



Motorvejen Langerød - Tuse Nord



Åbning 15. august 2006



Vejdirektoratet

Forord

Motorvejen fra Langerød til Tuse Nord åbnes for trafik den 15. august 2006.

Den ca. 5 km lange strækning er første etape af udbygningen af strækningen mellem Holbæk og Vig. De resterende ca. 20 km anlægges som motortrafikvej med åbning i 2012.

Ved den politiske aftale i 1986 om den faste forbindelse over Storebælt var der enighed om, at der efter åbningen af Storebæltbroen skulle opretholdes mindst én færgeforbindelse over Kattegat mellem Sjælland og Jylland, og at udbygningen af vejforbindelserne til denne skulle prioriteres højt. I 1996 vedtog Folketinget en projekteringslov for strækningen, som efter en Vurdering af Virkningerne på Miljøet (en VVM-undersøgelse) i 1999 ledte til vedtagelsen af en anlægslov, hvor den første etape skulle være en 4-sporet motorvej og de resterende etaper en 2-sporet motortrafikvej.

Når disse anlæg er færdige, vil der være en højklasset vejforbindelse fra København til Lumsås, og dette vil være med til at binde landsdelene yderligere sammen.

Samtidig kan vi nu føre hovedparten af trafikken uden om landsbyer og beboelse. Det giver en større trafiksikkerhed og fremkommelighed til glæde for alle i regionen.



Vejdirektør Henning Christiansen

Selve motorvejsbyggeriet begyndte i efteråret 2003, hvor de første broarbejder gik i gang. I februar 2005 påbegyndtes så jordarbejderne, og i august 2006 står motorvejen nu færdig.

Motorvejen Langerød – Tuse Nord har som alle store byggerier budt på en del udfordringer, men det er lykkedes at få vejen færdig til tiden og med et resultat, der lever op til Vejdirektoratets intentioner om at skabe en moderne, smuk og sikker motorvej i harmoni med omgivelserne.

A handwritten signature in blue ink that reads "Henning Christiansen". The signature is stylized and cursive.
Henning Christiansen
Vejdirektør



Vejprojektet

Den nye motorvej mellem Langerød og Tuse Nord er 4-sporet og godt 5 km lang. Den er et led i udbygningen af rute 21 fra Holbæk til Vig og forbinder den hidtidige motorvejsafslutning ved Langerød med rute 21 ved Tuse Nord.

I de kommende år forlænges vejen nordpå mod Vig med en 2-sporet motortrafikvej, der på dele af strækningen har 3 spor.

Den nyåbnede motorvej vil fremover føre rute 21-trafikken sydvest om Holbæk og dermed uden om den stærkt belastede omfartsvej. Motorvejen har sit udgangspunkt i Holbæk-motorvejen syd for Holbæk. Den forløber syd om Langerød og nord om landsbyen Tingved. Videre mod vest passerer motorvejen

syd om "Bjergene" ved Springstrup og under Kalundborg-jernbanen og landevejen Kalundborgvej øst for Tuse.

Vejprojektet omfatter også, at den del af Kalundborgvej, der går gennem Tuse by, flyttes mod nord og dermed væk fra byen. Vejen ændrer navn til Landevejen og forbindes motorvejen med den eksisterende vej til Kalundborg.

Motorvejen er gravet ned på en stor del af strækningen for at genere bebyggelserne i nærheden af vejen mindst muligt og for at gøre det nemmere at føre de skærende veje og jernbanen over motorvejen. Nedgravningen har medført et større overskud af jord. Det er brugt til støjafskærmninger og til ændringer af terrænet ved Landevejen og Tuse Lågevej og ved Skydebanevej.

Etapens historie

1964:

Ekspropriationskommissionen er samlet ved en besigtigelsesforretning for motorvejen Elverdam - Langerød i Holbæk Amt. På denne forretning bliver det besluttet, at der skal udføres en midlertidig etapeafslutning, som fører Holbækmotorvejen over i Omfartsvejen. Arbejdet med at forlænge motorvejen mod Odden går derefter i stå.

1986:

I forbindelse med den politiske aftale om den faste forbindelse over Storebælt bliver man enige om, at en færgeforbindelse over Kattegat skal bevares. Udbygningen af vejforbindelserne til færgen skal derfor prioriteres højt.

1996:

Folketinget vedtager en projekteringslov for udbygning af Holbækmotorvejen fra Holbæk til Vig. VVM-undersøgelser (Vurdering af Virkningen på Miljøet) sættes i gang på strækningen Holbæk – Vig i Ods herred. Undersøgelsen koncentrerer sig forholdsvis hurtigt om to mulige linjeføringer, nemlig den valgte og et alternativ, som leder trafikken syd om Tuse og vest om Grevinge, tættere på byen Asnæs.

Fordelen ved den linjeføring, der bliver valgt, er især, at man forventer, at betydeligt flere trafikanter vil benytte denne

løsning frem for den mere vestlige. Det betyder, at den samlede tidsbesparelse for trafikanterne på den valgte linjeføring bliver større end ved den alternative løsning. Derudover forventes der færre uheld, idet flere trafikanter vil vælge at benytte motorvejen/motortrafikvejen. Også støjgenerne er mindre ved den valgte løsning – især fordi den nye vej er gravet ned i terrænet på store dele af strækningen.

I den offentlige debat, som følger efter fremlæggelsen af resultaterne fra VVM-undersøgelsen, er der ikke væsentlige indlæg imod hovedforslaget (den nu valgte linjeføring).

1999:

Folketinget vedtager en anlægslov for strækningen mellem Holbæk - Vig.

1. etape skal anlægges som motorvej, mens de øvrige etaper skal anlægges som 2-sporet motortrafikvej.

Sidst i 2003:

Anlægsarbejdet går i gang.

15. august 2006:

Motorvejen Langerød – Tuse Nord åbner for trafik.

Efterår 2006:

Arbejdet med motorvejen afsluttes.

Tilfredshed i Holbæk

Den nye motorvej er en stor gevinst for Holbæk Kommune, mener Holbæks borgmester Jørn Sørensen. Motorvejen gør vejnettet omkring Holbæk mere sikkert, aflaster Holbæk by for gennemkørende trafik samtidig med, at der bliver lettere adgang til MegaCentret og de andre butikker i området.

- Vi er utroligt glade for vejen. Den kommer i høj grad til at gavne lokalområdet, mener Holbæks borgmester Jørn Sørensen og nævner en række grunde til sin begejstring for vejen.

- Fremkommeligheden bliver bedre nu, da de gennemkørende trafikanter benytter motorvejen, og vi derfor får aflastet den hårdt belastede omfartsvej. Det bliver fremover kun trafikanter med ærinde i Holbæk, der benytter omfartsvejen. Opdelingen af trafikken giver samtidig en større sikkerhed på vejnettet omkring Holbæk. Der har været flere uheld de seneste år, siger Jørn Sørensen.

Jørn Sørensen mener også, at både det store MegaCenter og de mindre handlende langs omfartsvejen vil nyde godt af, at vejen bliver aflastet for den gennemkørende trafik.

Det er ikke kun Holbæk By, der får glæde af vejprojektet. Ved Tuse bliver der anlagt en ny omfartsvej. Den flytter de trafikanter, der skal mod Kalundborg, længere væk fra Tuse By. Det giver færre støjgener for Tuses beboere, og borgmesteren kan røbe, at kommunen har planer om at sanere den gamle Kalundborgvej, så den kommer til at tage sig bedre ud.



Borgmester Jørn Sørensen

Udviklingsplaner

Holbæk får to tilslutningsanlæg – et ved Ringstedvej og et ved den nye omfartsvej ved Tuse. Borgmesteren håber, at en stor del af trafikken på sigt vil flytte sig fra den meget belastede Kalundborgvej til Ringstedvej. Kommunen har i det hele taget en række planer for, hvordan byen skal udvikle sig, efter motorvejen er blevet en realitet.

- Vi har jo fået et areal mellem den nye motorvej og Omfartsvejen, som vi har planer om at inddrage. Vi tænker på at bruge det til bl.a. fritidsaktiviteter, der kan virke støjende, og til udbygning af MegaCentret. En bilby er også under opbygning. Faktisk er 4-6 bilforhandlere allerede ved at etablere sig i området, fortæller Jørn Sørensen.



Et godt samarbejde

Borgmesteren har kun rosende ord til overs for samarbejdet mellem kommunen og Vejdirektoratet.

- Samarbejdet med Vejdirektoratet har været forbilledligt. Der har været en god og uformel tone og en vilje fra Vejdirektoratets side til at stille op og til at lytte til de detaljer, som vi har ønsket at ændre i projektet, fortæller Jørn Sørensen.

- Et eksempel er Gl. Tuse. Vejen til kirken bliver flyttet tilbage til det sted, hvor den oprindelig lå – nemlig lige foran Tuse Kirke. Parkeringspladserne er samtidig flyttet om bagved kirken, og der er lavet en busvendeplads i nærheden. Vejdirektoratet har haft tålmodighed nok til at vente med at komme med en løsning, til alle parter var tilfredse, fortsætter Jørn Sørensen.

Forventninger til de næste etaper

Borgmesteren glæder sig nu til, at den nye motorvej bliver forlænget med en motortrafikvej fra Tuse til Vig. Han så endda gerne, at denne strækning også blev motorvej.

- I Holbæk er vores identitet bundet op på handel, privat service, sundhed og uddannelse. I Kalundborg har de havnen, og i Odsherred har de turismen og sommerhusene. Når hele vejprojektet fra Langerød til Vig står færdigt, vil vejen have en sammenbindende effekt. Det bliver lettere for borgerne i kommunen at komme rundt til de forskellige lokaliteter, og området vil i endnu højere grad end i dag komme til at fungere som en enhed, mener Jørn Sørensen.

Arkæologi og kultur

I perioden 2001-2005 gennemførte Holbæk Museum en lang række arkæologiske undersøgelser forud for anlægsarbejdet. Motorvejsstrækningen, der er ca. 6 km lang, gav arkæologerne mulighed for at undersøge et bredt spor gennem landskabet. De afdækkede adskillige områder med arkæologiske fund.



Tudse bro

Ved Tingtved blev der fundet en bosættelse fra tiden omkring 200 e.kr., og ved Lange-rødgård afdækkede undersøgelsen bl.a. en grube med 28 kg keramik fra den yngre Bronzealder. Ved Bjergene blev der fundet et jernudvindingsanlæg fra omkring 200 e.kr., der med slagter på mere end 6 kg vidner om en udvinding af jern i meget stor skala.

Man kan læse mere om de spændende fund i en bog udgivet i samarbejde mellem Holbæk Museum og Vejdirektoratet. Bogen kan fås ved at kontakte museet.

Tuse Kirke



Syd for Langerød ligger en markant gravhøj, som er fredet. Motorvejen ligger mere end 100 meter fra gravhøjen, som loven foreskriver. Motorvejen ligger lavt i landskabet på dette sted, så gravhøjen kan stadig ses som et markant element i landskabet.

Af hensyn til kulturmiljøet er det besluttet at opbryde og fjerne Kalundborgvej på strækningen ved Tuse Kirke og at genbruge den gamle delvis nedlagte landevej, der går over den fredede bro ved Tuse Å, og som passerer lige forbi kirken. Opbrydningen af et stykke af Kalundborgvej giver mulighed for at genopføre de vestlige stokværk på en fredet krobygning. Stokværket blev sat i depot i 60'erne på grund af vejomlægningen.

Der kommer trafikchikaner før og efter kirken for at sænke trafikanternes hastighed og for at skabe en god oversigt for de trafikanter, der kører ud fra forsamlingshuset eller fra kirkens nye p-plads. Ved forsamlingshuset udfører vi en sløjfe for bustrafikken.

Chausséen (gammel landevej) Roskilde-Holbæk-Kalundborg blev anlagt i vejreformernes tid i slutningen af 1700- og begyndelsen af 1800-tallet. Den gamle vej fører frem til den middelalderlige Tuse Kirke og går over Tuse Å på en smuk fredet bro fra 1802. Vejen bliver taget i brug til lokaltrafik, når motorvejen åbner.

Landevejen (Kalundborgvej), der ses til venstre i billedet, brydes derimod op og afløses af Landevejen længere mod nord.

Lokalt engagement giver bedre løsninger

Bilerne har længe trillet i en lind strøm gennem landsbyen Tuse fra morgen til aften. Omkring 7.000 i døgnet er det blevet til. Men med den færdige motorvej stilner trafikken gennem landsbyen nu af og bliver reduceret til få hundrede om dagen. Det glæder skoleleder Anders Bo Hansen.

Som skoleleder for 550 børn i Tuse Skole har Anders Bo Hansen i flere år følt, at de mange biler reelt har skåret landsbyen over. Hans skole og det store idrætsanlæg lå på den "forkerte" side af vejen i forhold til eleverne, der skulle krydse den trafikerede vej. Han har derfor utålmodigt set frem til, at motorvejen skulle komme. Især omfartsvejen, der leder trafikken uden om den lille landsby og dens 1.000 indbyggere, er længe ventet.

- Det er en kolossal stor begivenhed, at vi kan få samlet byen, som i årevis har været delt af landevejen. Vi har gennem årene været meget bekymrede over trafikken. Nu bliver skolevejen sikrere, siger Anders Bo Hansen.

Nye muligheder

Allerede da han så de første tegninger af motorvejen på et borgermøde i 2003, så han det som en mulighed for at få sammenkittet lokalsamfundet omkring Tuse og Allerup. Derfor har han engageret sig selv, skolen og mange andre lokale ildsjæle i et samarbejde med Vejdirektoratet om at få den bedst mulige løsning for lokalområdet med den færdige vej.

Han tog kontakt til Vejdirektoratet, som sendte folk ud på skolen for at fortælle om projektet. Projektet blev også inddraget i



Skoleleder Anders Bo Hansen

undervisningen, hvor de ældre elever bl.a. var med til at dele kort over den kommende vej ud i lokalområdet. Desuden holdt elevrådet foredrag i klasserne om udformningen af den nærliggende rundkørsel med cykelstier.

Uden for skolen oprettede Anders Bo Hansen en arbejdsgruppe sammen med lokale beboere for blandt andet at få etableret flere stier i området.

- Vi har et meget aktivt lokalsamfund her på egnen. Det har givet os en mulighed for at gentænke, hvordan landsbyen skal se ud. Vi ville ikke forspilde muligheden for at få indflydelse. Og jeg må sige, at Vejdirektoratet har lyttet. Vi har følt os mødt på lige fod, og vores forslag og spørgsmål er blevet taget alvorligt, siger han.

Skolebørn fra Tuse
Skole besøger
Vejdirektoratet



Ingen skrivebordsløsninger

I Vejdirektoratet er projektleder Niels Bay Schmith glad for det samarbejde, han har haft med Anders Bo Hansen og de øvrige borgere i området gennem hele forløbet. Vejdirektoratet har nemlig ingen interesse i blot at tage beslutninger gemt bag et skrivebord, understreger han.

- Gennem samarbejdet sikrer vi, at den færdige vej har opbakning lokalt hos de mennesker, der rent faktisk skal bruge vejen. Det giver ganske enkelt en bedre løsning for alle parter, påpeger Niels Bay Schmith.

Også Anders Bo Hansen kan se tilbage på et vellykket forløb. Selv om borgerne ikke har

fået deres vilje på alle punkter, har man fået sat markante fingeraftryk på det færdige projekt. Den tætte dialog har for eksempel betydet, at der bliver lavet en vendeplads til busserne ved Tuse Kirke, og der er blevet justeret på en rundkørsel lidt uden for Tuse. Han ser nu frem til, at hele lokalområdet vil blomstre op, hvor trafikken tidligere har domineret bybilledet.

- Dette er en stor gevinst for området. Det bliver mere attraktivt at bo her. Både forningslivet og idrætslivet vil få stor gavn af de nye forhold. Samtidig har det yderligere styrket det lokale engagement. Folk har oplevet, at det nytter at involvere sig, siger Anders Bo Hansen.

Psykologisk effekt for færgekunder

Den psykologiske effekt er større end den tidsmæssige for Mols-Liniens kunder, vurderer rederiets adm. direktør Preben Wolff. Han glæder sig over vejåbningen, men regner med, at der først for alvor vil være flere, der tager færgen, når strækningen fra Tuse til Vig er udbygget.

Når motorvejen åbner, er en af hurdlerne for Mols-Liniens kunder ryddet af vejen – nemlig indfletningen rundt om Holbæk. Sådan lyder vurderingen fra adm. direktør for Mols-Linien Preben Wolff.

- I stedet for at man skal hænge 10 min. rundt om Holbæk i trafikken, så kan man nu køre direkte til vejen, der fører til Odden. Det glæder vi os til. Det vil aflaste trafikken gevaldigt i sommerperioden, siger Preben Wolff. Men det er jo kun én af de mange hurdler på vejen, tilføjer han.

Preben Wolff forventer ikke den store tidsmæssige besparelse for kunderne, men regner derimod med, at den psykologiske effekt i at vide, at der er sket en forbedring af vejnettet, vil blive stor. Det vil give flere glade kunder, vurderer han.

Udvidelse kan ikke gå hurtigt nok

Direktøren indrømmer, at den store akilleshæl for rederiet er vejene til færgehavnene – både på Sjællands- og Jyllandssiden.

- Når kunderne har booket, så sidder de bag en traktor eller kan ikke overhale. Så mister de færgen og har et problem, fordi den næste færge er udsolgt. Og så har vi balladen, siger Preben Wolff.



Direktør for Mols-Linien Preben Wolff

Trafik i dag

På strækningen syd for Tuse, før trafikken deler sig mod henholdsvis Kalundborg og Sjællands Odde, kører der i dag i gennemsnit ca. 22.000 biler pr. døgn.

Mellem Tuse og Vig kører der i dag i gennemsnit mellem 10.500 og 13.500 biler pr. døgn.

Trafik i 2010

I følge beregninger vil der i 2010 i gennemsnit køre cirka 18.000 biler pr. døgn på den nye motorvej.

Langt det meste af trafikken på den eksisterende rute 21 samt en del af trafikken på det øvrige vejnet vil flytte over til den nye vej.

Han har banket på hos politikerne flere gange for at få fremskyndet processen med udbygning af vejnettet mellem Holbæk og Vig og mener ikke, at udvidelsen af de sidste to etaper kan gå hurtigt nok. Udvidelsen vil ikke blot gavne rederiet, men hele Danmarks befolkning, mener direktøren.

- Danmark har behov for en balance i udviklingen af den trafikale infrastruktur. Den er vi, som færgeforbindelse, med til at skabe ved at aflaste motorvejsnettet, siger Preben Wolff.

Flere vælger færgen fremover

Preben Wolff forventer, at når alle tre etaper af vejprojektet er åbnet, vil flere vælge færgen frem for at køre hele vejen over Fyn. Han regner med en 'omvendt broeffekt'. Da Storebælts-broen åbnede i 1998, mistede



Mols-Linien

- ▶ Mols-Linien har ca. 525 medarbejdere
- ▶ Rederiet er eneste operatør på Kattegat.
- ▶ Rederiet har 3 ruter:
 - ▷ Hurtigfærgen Odden – Ebeltoft
 - ▷ Hurtigfærgen Odden – Århus
 - ▷ Kombi-færgen Kalundborg – Århus
- ▶ Færgerne sejler godt 1 mio. biler samt 360.000 trailere og lastbiler over Kattegat om året.
- ▶ Mols-Linien blev et selvstændigt aktieselskab i 1994.
- ▶ Storebæltsbroens åbning i 1998 kostede rederiet ca. 250.000 kunder.
- ▶ Rederiet satser på service om bord. De er eneste rederi i verden, der er medlem af en fransk gastronomiorden.

rederiet ca. 250.000 kunder. Forbedringen af vejnettet til færgehavnen på Sjællands Odde samt den øgede trafik på motorvejsnettet mellem Sjælland og Jylland vil tilføre rederiet cirka det samme antal kunder, som det mistede pga. broen, vurderer han.

- Jeg er helt overbevist om, at om 5-6 år, når dette byggeri er overstået, så vil mange flere vælge at tage over Kattegat. Alene den pause, man får om bord, samt at man undgår de store trafikale problemer, vil få mange til at ændre adfærd, siger Preben Wolff.

Hvis direktørens beregninger holder stik, vil cirka 200.000 – 300.000 af de bilister, der i dag vælger broen, vælge færgen, når hele vejnettet fra Holbæk til Vig er udbygget.

Linser i landskabet

Kører du på motorvejen mod Tuse Nord og spejder ud over de vestsjællandske marker, vil du muligvis bemærke tre nye bakker, der hæver sig knap 10 meter af mulden. Det er Uffe Wainø's bakker. Eller rettere, de er resultatet af en ekstra opgave, som Uffe Wainø fik af Vejdirektoratet i forbindelse med den nye motorvej. Der var 600.000 m³ jord til overs, som skulle bruges på strækningen.

Uffe Wainø er landskabsarkitekt på Vejdirektoratets projekt med at forlænge Holbæk-motorvejen til Vig. Han har i de sidste par år tilbragt tusindvis af timer på motorvejen og rastepladserne. Ikke i bil, men derimod foran sin computer og med tegnebrættet under armen ude på markerne, hvor vejen skulle placeres.

Tre linser

Et af resultaterne af de mange timer på vandring i området blev Uffe Wainø's tre bakker - eller "linserne", som Uffe Wainø har døbt dem på grund af deres særlige aflange form.

- Efter jeg var kommet hjem, sad jeg med min blyant og lagde nogle kurver på et kort. Pludselig trådte de tre linse-bakker frem fra papiret. Linserne har jeg forsøgt at lægge i en vifteform, så de giver en skulpturel virkning uden at slås med det oprindelige landskab, fortæller Uffe Wainø, som dermed på en smuk måde løste Vejdirektoratets problem med overskudsgrunden.

"Linserne" oplever du på den fem kilometer lange strækning fra Langerød til Tuse.



Landskabsarkitekt Uffe Wainø

Vikingskibets kurver

Selv om Uffe Wainø i dette tilfælde fungerede som problemknuser, så er hans egentlige opgave, at hele motorvejen kommer sikkert igennem landskabet med respekt for den omgivende ådal, de mange små landsbyer og udsigten over Holbæk Fjord. Umiddelbart en umulig opgave, skulle man mene. Men landskabsarkitekten peger på, at landskab og vej sagtens kan gå i spænd sammen.

- Vejen skal skæmme mindst muligt, og derfor er samspillet med landskabet utrolig vigtigt. Linjerne netop her ved fjorden giver sammen med motorvejen en meget smuk og vellykket geometri. Det er næsten som et vikingskibs kurver, siger Uffe Wainø.

Han glæder sig samtidig over, at den nye omfartsvej ved Tuse, som bliver bygget i samme forbindelse, genopretter den gamle landevej, så man passerer forbi Tuse Kirke, kroen og forsamlingshuset som i tidligere tider.

Skov og græs

Som landskabsarkitekt har han også det store lugejern med i sin bagage. Han giver nemlig landskabet omkring motorvejen sin egen beplantning, efter entreprenørens store maskiner har forladt området. Der bliver plantet skov ved Tuse og omkring de kommende rasteplasser, mens de tre "linser" bliver dækket af græs. Tilsammen skal det sikre det vigtige samspil med det bevaringsværdige område.

- Jeg håber, at folk på og omkring vejen vil opleve, at faunaen og vejen går hånd i hånd. Og så vil jeg gerne opfordre folk til at give sig tid til at se ud over landskabet. Vejen nydes jo i farten, men man skal også finde plads til at dvæle ved den omgivende natur på rejsen, siger Uffe Wainø.



De tre nye bakker træder tydeligt frem i vinterlandskabet

Miljø

For at mindske risikoen for at vandløbene forurennes, bliver regnvand fra vejen ledt til nogle såkaldte regnvandsbassiner. Bassinerne opsamler vandet og opfanger eventuelle olierester og lignende, inden vandet ledes ud i naturen. Vandets udløb til bække og åer reguleres, så vandløbene ikke oversvømmes med risiko for, at de eroderes.

Vi har søgt at udforme bassinerne som naturlige søer, der er tilpasset landskab og beplantning. På strækningen fra Langerød til Tuse er der taget specielt hensyn til Kalvemose Å. Bassinerne er ekstra store, og afløbene til åen er udført, så de kun har en begrænset kapacitet. På denne måde ledes vandet langsomt ud i å-systemet end før, motorvejen blev anlagt.

Landskab og dyreliv

Motorvejen forløber gennem et forholdsvis åbent storbølget morænelandskab med en ret tæt bebyggelse i form af landsbyer, udflyttede gårde og husmandssteder.

Landskabet præges også af en del vandløb og våde lavtliggende arealer.

Der er etableret en faunapassage ved lavningen vest for etapeafslutningen. Faunapassagen består af et mindre faunarør under vejen. Dermed kan potedyr og padder komme under vejen.

Regnvandsbassin ved
Ringstedvej



I forbindelse med, at flere mindre vandhuller er udgravet og nedlagt, er der fundet lossepladsfyld, som er kørt til en godkendt losseplads. Vi har også analyseret både jorden i rabatterne og råjorden ved de veje, der er nedlagte og opbrudte. Jorden er derefter placeret i et vejareal, hvor den ingen skade gør.



Måne-vandnymfe

Måne-vandnymfen

Vi har registeret en stor bestand af Måne-vandnymfer i et vandhul syd for rasteanlægget ved Springstrup.

Måne-vandnymfen er et rovdyr, der i høj grad er afhængig af synet. Dens øjne sidder på siden af hovedet og giver hermed et "surround" syn. Dens ben er rettet fremad, så forbenene danner en "fange-

kurv", og de er yderligere velegnede til at fange insekter, da de er besat med torne.

Måne-vandnymfen er en renavdsart. Det betyder, at den trives bedst i rene vandhuller, der ikke indeholder for meget næring.

På trods af, at Måne-vandnymferne er meget smukke, er de formentlig nemme at overse, da de har en kort flyvetid.

Måne-vandnymfen er en ret sjælden art i Danmark. Bestanden ved Springstrup er sandsynligvis den eneste større bestand på Sjælland.

Måne-vandnymfen er opført som næsten truet på Den Danske Rødliste. For at følge bestandens udvikling vil vi overvåge vandhullerne omkring Springstrup i en længere årrække. Hvis vandstanden i et vandhul synker, vil vi etablere et nyt vandhul til erstatning, så bestanden fortsat har gode muligheder for at udvikle sig.

Kunstnerens inspiration blev reddet

Jeg var da nervøs ved, at vejen skulle komme. Det så ud til, at den ville komme til at ligge så højt, at min pragtfulde udsigt over markerne ville blive taget fra mig af et autoværn. Men så en dag stillede der tre mand fra Vejdirektoratet ved mit hus... Sådan begynder Poul Christensens historie om sit tætte naboskab gennem tre år med forlængelsen af Holbækmotorvejen til Vig.

Naboskabet har budt på lidt af hvert. Fra sit bindingsværkshus på Søstrupvej har Poul Christensen fulgt det ene vognlæs efter det andet rumle forbi med materialer til det store arbejde. Den nye motorvej er i bogstaveligste forstand blev fragtet lige forbi huset.

- Det har støvet lidt, men det har egentlig ikke generet mig. Jeg har altid hilst på chaufførerne, og de har undervejs hjulpet mig med nogle småting, som jeg ikke selv har kunnet magte, siger Poul Christensen, der er pensioneret præst.

Vejen skulle hæves

Også materialer til den nye bro, der fører Søstrupvej over motorvejen, har passeret forbi. Men her opstod problemet, for med den nye motorvej skulle vejen foran hans hus hæves 1,25 meter i forhold til det eksisterende niveau.

Den tidligere præst har siden 2002 helliget sig malerkunsten, og han har både atelier og et lille galleri i forbindelse med sit hus, hvor lokale kunstnere udstiller.

Et besøg i atelieret afslører, at netop landskabet ved Søstrupvej går igen i mange af Poul Christensens malerier.



Poul Christensen

Men med den hævede vej og oven i købet med et autoværn monteret ville udsigten fra atelierets vinduer forsvinde.

- Jeg hører til dem, som respekterer, at det er nødvendigt med en motorvej, og at det kan give gener. Det accepterer jeg. Men jeg var meget ked af at skulle miste min udsigt. Jeg vil have lov til at kigge ud over de åbne marker. Min kone og jeg har jo netop valgt huset for dets flotte beliggenhed, siger han.

Udsigten reddet

Derfor kontaktede han Vejdirektoratet, inden arbejdet var gået i gang på Søstrupvej. Kort tid efter stillede tre ingeniører i atelieret hos Poul Christensen. De lyttede til hans bekymringer og gennemgik projektets tegninger igen for at finde en ny løsning, som kunne gøre alle parter tilfredse.

- Tre dage senere ringede de til mig med et nyt forslag. Projektet var blevet lavet om, og

ville jeg have noget imod, at vejen kun blev hævet med 23 cm? Det havde jeg selvfølgelig ikke, husker Poul Christensen med et smil.

Med den nye vej er udsigten nu reddet. Samtidig har Poul Christensen fået et fint udsyn til tre nye tilføjelser i horisonten. En del af overskudsjorden fra motorvejsbyggeriet er blevet til tre bakker, der som ny inspiration muligvis vil finde vej til kunstnerens lærred.

Ekspropriation og jordfordeling

Motorvejen har berørt mange lodsejere. Nogle har fået eksproprieret hele deres ejendom, nogle har måttet afstå en del af ejendommen, og andre har fået pålagt nogle begrænsninger på ejendommen.

For at afhjælpe de gener, der er påført landbrugsejendommene ved gennemskæringen af deres jorde, er der gennemført en jordfordeling. Jordfordelingen har medført, at ejendommene fortrinsvis har jord på samme side af motorvejen som deres bygninger.

Arealer til jordfordeling er erhvervet sammen med arealerne til motorvejen ved ekspropriation.

Støj

Motorvejen ligger i det åbne land. Det medfører, at det kun er få ejendomme, der bliver påvirket med et støjniveau over 55 dB. På de strækninger, hvor vejen er gravet ned, bliver støjdbredelsen dæmpet væsentligt.

Ekspropriation

- ▶ 85 ejendomme har været berørt af ekspropriation.
- ▶ Ud af de 85 ejendomme har det været nødvendigt at ekspropriere 11 hele ejendomme, hvoraf 9 er revet ned, 1 er solgt og 1 er under salg.
- ▶ Der er eksproprieret 334 hektar jord i forbindelse med motorvejsprojektet. Heraf er cirka 250 hektar indgået i jordfordeling. De resterende 84 hektar er brugt til selve vejprojektet.
- ▶ Ekspropriationerne af de hele ejendomme har fundet sted både som forlodsovertagelser efter projekteringslovens vedtagelse og som almindelige overtagelser efter detailbesigtigelsen.
- ▶ Ekspropriationskommissionen har gennemført alle ekspropriationer.
- ▶ 3 sager er gået videre til taksation hos Taksationskommissionen.

Fakta om motorvejen



Dobbeltdækkertog på
banebroen

Motorvejens udseende

- ▶ Motorvejens standardbredde er 28,0 m.
- ▶ Motorvejen er opdelt i:
 - ▷ 2 kørebaner a 8,5 m inkl. kantbaner a 0,5 m
 - ▷ 2 belagte nødspor a 2,5 m
 - ▷ 2 nødrabatter a 1,0 m
 - ▷ 2 yderrabatter a 1,0 m
- ▶ Midterrabbatten varierer i bredde for at sikre, at trafikanterne har gode oversigtsforhold på alle strækninger af vejen. Derfor er vejen på nogle steder bredere end 28 m.



Seks nye broer

Der er anlagt 6 nye broer på strækningen:

- ▶ Bro der fører Søstrupvej over motorvejen.
- ▶ Jernbanebro der fører jernbanen mellem Holbæk og Kalundborg over motorvejen. Den eksisterende jernbanedæmning er omlagt og hævet på en ca. 1,5 km lang strækning for at tilpasse den nye jernbanebro til den eksisterende jernbane.
- ▶ Bro der fører Kalundborgvej over motorvejen.
- ▶ To broer ved den fordelerring, der ligger ved motorvejens afslutning
- ▶ Bro der fører Landevejen over Tuse Å.

Broernes udseende

- ▶ Alle 6 nye broer er mellem 40 og 60 m lange.
- ▶ De 4 af broerne er 2-fags broer.
- ▶ Broen, der fører Landevejen over Tuse Å, er en 3-fags bro.
- ▶ Jernbanebroen er udført som en 4-fags bro. Dermed kan broen opnå en slank overbygning på trods af en stor belastning fra togene.

Broarbejde på Søstrupvej



Tilslutningsanlæg

Der er to muligheder for at komme på eller af motorvejen mellem Langerød og Tuse Nord – enten syd eller vest for Holbæk.

Kommer man fra den sydlige del af Holbæk, kører man ad Ringstedvej, der sluttet til motorvejen i den østlige ende.

I den vestlige ende af Holbæk er det muligt at komme på motorvejen ved Tuse Nord. Her forbindes motorvejen med den nye omfartsvej, Landevejen, og med Tuse Lågevej. Motorvejen slutter umiddelbart nord for det anlæg, der forbinder motorvejen til de to landeveje. Herfra er det både muligt at komme mod nord ad Nykøbingvej, mod syd ad Tuse Lågevej eller mod vest ad Landevejen.

Sikkerhed og udstyr

På motorvejsstrækningen er der etableret følgende udstyr:

- ▶ Dobbeltsidet stålautoværn i midterrabatten.
- ▶ Enkeltsidet stålautoværn i yderrabat efter behov.
- ▶ Retroflekerende vejvisningstavler.
- ▶ Kantbaner med akustisk effekt med retroflekerende termoplast.
- ▶ Nødtelefoner for hver ca. 2 km.
- ▶ Kantpæle med reflekser.

Jord, sand og grus

- ▶ Der er tilsammen afgravet, indbygget og udsat ca. 760.000 m³ jord. Det svarer til cirka 38.000 vognlæs.
- ▶ Derudover er der tilført og indbygget cirka 273.000 m³ sand og grus.



Udlægning af asfalt under banebroen

Belægning

Opbygningen af belægningen på motorvejen er beregnet til at kunne holde til den forventede trafik i cirka 20 år.

Den består af:

- ▶ 3,5 cm slidlag udført af skærvemastiks (SMA)
- ▶ 6 cm asfaltbetonbindelag (ABB), som er en særlig stabil asfalt, der anvendes for at modvirke, at bilernes kørespor udhuler asfalten
- ▶ 15 cm grusasfaltbeton (GABII)
- ▶ 20 cm stabilt grus (SGII)
- ▶ 40 – 60 cm bundsand (BS)



Økonomi

Den samlede anlægssum for strækningen fra Holbæk til Tuse Nord udgør 271 mio. kr.

Projektering og udførelse

Følgende virksomheder har været involveret i projekteringen:

- ▶ Skitse- og detailprojekt: Vejdirektoratet, Anlægsområdet
- ▶ Æstetik og beplantning: Thing & Wainø
- ▶ Geoteknik: Rambøll
- ▶ Broer: Carl Bro + Rambøll
- ▶ Afvanding: Orbicon (tidl. Hedeselskabet)
- ▶ Miljø: Ejlskov Consult + Carl Bro + Rambøll
- ▶ Belysning: Hansen & Henneberg
- ▶ Nødtelefoner: Bravida Danmark as
- ▶ Arkæologi: Holbæk Museum.

Følgende virksomheder har været involveret i anlæg af motorvejen:

- ▶ Broer: E. Pihl & Søn A.S.
- ▶ Sporarbejde: Banedanmark, Entrepriser
- ▶ Sikringsarbejder: Banedanmark, Entrepriser
- ▶ Jord og belægning: M.J. Eriksson A/S
- ▶ Tavler: Daluiso A/S og NCC Roads A/S
- ▶ Belysning: Wicotec A/S og Eiland Electric A/S
- ▶ Nødtelefoner: Bravida Danmark as

Entrepriserne er gennemført efter offentligt udbud og med valg af det billigste tilbud.

Vejdirektoratet
Niels Juels Gade 13
Postboks 9018
1022 København K
Telefon 3341 3333
Telefax 3315 6335

Vejdirektoratet
Guldalderen 12
2640 Hedehusene
Telefon 4630 7000
Telefax 4630 7105

Vejdirektoratet
Thomas Helsteds Vej 11
Postboks 529
8660 Skanderborg
Telefon 8993 2200
Telefax 8652 2013

vd@vd.dk
Vejdirektoratet.dk

Udgivet af Vejdirektoratet, august 2006

Tekst: Niels Jørgen Larsen
Andrew Langkjær
Jane Birch Larsen
Kort. © Kort- og Matrikelstyrelsen
Foto: Henrik Vincentsen
Frederik Johannsen
Peter Andersen
Mols-Linien
Vejdirektoratet
Layout: Lene Christina Møller
Oplag: 2000 stk.
Tryk: Vejdirektoratet, Anlægsområdet

