

Vejdirektoratet
Carsten Niebuhrs Gade 43
1577 København V

Gørlev, d. 15. juni 2023

Vedr.: Bemærkninger til 3. etape af Kalundborg motorvejen – opdateret projektforslag

Danmarks Naturfredningsforening Kalundborg afdelingen takker for muligheden for at fremsende bemærkninger til Vejdirektoratets reviderede projektforslag og MKV.

DN Kalundborg foreslår:

- 1. At etape 3 ændres fra motorvej til 4-sporet motortrafikvej på hele strækningen**
- 2. At Bjergsted Beboerforenings forslag om "En klogere Kalundborg motorvej" ændres, tilpasses og projekteres som "En klogere Kalundborg motortrafikvej"**

Ovenstående forslag vil være langt billigere end anlæggelse af den amputerede projekterede motorvej, hvorved budgettet kan overholdes. Samtidig vil der være midler til etablering af de livsnødvendige A1F Krondyrspassager ved bl.a. Bregninge å og Tingvejen. Hastigheden på 90 km/timen på en motortrafikvej i stedet for 110/130 km/timen på en motorvej vil derudover også være både støj- og CO₂ reducerende.

Uddybende bemærkninger:

Vores bemærkninger vil primært dreje sig om flora og fauna påvirkninger i Kalundborg kommune ved fastholdelse af anlæggelse af en motorvej - dermed ikke sagt, at støj, støv, lysforurening og andre tiltag, der påvirker mennesker i, under og efter etableringen er uvæsentlige.

Vi bemærker bl.a., at

1. VVM-undersøgelsen i 2012 konkluderede, at kapaciteten på den eksisterende vejstrækning selv i spidsbelastningstidspunkterne var tilstrækkelig
2. At den nye MKV rapport konkluderer, at Vejdirektoratet ikke forventer "trængselsproblemer" ved bibeholdelse af den eksisterende vejføring
3. At trafikintensiteten er vokset i perioden 2012-2023 både hvad angår privatbilisme og tung trafik - samt at trafikken forventes at stige med 1 % om året frem mod 2030 - dog størst på den østlige strækning og mindre jo længere mod vest man bevæger sig
4. At der på strækningen København - Kalundborg kun spares 6 minutter i transporttid, når 3. etape af en "fuld" motorvej er færdiggjort, heraf ca. sølle 1 min. i Kalundborg kommune - men at trafiksikkerheden forbedres.
5. At der grundet sparehensyn for at overholde budgettet på knap 2,1 mia. kroner i den politiske aftale om infrastrukturplan 2035 er sket nogle ændringer/forringelser i det ændrede projektforslag:

- i. At strækningen mellem Jyderup øst og Bjergsted forbliver en 4-sporet hovedvej med hastighedsbegrænsning på 90 km i timen, hvorfor etablering af støjskærme i Jyderup by bortfalder trods stigende trafikintensitet
 - ii. At nødspor anlægges som grusveje – hvilket er godt for nedsivning af afledt overfladevand
 - iii. At vildtpassage ved Bregninge å ikke etableres som en A1F passage til store dyr (Kronstyr), idet denne type passage koster ca. 33 millioner - og kræver lange og stigende til- og frakørsler afht. frihøjden på Kronstyrspassager.
 - iv. At vejattracheét ud for Bjergsted by ikke anlægges nordligere, hvorfor *Fredningen Bjergsted Bakker* berøres negativt og Bjergsted bys beboere får motorvejen med deraf afledt støj, støv og lysforurening uacceptabelt tæt på.
6. At de østvendte ramper ved Bjergsted by er i strid med Bjergsted Bakker fredningen

Ad. 5 iii:

Merudgiften ved etablering af vildtpassager A1F til store dyr (Kronstyr), hvor det er kortlagt, at flere individer/flokke af de store dyr krydser linjeføringen er ikke relevant i denne sammenhæng – passagerne SKAL etableres både af hensyn til dyrevelfærd samt trafiksikkerhedsmæssige årsager. Råstof (læs jord) til etablering af de lange/stigende til- og frakørselsveje over passagerne forefindes i kort afstand ved bortgravning af terræn ifm. etablering af vejen. Personskader ved påkørsler af store dyr overstiger hurtigt prisen for etablering af A1F vildtpassager!

Ad. 5 iv:

Etableringen af østvendte ramper ved Bjergsted by medfører negative terrænændringer på Bjergsted Bakker indenfor fredningsafgrænsningen. Dette bør og kan undgås ved at flytte linjeføringen længere mod nord, hvor der "kun" forefindes skov og råstofgravningsarealer. Herved undgås negative ændringer af landskabet/bakkerne indenfor fredningsafgrænsningen ligesom, der ikke skal eksproprieres arealer af den sidste rest fredede smeltevandsslette nordvest for de fredede bakker til bassin til opsamling af afledt overfladevand fra vejen

Ad. 6:

"Fredningen Bjergsted Bakker skal sikre de naturvidenskabelige og rekreative værdier, der knytter sig til bakkerne. Formålet er også at sikre, at bakkerne ikke gror til, og at udsigten både til og fra bakkerne friholdes, samt at Skarresø ikke sløres af beplantning. Fredningen sikrer også offentlighedens adgang til området".

Om tilvalget østvendte ramper skriver Vejdirektoratet bl.a.:

- "Krydset er tænkt udformet som et signalreguleret kryds med svingbaner og Heller af hensyn til trafiksikkerheden."
- "Udpegningen til geologiske bevaringsværdier er bl.a. på baggrund af tilstedeværelsen af den markante randmoræne, hvoraf dele er fredet. Den sydlige rampe som udgøres af tilvalget, er i sin helhed beliggende indenfor randmorænen afgrænsning, hvilket fremgår af GEUS morfologiske kort og højdekurverne. Tilvalget fjerner dermed markante dele af terrænet, hvorfor randmorænen ikke længere vil fremstå som en helhed."
- "Fredningen Bjergsted Bakker vil blive påvirket ved forlægning og tilslutning af Gl. Skovvej til Bjergsted Byvej samt ved placering af et regnvandsbassin inden for det fredede område."
- "...men der vil også skulle graves lidt af selve randmorænen..."
- "Da der er tale om et indgreb i en fredning, vurderes påvirkningen at være væsentlig."
- "Regnvandsbassinet placeres i den nordvestligste del af det fredede område..."
- "Det skal også bemærkes, at bassinet er placeret ca. 150 m fra selve morænen. Påvirkningen vurderes at være ikke-væsentligt og ikke stridende mod fredningens formål"

etablering af et mere naturligt forløb med forbedrede fysiske forhold via omlægning ved broen over åen.

Der bør anlægges erstatningsnatur især vandhuller FØR nedlæggelse/sløjfning af eksisterende natur/vandhuller, så faunaen har rimelig mulighed for at "flytte sig" inden anlægsfasen påbegyndes.

De projekterede afværgeforanstaltninger for flagermus og padde er ikke 100 % effektive, men sikrer, at så mange individer som muligt overlever. Flagermus og padde bør ligesom Krondyr have en særlig opmærksomhed hos VD.

En udbygning af togforbindelsen mellem Kalundborg og København til både person- og godstrafik kunne bibringe til at mindske belastningen på asfalt – samt mindske CO₂ udledningen. En udledning, som er ved at smadre klodens klima – der påhviler derfor Vejdirektoratet et stort ansvar for at vejlede Folketinget/politikerne korrekt om behovet for eller mangel på samme samt konsekvenserne ved anlæggelse af dette projekt.

Opsummering:

Ombygning af hele strækningen til en 4-sporet klogere Kalundborg motortrafikvej i stedet for den projekterede motorvej vil udløse de nødvendige besparelser samt løse mange af de problematiske forhold, der følger med etablering af motorvejen herunder, sikre etablering af de nødvendige faunapassager til store dyr, friholde Bjergsted Bakker og Bjergsted by for negative indgreb/påvirkninger, reducere udledningen af CO₂, kaste mindre støj af sig, mindre lysforurening, mindre bortskaffelse af jord, mindre råstofforbrug samt meget mere – prisen herfor: et par minutters længere transporttid mellem København og Kalundborg!

Med venlig hilsen

Susanne Ladefoged
Pva. Danmarks Naturfredningsforening Kalundborg afdelingen
Tjørnhøjsvej 23
4281 Gørlev