg, hvilket ikke kan etableres hensigtsmæssigt ved de nuværende rampeafslutninger, som ligger forskudt. KK mener på den baggrund, at det bør efterregnes, om bro og rampeanlæg opfylder de gældende standarder for trafikudformning af vejanlæg ved de øgede trafikmængder.

KK anmoder desuden Vejdirektoratet om, at også tilslutningsstrækningen mellem det nye vejanlæg og motorvejsramperne ved Frederiksberg etableres med bærelag og udformning, så det kan håndtere den ventede trafikmængde. Endelig mener KK, at en mulig løsning for de bløde trafikanter specifikt kan være separering af cykeltrafikken på strækningen, for eksempel ved at bibeholde koblingen af Kalundborgvej over motorvejen som i det oprindelige projekt, så denne rute kan anvendes af både cyklister eller lokaltrafik, eller ved at kombinere den nu tegnede parallelvej med en cykelbro på det sted, hvor overføringen tidligere var planlagt, sådan som det også foreslås af Bregninge Beboerforening. Herved mener KK, at Frederiksberg eventuelt vil kunne lukkes for cykeltrafik, som derpå ledes fra Bregninge over Løgtved, gennem Viskinge og herfra mod Kalundborg eller sydpå ad den nye cykelsti mellem Viskinge og Svebølle.

Vejdirektoratets bemærkninger til trafikale forhold

Generelt

Forligskredsen bag Infrastrukturplan 2035 har på et møde den 28. juni besluttet, at der skal etableres motorvej på hele strækningen fra Knabstrup til Kalundborg og Transportministeriet har fundet ekstra midler på i alt 452,4 mio. kr. til formålet. Som en del af beslutningen skal der opsættes støjskærme på begge sider af vejen gennem Jyderup og der opsættes støjskærme ud for Tornved. Nødspor bliver asfalterede på hele strækningen og der etableres rasteanlæg mellem Jyderup og Mørkøv.

Flere påpeger, at man kunne nøjes med en mindre udbygning og lavere hastighed på strækningen. Hertil bemærker Vejdirektoratet, at det er en politisk prioritering, at der skal være motorvej

Det har ikke været undersøgt at slutte motorvejen andre steder end i Tømmeruprundkørslen. Hvis det skulle undersøges (f.eks. afslutning i Kalundborg Havn) bemærker Vejdirektoratet, at det vil kræve en fornyet planlægning og have omfattende konsekvenser for hele bystrukturen i Kalundborg og den kommunale planlægning.

Når der anlægges en ny motorvej, vil det have konsekvenser for det omkringliggende vejnet, da der blandt andet sker ændringer i tilslutningerne, ligesom motorvejen bliver mere attraktiv at køre på blandt andet på grund af den højere hastighed og en større trafiksikkerhed. Nogle kommunale veje får mere trafik og andre aflastes. Vejdirektoratet har drøftet dette med både Holbæk og Kalundborg kommuner undervejs i processen. Vejdirektoratet indgår gerne i en fortsat samarbejdsorienteret dialog med kommunerne omkring dette. Der er flere udsagn som vedrører indretning af kommunale veje – herunder Skarridsøgade, Cementvejen og Rådbjergvej.

Det vil som udgangspunkt være op til de 2 kommuner at foretage de nødvendige tilpasninger på det kommunale vejnet som følge af trafikale ændringer som en konsekvens af motorvejen. Det kan heller ikke undgås, at der sker ændringer i den vedligeholdelsesindsats- og udgift som ændringer i de trafikale forhold på det kommunale vejnet påfører de kommunale budgetter.

Det indgår i Vejdirektoratets planer, at arbejder på nybygningsstrækningen prioriteres så tidligt som muligt i anlægsprocessen.

Det er vurderet, at en 4-sporet motorvej vil kunne afvikle trafikken fra en eventuelt fremtidig Kattegatforbindelse. Der er ikke fra politisk hold taget stilling til en eventuel Kattegatforbindelse,

Generelt er de samfundsøkonomiske beregninger gennemført på baggrund af input fra analyser med Grøn Mobilitetsmodel (Landstrafikmodellen) og Transportministeriets samfundsøkonomiske værktøj Teresa, og følger den samfundsøkonomiske manual for transportområdet. I den Grønne Mobilitetsmodel indgår forudsætninger og fremskrivninger om blandt befolkning og arbejdspladser.

Trafikale forhold i Holbæk Kommune

Som en del af projektet etableres en samkørselsplads øst for Cementvejen og syd for motorvejen. Det vil være op til Frode Laursen om den nuværende natparkering opretholdes, og der forventes ikke nogen form for kompensation i den sammenhæng.

Placering og udformning af de 2 nye tilslutningsanlæg ved Cementvejen og Amtsvejen på begge sider af Jyderup er baseret på VVM projektet som vedtaget i 2013 og er sket efter en teknisk vurdering af flere ting. Dels i forhold til at de 2 anlæg skal kunne afvikle trafikken fornuftigt og trafiksikkert med forudsætning om at trafikken er fremskrevet til 2040. Dels i forhold til at de 2 anlæg skal kunne anlægges med mindst mulige gener for trafikken i anlægsperioden. Det er bla. en af grundene til at tilslutningsanlægget ved Amtsvejen er foreslået lidt forskudt og øst for den nuværende krydsning. Det betyder, at trafikken kan køre (næsten) uhindret på den eksisterende vej mens man bygger det nye tilslutningsanlæg. Det betyder, at der inddrages areal fra hundeskoven i Jyderup. Det

er generelt vurderet, at trafiksikkerheden i tilslutningsanlæggene for cyklister klart er forbedret i forhold til den nuværende situation med anlæggelse af cykelstier ved Cementvejen og cykelbaner ved Amtsvejen.

Vejdirektoratet konstaterer, at der lokalt er forskellige synspunkter til om det eksisterende tilslutningsanlæg ved Holbækvej bør lukkes.

Med opgradering af strækningen til motorvej, en forudsætning om en hastighed på 110 km/t og anlæg af nye tilslutningsanlæg ved Cementvejen og Amtsvejen stiller det nogle skærpede krav til blandt andet afstand mellem til- og frakørsler og afmærkning for at sikre trafikafvikling og en god trafiksikkerhed. Afstanden mellem de nye tilslutningsramper ved Amtsvejen og Cementvejen udfordrer en opretholdelse af tilslutningsanlægget ved Holbækvej. Der foreslås gennemført yderligere undersøgelser inden en endelig beslutning tages.

Den valgte placering af Cementvejen tager udgangspunkt i det vedtagne VVM-projekt fra 2013 med en linjeføring af Cementvejen, som fastholdes ud fra afvejning af støjmæssige og trafikale hensyn. Den vanskelige forbindelse mellem Cementvejen og Holbækvej mod Jyderup i det tidligere VVM-projekt er ændret og forbedret gennem fjernelse af den tidligere rundkørsel til fordel for et traditionelt T-kryds med en fornuftig tilslutningsvinkel. Det skal bemærkes, at udformningen af tilslutningsanlægget som en overføring vil skabe nogle vejdæmninger, der vil virke som støjvolde mod bebyggelsen ved Tornved. Muligheden for at ændre geometrien, så den understøtter den primære trafikstrøm til og fra Jyderup, er nok begrænset, men vil blive undersøgt i den videre detaljering af projektet.

Vejdirektoratet er bekendt med at Holbæk Kommune er opmærksom på, at der sker trafikale ændringer af trafikken i Jyderup by som følge af motorvejsprojektet. Evt. ændringer af det kommunale vejnet som følge heraf bør indgå i den kommunale planlægning.

Vejdirektoratet noterer, at flere ønsker adgang til skoven fra nordsiden af motorvejen ved Tvede til rekreativt brug og foreslår denne stibro bibeholdt i projektet. Anlægsudgiften til etablering af stibro ved Tvede med tilhørende landanlæg/ramper udgør ca. 12 mio. kr.

Der er ikke planer om at anlægge en tunnel til gående og cyklister ved Mindegårdsvej. En eventuel ændring af Mindegårdsvejs status er op til en forhandling mellem Kalundborg Kommune og beboerne på Mindegårdsvej.

Trafikale forhold i Kalundborg Kommune

Kalundborg Kommune peger på, at østvendte ramper ved "Ny Kærbyvej" skal være en del af projektet. Vejdirektoratet har været i dialog med Kommunen omkring Ny Kærbyvej, herunder planer for evt. videreførelse mod syd og adgang til kommende erhvervsområder m.m. Kommunen peger på at Ny Kærbyvej skal føres under jernbanen syd for motorvejen. Ny Kærbyvejs overføring over motorvejen er forberedt til anlæg af østvendte ramper, men de er ikke en del af det nuværende forslag, herunder er der ikke finansiering til disse. Vejdirektoratet indgår gerne i en videre dialog om ramperne. Ny Kærbyvejs placering er fremkommet efter en konkret vurdering af kommunale udviklingsplaner, fremtidig krydsning med jernbanen (over eller under), tilslutning til Holbækvej, midlertidig forbindelse til nuv. Kærbyvej og trafikale forhold til øvrige kryds i nærheden – herunder krydset ved Tømmerup.

Den valgte linjeføring af Ny Kærbyvej, som er drøftet med Kalundborg kommune, er valgt ud fra terrænmæssige forhold, færrest mulige gener i forbindelse med krydsning af jernbanen, lysgener i krydset ved Holbækvej og afstanden til nærliggende skærende veje – herunder krydset ved Tømmerup m.m. I forbindelse med den kommende detaljering af projektet kan eventuelle ændrede forudsætninger fra Kalundborg kommune blive undersøgt nærmere og evt. medføre en ændret løsning på linjeføringen. Placeringen af tilslutningen til Holbækvej og motorvejens vertikale placering anses dog for at være fornuftige ud fra økonomiske, sikkerhedsmæssige og praktiske hensyn og anbefales derfor ikke ændret.

I forhold til den mere detaljerede udformning af kryds, vil der blive gennemført trafikale simuleringer i nødvendigt omfang for at sikre den korrekte udformning. Det sker bla. på baggrund af tællinger af trafikken, viden om trafikens vækst i fremtiden m.m.

Vejdirektoratet er positive i forhold til at indgå i en dialog med Kalundborg Kommune for at se på muligheden for at etablere samkørselspladser ved Frederiksberg og Kalundborg Øst som kommunen peger på inden for projektets rammer.

Omkring en eventuel nordligere tilslutning af Kalundborgvej til Frederiksberg bemærker Vejdirektoratet, at der skal være en vis afstand til de sydlige rampekryds af hensyn til trafikikkerheden og trafikafviklingen af 2 tætliggende kryds.

Det er muligt at Tingvejen på sigt kan reduceres til en gang- og stiforbindelse. Vejbroen er medtaget, da broen over Nordvestbanen for nuværende har en vægtbegrænsning. Projektet kan derfor ikke for nærværende forudsætte, at der etableret anden vejinfrastruktur til Tingvejen inden motorvejen åbnes for trafik. Der er ikke planer om at ændre broen på Højskolevej til en gang- og cykelforbindelse. Tingvejen vil skulle føres over motorvejen via en bro. Længdeprofilen er hævet en smule på strækning ift. projektet fra 2012 bl.a. af hensyn til jordbalancen i projektet.

Omkring krydset i Tømmerup hvor motorvejen starter/ender, så har Vejdirektoratet analyseret forskellige modeller på baggrund af de aktuelle trafikstrømme og fremskrivninger på baggrund af trafikmodellens resultater. Det er Vejdirektoratets klare anbefaling, at et signalreguleret kryds bedst kan afvikle trafikken efter at en motorvej er etableret. I den videre detailprojektering vil der blive gennemført nærmere beregninger af kapacitet og simuleringer, så det sikres at krydset designes så optimalt som muligt. Der har været og er tæt dialog med Kalundborg Kommune om muligheder for at fremrykke anlægget af krydset, så de nuværende trafikale udfordringer i rundkørslen afhjælpes snarest muligt.

Østvendte ramper Bjergsted

I forhold til de trafikale forhold omkring Bjergsted, har Vejdirektoratet undervejs i processen været i dialog med Kalundborg Kommune, Region Sjælland, Bjergsted beboerforening og andre i området omkring de trafikale forhold. Der er mange hensyn at tilgodese, og Vejdirektoratet konstaterer at det er en udfordring at håndtere tilfredsstillende for alle parter. Det gælder både med hensyn til håndtering af tunge transporter fra grusgravsområderne nu og i fremtiden, hensynet til lokal trafik gennem både Bregninge og Bjergsted, skoletrafik til friskolen, cykler m.m. Vejdirektoratet har medtaget et tilvalg omkring østvendte ramper i undersøgelsen. Fordele og ulemper er beskrevet i den sammenfattende rapport. I den politiske aftale om gennemførelse af projektet er de østvendte ramper ved Bjergsted ikke prioriteret.

"En klogere Kalundborgmotorvej"

Omkring forslaget om "En klogere Kalundborgmotorvej" så bemærker Vejdirektoratet at forslaget om den nye linjeføring af motorvejen nord for Bjergsted er en væsentlig ændring af det forslag om projektet som Folketinget har vedtaget tilbage i 2013. Dette omfatter en udbygning af den eksisterende vej på strækningen forbi Bjergsted.

Vejdirektoratet vurderer, at det ligger uden for rammerne af kommissoriet for opdatering af miljøkonsekvensvurdering for Kalundborgmotorvejens 3. etape at undersøge nærmere. Vejdirektoratet bemærker, at forslaget omfatter etablering af en ny motorvej på en delstrækning som blandt andet omfatter etablering af en længere dalbro gennem området nord for Bjergsted. Som en del af planen er der også foreslået anlæg af en ny vejforbindelse i forlængelse af Bjergsted Byvej nord for motorvejen. Vejdirektoratet vurderer at den foreslåede vejforbindelse vil være et stort indgreb i skoven, også med tanke på at der i forvejen er en øst-vestgående vejforbindelse fra Amtsvejen til Bregningevej.

I forhold til forslaget om at etablere et nyt rampeanlæg i forbindelse med Gammelrand bemærker Vejdirektoratet, at henset til en motorvejs funktion som overordnet vejnet, skal antallet af adgange til motorveje begrænses mest muligt. Generelt mener vi, at det trafikale behov kun nødvendiggør ét tilslutningsanlæg i området. En mulighed

kunne være at undersøge løsninger, som indbefatter interne køreveje til lastbiltransporter i graveområdet nord for motorvejen mellem Bjergsted og Frederiksberg.

Ramper ved Knabstrup

Som en del af opdateringen af miljøkonsekvensvurderingen har Vejdirektoratet medtaget og miljøvurderet østvendte ramper ved Knabstrup. De østvendte ramper er medtaget som et tilvalg i undersøgelser. I den sammenfattende rapport er fordele og ulemper beskrevet. Disse er ikke prioriteret i forbindelse med den politiske beslutning om igangsættelse af Kalundborgmotorvejens 3. etape den 28. juni 2023. Der er gennemført en trafikal analyse i forbindelse med undersøgelsen. Den indikerer at eventuelle vestvendte ramper vil blive benyttet af cirka det samme antal trafikanter som de østvendte ramper. Dette niveau er på 6-800 trafikanter i døgnet.

Trafiksikkerhed

Vejdirektoratet vil i den kommende fase have trafiksikkerheden som et naturligt stort fokus, herunder for cyklister. Der vil blandt andet blive gennemført trafiksikkerhedsrevisioner og projektgranskninger der vil have dette for øje. I forbindelse med den videre planlægning af anlægsfasen vil der blive en tæt dialog med de to kommuner, således at restriktioner planlægges med færrest mulige gener for trafikanter, også på det kommunale vejnet.

Vejdirektoratet vurderer generelt, at cykelbaner på broerne giver en tilfredsstillende trafiksikkerhed for cyklister.

Vejdirektoratet noterer sig, at der er lokal bekymring for en kombination en tung trafik og cykeltrafik i Mørkøv i anlægsperioden. Det undersøges videre frem om der er alternativer til den foreslåede anstillingsplads bagved Netto.

Vejdirektoratet vil se yderligere på udformningen af tilslutningsanlægget ved Frederiksberg og Kalundborg Kommunes bekymringer i forhold til fremtidig trafikvækst, trafiksikkerhed, nye forbindelser for cykeltrafik m.m.

Øvrige emner

Enkelte borgere udtrykker utilfredshed med Vejdirektoratets kommunikations- og borgerinddragelsesprocesser. En borger mener således, at Vejdirektoratet burde have gjort mere i projektets indledende fase, og en anden er forundret over, at lokalbefolkningen først blev inviteret til den afsluttende høring.

Nogle mener, at hensyn til sundhed og trivsel ikke prioriteres tilstrækkeligt i det fremlagte materiale.

En borger mener, at Vejdirektoratet skal se bort fra kommunernes input til projektet, idet disse ifølge den pågældende borger ikke i tilstrækkelig grad omfatter bekymringer vedrørende eksempelvis vejstøj, biodiversitet og arealanvendelse.

En borger foreslår, at man deler projektet op i en 3. og 4. etape, og lægger ud med strækningen tættest på Kalundborg, gerne i kombination med anlæggelse af en tankstation, et spisested og parkeringspladser samt tilslutning til industriområdet ved Frode Laursen og/eller Håbetvej.

Enkelte mener, at der bør gives kompensation til de borgere, der udsættes for yderligere støj, og hvis bolig falder i værdi som følge af projektet. Flere bekymrer sig om projektets betydning for deres ejendoms værdi, navnlig grundet øget støj

Flere ønsker et rasteanlæg mellem Mørkøv og Jyderup, og gerne på begge sider af motorvejen, bl.a. så lastbilchauffører kan trække ind for at overholde deres køre- og hviletider, og så de ikke parkerer og tager ophold på biveje i området med dertilhørende gener for borgerne, når de ankommer udenfor transportvirksomhedernes åbningstider. Nogle pointerer, at rasteanlæggene bør klargøres til dobbeltrailervogntog og anlægges med tank- og ladeinfrastruktur til alternative drivmidler for at understøtte den grønne omstilling af vejtransporten. Dette suppleres af Dansk Industri (DI), som på det kraftigste opfordrer til, at der findes en løsning, hvori indgår et

rasteanlæg mellem Mørkøv og Jyderup. DI mener, at der med fordel kan ses i de puljer som er afsat som del af Infrastrukturaftalen, eksempelvis til støjbekæmpelse eller til bedre trafikale sammenhæng mellem land og by. En borger tilføjer, at nærmeste toilet på strækningen mod København vil være ved Torkilstrup, ca. 45 minutters kørsel fra Kalundborg, hvis toiletforholdene på den nuværende rasteplads ved Mørkøv nedlægges. Som alternativ nævner den pågældende borger, at der eventuelt kan etableres vigeplads med et par toiletter.

Mange høringsvar nævner projektet i relation til et muligt projekt om en Kattedgatforbindelse, og flere mener, at et sådant projekt vil medføre betydeligt mere trafik og dermed også støjgener og trængsel, og at det foreslåede projekt om 3. etape af Kalundborgmotorvejen ikke virker fremtidssikret til en mulig Kattedgatforbindelse. En borger foreslår i forlængelse heraf, at man venter med en opgradering til motorvej af strækningen gennem Jyderup, indtil Kattedgatforbindelsen eventuelt er vedtaget politisk.

Flere høringsvar omhandler den potentielle inddragelse af pladsen bag Netto i Mørkøv som materielplads, og mange mener, at navnlig inddragelsen af areal til en støjskærm her vil have væsentlig negativ betydning for især det årlige kræmmermarked samt de internationale kørestævner, som Dansk Køreselskab afholder flere gange årligt. Mørkøv Handels-, Håndværker- og Borgerforening foreslår, at man etablerer en støjvæg i stedet for en jordvold på stedet, samt at der laves materielplads eksempelvis på slagbanen i Mørkøv eller i Tornved, hvor konsekvenserne vil være langt mindre.

Torbenfeldt Gods (TG) er bekymret for stenkast mod forbipasserende biler fra broer over veje, herunder fra den foreslåede gang- og ridebro ved Tvede. TG er også bekymret for, at pludselige temperaturskift i vinterhalvåret kan medføre nedfald af is fra broen, ligesom broen kan blive glat og dermed udgøre en risiko for bløde trafikanter.

Stiftsøvrigheden over Roskilde Stift (SRS) finder det for Ubberup Valgmenighedskirke afgørende, at den negative indvirkning begrænses, at der etableres støjafskærmning for at sikre, at kirkegården kan forblive et værdigt offentligt sted. SRS finder det desuden af afgørende betydning, at ny bebyggelse og eventuel støjafskærmning i kirkebyggelinjeområdet ved både Ubberup Valgmenighedskirke og Tømmerup Kirke ikke er højere end 8,5 m. Endvidere finder SRS det vigtigt, at der tages hensyn til ind- og udsyn til Tømmerup Kirke, og at fremtidige støjgener mindskes i væsentlig grad ved sænkning af vejen til rundkørslen ned i terræn. Kalundborg Kommune (KK) henstiller i forlængelse heraf til, at bygværker, støjvolde og øvrig terrænbearbejdning udformes efter Vejdirektoratets bedste anbefalinger for smukkere motorveje, og at der gøres alt, hvad der er muligt, for at etablere det nye kryds ved Tømmerup Kirke så landskabeligt, grønt og nedtonet som muligt. KK anmoder endvidere om, at cyklister sikres i krydset efter de nyeste anbefalinger for cykeltrafik. Endelig anmoder SRS om, at der i den videre bearbejdningsproces er fokus på indkigget til Viskinge Kirke.

Indehaverne af Kirkelygård, Tømmerup oplyser, at man har identificeret visse små arealer på ejendommen, som i øjeblikket ikke er planlagt til ekspropriation, men som ikke vil være anvendelige til landbrugsdrift, når motorvejen er etableret. På den baggrund anmoder ejendommens indehavere om, at disse arealer enten eksproprieres eller jordfordeles, så man får erstatningsarealer, der grænser helt op til ejendommens agerjord syd for motorvejen. Endvidere oplyser Kirkelygårds indehavere, at afvanding fra gårdens matrikel skal sikres både i anlægsfasen og efter motorvejens etablering, at adgangen til ejendommens marker skal sikres, samt at man frygter, at motorvejsprojektet kan medføre en dyrere beskatning af ejendommen. Kirkelygårds indehavere anmoder om en grundig vurdering af de potentielle konsekvenser for ejendom og landbrugsdrift samt en passende kompensation for eventuelle tab og ulemper, der påføres som følge af projektet.

Vejdirektoratets bemærkninger til øvrige emner

Vejdirektoratet bemærker, at der blev afholdt informationsmøder i området i november 2022, hvor det var muligt, at høre om projektet og komme i dialog med Vejdirektoratet. Der er desuden indledt en tidlig dialog med de lodsejere, som forventes direkte berørt af projektet.

Forligskredsen bag Infrastrukturplan 2035 har på et møde den 28. juni bl.a. besluttet at der skal etableres rasteanlæg på begge sider af motorvejen mellem Mørkøv og Jyderup som der har været lagt op til fra starten. Vejdirektoratet vil i den videre detaljering af rasteanlæg afsøge muligheder for etablering af ladeinfrastruktur, der understøtter den grønne omstilling.

Vejdirektoratet vil i den videre detaljering af støjafskærmningen i Mørkøv i dialog med lokale interessenter i Mørkøv undersøge muligheder for tilpasninger, der så godt som muligt tilgodeser alle parter. Det gælder blandt andet afholdelse af det store årlige kræmmermarked, hestevognsstævner m.m.

Design af broer tager højde for temperaturændringer og is. Frygten for stenkast fra broer kan og skal ikke være afgørende for valg af løsning.

Motorvejen vil generelt blive forsøgt indpasset bedst muligt i landskabet med en overordnet jordbalance for øje.

Ind- og udsyn til kirker vil blive respekteret og der er planlagt volde, der respekterer kirkebyggelinjer ud for Tømmerup Kirke og Ubberød Valgmenighed.

Der igangsættes en jordfordelingsproces på nybygningsstrækningen, som kan medvirke til at der fortsat kan opretholdes landbrugsdrift i området. I den videre detailprojekteringsfase vil der blive arbejdet videre med detaljering af adgangsforhold, afvanding m.m.