

# RUTE 23, SKOVVEJEN - MÅLRETTEDE INDSATSER

## INDLEDNING

Skovvejen mellem Holbækmotorvejen og Kalundborg er – via færgeforbindelsen mellem Kalundborg og Århus – en del af hovedforbindelsen mellem Sjælland og Jylland. Fremkommeligheden på Skovvejen kan forbedres betydeligt gennem en række målrettede opgraderinger, som samtidig vil kunne indgå som elementer i senere fuld udbygning af Skovvejen til motorvej på hele strækningen mellem Holbækmotorvejen og Kalundborg.

På denne baggrund er parterne (regeringen, Socialdemokraterne, Dansk Folkeparti, Socialistisk Folkeparti, Det Radikale Venstre og Liberal Alliance) bag aftalen om en grøn transportpolitik enige om, at perspektivet på sigt er at etablere motorvej på strækningen. Parterne bag aftalen er endvidere enige om, at der for det første nu og her gennemføres opgraderinger på den østligste del af strækningen indenfor en ramme på 200 mio.kr.

Dette notat beskriver de påtænkte opgraderinger på den østlige del af strækningen.

Det fremgår desuden af aftalen, at der skal igangsættes en VVM-undersøgelse vedrørende etablering af en 3 km ny motorvejsstrækning syd om Regstrup til anslået 300 mio. kr., hvor der i dag er 2-sporet landevej. Undersøgelsen vil foreligge i 2011. En gennemførelse af projektet ved Regstrup vil sammen med de omtalte opgraderinger medføre, at der etableres motorvej på den 12 km lange strækning mellem Holbæk og Regstrup.

Endelig har parterne bag aftalen om en grøn transportpolitik besluttet, at der afsættes yderligere 15 mio.kr. til gennemførelsen af en fuld VVM-undersøgelse efter 2011 for den resterende del af strækningen helt frem til Kalundborg. Sammen med udbygningen af Nordvestbanen mellem Lejre og Vipperød vil trafikforholdene i korridoren dermed forbedres markant og understøtte væksten i området.

## FORSLAG TIL OPGRADERING

Vejdirektoratet har igangsat en proces med at udarbejde skitseprojekter for punktvisse opgraderinger på østligste delstrækning af Skovvejen, der i dag er udformet som 4-sporet motortrafikvej med kryds i niveau samt en rundkørsel.

Der har i forbindelse med projektet været holdt et borgermøde på Vipperød Skole, og et møde med lokalforum Regstrups motorvejsgruppe. På begge de to møder var der stor interesse for projektet, og der kom adskillige ændringsforslag og alternativer til projekterne. Alle ændringsforslag og alternativer er vurderet og i relevant omfang indarbejdet i projektet.

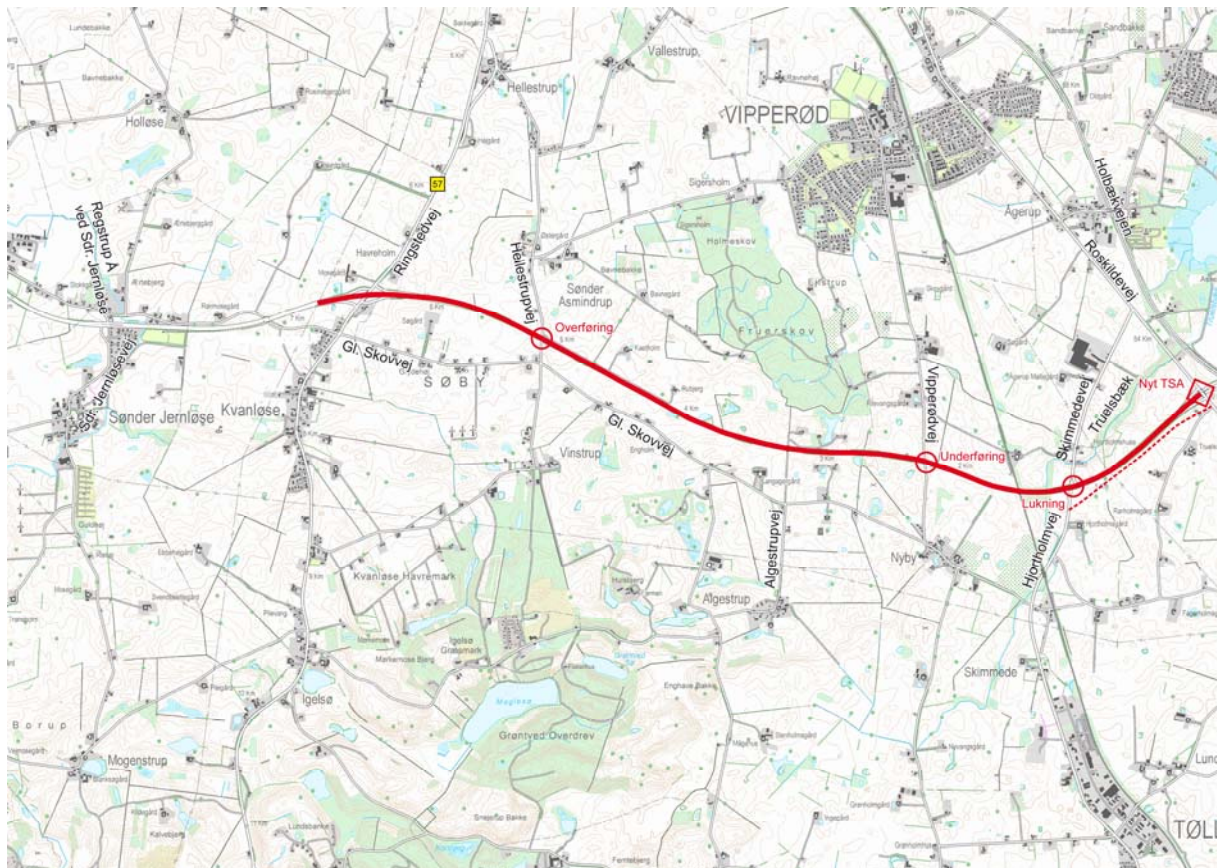
Der har ud over borgermøde og møde med Lokalforum i løbet af projektet løbende været drøftelser med kommunen om de forskellige delprojekter. På baggrund heraf foreslås følgende delprojekter gennemført:

1. Etablering af nyt tilslutningsanlæg ved Roskildevej.
2. Hjortholmvej afbrydes ved rundkørslen øst for banen og rundkørslen nedlægges.
3. Hjortholmvej forlænges syd for rundkørslen fra Hjortholmvej til Roskildevej.
4. Etablering af vejunderføring af Vipperødvej.
5. Etablering af vejoverføring af Hellestrupvej.

6. Etablering af midterautoværn på hele strækningen.
7. Fjernelse af parkeringslommer langs skovvejen.

Det forventes, at der vil blive skiltet med 110 km/t på hele strækningen, dog forventes at der vil blive skiltet med 90 km/t ved Skovvejens udfletning fra Holbækmotorvejen pga. af oversigtsforhold.

I figur 1 ses et oversigtskort med placeringen af de forskellige delprojekter.



Figur 1. Oversigtskort med markering af delprojekter. Stiplede linje indikerer den omtrentlige beliggenhed af forlængelse af Hjørholmvej.

#### TILSLUTNING VED ROSKILDEVEJ

Det er valgt at placere en fuld tilslutning ved Roskildevej. Løsningen indebærer, at den eksisterende Hjørholmvej syd for Skovvejen afbrydes og forlænges langs den eksisterende Skovvej frem mod Roskildevej. Tilslutningsanlægget udføres med til- og frakørselsramper mellem Skovvejen og Roskildevej, og der etableres ny rundkørsel på Roskildevej, der tilsluttes den forlagte Hjørholmvej.

Med denne løsning får specielt industriområdet nord for Tølløse, men også oplandet sydvest for jernbanen får god tilgængelighed til Skovvejen i begge retninger og samtidigt sikres en god tilslutning til Holbækmotorvejen gennem dette anlæg.

Lukningen af Hjørholmvej vil betyde et markant fald i trafikken på Hjørholmvej nord for Skovvejen. Hjørholmvej har her et smalt profil, og lukningen vil være en fordel for trafikafviklingen og trafikikkerhe-

den.. En aflastning af Skimmedevej vil samtidigt betyde en aflastning af trafikken i T-krydset med Roskildevej, med deraf følgende forbedret trafiksikkerhed.

Tilslutning ved Roskildevej vil betyde, at trafikken fra områderne omkring Tølløse vil få en mindre omvejskørsel for at komme mod Kalundborg ad Skovvejen.

Ifølge trafikmodelberegningerne vil en del af trafikken, der i dag anvender rundkørslen ved Hjortholmvej i stedet vælge at køre gennem Tølløse By. Det vurderes dog at udbygningen af Nordvestbanen mellem Lejre og Vipperød vil betyde at trafikken på tværs af Tølløse vil blive besværliggjort, hvilket vil opveje den beregnede ekstra trafik.

Etablering af et fuldt tilslutningsanlæg ved Roskildevej med en samtidig forlængelse af Hjortholmvej som beskrevet ovenfor vil få betydning for trafikken gennem Nyby. Der er således beregnet at der vil ske en halvering af trafikken på Gammel Skovvej gennem Nyby ligesom Vipperødvej vil blive aflastet for trafik.

Der er i forbindelse med projektet gennemført trafikmodelberegninger af konsekvenserne af de forskellige forslag, beregningerne viser, at den bedst mulige trafikafvikling og generelle trafiksikkerhed, vil kunne opnås ved en lukning af Hjortholmvej, med etablering af en ny vej parallelt med Skovvejen til Roskildevej.

For de relativt få beboere langs den eksisterende Hjortholmvej, vil lukningen af Hjortholmvej give dårligere tilgængelighed på tværs af Skovvejen. Det skal i forbindelse med de senere faser vurderes om specielt landbrug med jorder på begge sider af Skovvejen kan indgå i en jordfordeling.

På figur 2 ses en principskitse af tilslutningen ved Roskildevej og forlængelse af Hjortholmvej.



Figur 2: Principskitse af tilslutningen ved Roskildevej

## UNDERSØGTE ALTERNATIVER

### Alternativ 1: Hjortholmvej

Det er undersøgt om Hjortholmvej i stedet kan tilsluttes Skovvejen i et fuldt tilslutningsanlæg.

Der er omkring Hjortholmvej store terrænmæssige forskelle, der betyder at et fuldt tilslutningsanlæg ved Hjortholmvej er vanskeligt at få tilpasset de eksisterende forhold, da det bl.a. ville medføre at den eksisterende jernbanebro ved Vestbanen vil skulle ombygges. Der er vurderet på forskellige under og overføring af

Hjortholmvej i forbindelse med et tilslutningsanlæg her. Overføring vil medføre ca. 10 meter høje dæmnin-ger nord for Skovvejen. Det vil samtidigt medføre ekspropriation af minimum en ejendom, og der skal etab-leres en ny faunapassage over Truelsbæk.

Ud over de direkte arbejder i forbindelse med tilslutningsanlægget vil Hjortholmvej/Skimmedevej over en længere strækning skulle udbygges gennem ret kuperet terræn, hvilket betyder at der skal foretages ret omfattende afgravninger eller påfyldninger for at få ordentlige oversigtsforhold.

Der er tillige undersøgt en mulig løsning hvor der etableres et ruderanlæg, som tilslutning ved Hjortholmvej. I dette tilfælde vil de vestvendte ramper, uanset om Hjortholmvej føres over eller under Skovvejen, have en total længde og udstrækning der gør, at der skal laves nye faunapassager vest for Hjortholmvej, på begge sider af Skovvejen. Det vil også være nødvendigt, at etablere nye jernbanebroer nord og syd for Skovvejen.

Alternativt til et ruderanlæg er sløjferamper undersøgt. Når sløjferampen rammer krydsningen mellem Hjortholmvej og Skovvejen, skal rampen være i samme niveau som Skovvejen, hvilket betyder at sløjfe-rampen først skal gå mere end 700 meter mod øst inden trafikken vender og kører mod vest for at komme ind på motorvejen mod Kalundborg. Et sløjfeanlæg vil altså medføre at "buen" i sløjfen næsten vil komme til at ligge helt henne ved Roskildevej, for at vi kan opnå 80 km/t inden trafikken fletter ind mod Kalundborg

Endeligt må det med etablering af tilslutning ved Hjortholmvej forventes, at trafikken på Skimmedevej stiger i et omfang så krydset med Roskildevej skal ombygges formentligt til rundkørsel.

#### Alternativ 2: Tilslutning ved Vipperødvej

Det sidste alternativ til tilslutning ved Roskildevej der er undersøgt er en tilslutning ved Vipperødvej.

En sådan løsning vil kræve en ny vej nord om Nyby, for at skåne byen for store mængder gennemkørende trafik.

Det er vurderet at en omfartsvejsløsning ved Nyby vil medføre krydsning af vandløbet Truelsbæk, hvilket bla. vil betyde at der er behov for en faunapassage.

Ved en løsning hvor Vipperødvej tilsluttes Skovvejen vil trafikken på Vipperødvej stige fra de i dag ca. 900 biler i døgnet til mere end 3100 biler i døgnet, det vil betyde en større utryghed for cyklister der bruger ve-jen. Vipperødvej indgår i Holbæk Kommunes stiplan, som en fremtidigt trafiksti mellem Tølløse og Vippe-rød.

Det vurderes desuden, at den stigende trafik på Vipperødvej vil betyde at Vipperødvej skal gennemgå en ombygning både i opbygning og bredde på grund af den øgede trafik. Udbygningen vil betyde at der skal ske ekspropriationer langs Vipperødvej til vejudvidelse og evt. også til cykelsti.

Der er ikke foretaget egentlige støjberegninger for en Vipperødvejsløsning, men en stigning i trafikken som beskrevet ovenfor, vil betyde at dele af husene i Nyby, og de sydlige dele af Vipperød, vil blive belastet af en langt højere støj end i dag. Specielt ejendomme langs den nye sydlige omfartsvej, hvor en tilslutning ved Vipperødvej vil betyde en stigning i trafikmængden fra ca. 3.000 biler i døgnet til ca. 5.000 biler i døgnet vil opleve en højere støjpåvirkning.

Vurderingerne af de fremtidige trafikstrømme indikerer at der vil komme mere lokal trafik gennem Vipperød og forbi skolen i Vipperød, hvilket er vurderet ikke at være hensigtsmæssigt. Samtidigt vil trafikmængden gennem Tølløse stige til 4900 – 6000 biler i døgnet på tværs af jernbanen. Krydsningen af jernbanen i Tøl-løse indgår i udbygningsprojektet for jernbanen mellem Lejre og Vipperød. Der skal etableres en niveaufri skæring under meget trange arealvilkår i Tølløse, muligvis med kørselsbegrænsninger. Sammenholdt med



det vedtagne udbygningsprojekt for jernbanen mellem Lejre og Vipperød er det vurderet at være uhen-sigtsmæssigt.

En Vipperødvejsløsning vil have flere konsekvenser for miljøet. Ved en sydlig løsning, hvor der etableres en omfartsvej fra Gl. Skovvej til Vipperødvej, berøres den økologiske forbindelse i krydset Gl. Skov-vej/Hjortholmvej, der er udpeget i forbindelse med Truelsbæk. Det vil medføre at der skal etableres mindst en faunapassage. Derudover vil løsningerne berøre 2-3 søer, der er beskyttet af naturbeskyttelsesloven.

Ved en mere nordlig løsning, hvor der etableres en parallelvej fra Hjortholmvej til Vipperødvej tæt på den eksisterende Skovvej, skal den økologiske forbindelse ved Truelsbæk krydses, og der er et fredet dige, der vil blive gennemskåret.

#### VIPPERØDVEJ

Den eksisterende Vipperødvejs krydsning med Skovvejen, giver adgang fra Nyby til Vipperød. I forbindelse med borgermødet på Vipperød Skole, blev der givet udtryk for at der var et stort lokalt behov for at kunne krydse Skovvejen her, specielt fordi mange af de lokale fritidstilbud ligger i Vipperød, og det derfor er nød-vendigt at kunne nå disse på cykel fra bl.a. Nyby. Det blev samtidigt fremført at Vipperødvej i dag anvendes til en del landbrugskørsel, og store transporter til og fra landbrug.

Som nævnt før viser model beregninger at trafikken på Vipperødvej i den fremtidige situation vil falde med op mod halvdelen af den nuværende trafik, det må derfor forventes at Vipperødvej fredeliggøres i væsent-ligt omfang, og at cykeltrafikken på tværs af Skovvejen vil vælge at krydse på dette sted. Vipperødvej er i Holbæk Kommunes stiplan udpeget som trafiksti, og underføringen forberedes bla. herfor til at der på sigt kan etableres cykelbaner langs Vipperødvej.

Trafikmodelberegningerne viser at der uanset om Vipperødvej lukkes eller holdes åben for trafik vil ske en reduktion i trafikbelastningen på Gammel Skovvej gennem Nyby. Der kører i dag ca. 1.200 biler i døgnet på Gammel Skovvej såfremt Vipperødvej holdes åbent vil der i fremtiden køre under 600 biler i døgnet på samme strækning.

#### HELLESTRUPVEJ

Hellestrupvej føres over Skovvejen på en bro. Overføringen sikrer at Ringstedvej, der er hovedrute mellem bla. Holbæk og Sorø ikke generes af lokaltrafik, herunder landbrugstrafik der dagligt færdes mellem specielt Asmindrup og Kvanløse.

Broen over Hellestrupvej udføres således, at der på sigt kan etableres cykelsti på Hellestrupvej, dog såle-des at broen udføres med så smalt et profil som muligt, for at minimere indgrebene i de omkringliggende ejendommers arealer.

Trafikalt betyder lukningen af adgang til Skovvejen ved Hellestrupvej, at Hellestrupvej mellem Sønder As-mindrup og Skovvejen vil blive benyttet af under 1000 biler i døgnet mod ca. 1600 i dag. Til gengæld vil der ske en mindre stigning på ca. 100-200 biler i døgnet på gammel Skovvej mellem Hellestrupvej og Ringsted-vej.

Et alternativ med forlængelse af Asmindrupvej frem til Ringstedvej er indledningsvist undersøgt. På bor-germødet fremgik det at Hellestrupvej i dag anvendes til landbrugskørsel, og at en løsning med forlængelse af Asmindrupvej vil betyde væsentlige gener for trafikken på Ringstedvej. Det er vurderet, at de to løsninger økonomisk set er ligeværdige. Sammenholdt med de forholdsvis begrænsede trafikale konsekvenserne af at etablere en vejoverføring ved Hellestrupvej er en forlængelse af Asmindrupvej valgt fra.



## PROJEKTAFSLUTNING

Umiddelbart efter det eksisterende tilslutningsanlæg ved Ringstedvej/Rute 57 afsluttes motorvejen. Afslutningen sker ved at hastigheden skiltes ned til de eksisterende 90 km/t. Motorvejen afsluttes herved direkte i den eksisterende motortrafikvej øst for Sønder Jernløse. Hastigheden nedskiltes fra 110km/t til 90 km/t. Denne løsning medfører, at der ikke må være let eller langsomkørende trafik på strækningen mellem rundkørslen ved Nørre Jernløse og motorvejsafslutningen.

### Alternativer

Der er arbejdet med tre alternativer for afslutning af projektet i Sønder Jernløse.

Alternativ 1: Etablering af rundkørsel ved Sønder Jernløsevej. Hvis motorvejen skal afsluttes i en tilslutning ved Sønder Jernløsevej er en rundkørsel den mest trafiksikre løsning. En rundkørsel vil dog skulle fjernes igen, når motorvejen skal videreføres syd om Regstrup.

Lokalt har motorvejsgrupper i Lokalforum Regstrup ytret stor bekymring for, hvorvidt en rundkørsel er den rigtige løsning. En rundkørsel vil betyde flere accelerationer og opbremsninger på strækningen foran husene, der ligger ud til Skovvejen. Husene er allerede i dag støjbelastede.

Alternativ 2: En underføring af Sønder Jernløsevej. Motorvejen afsluttes herved direkte i den eksisterende motortrafikvej ved eller vest for Sønder Jernløse. Hastigheden nedskiltes fra 110 km/t til 90 km/t før rundkørslen ved Nørre Jernløse

Der er udarbejdet en skitse af muligheden for at etablere en vej tunnel under Skovvejen ved Sønder Jernløse. Da vej tunnelen skal graves længere ned end den eksisterende stitunnel for at opnå en tilstrækkelig frihøjde, kan det ikke lade sig gøre at bibeholde det eksisterende tracé. Det vil betyde at der skal forholdsvis store jordarbejder og vej anlægninger til. Der er ikke sikkerhed for, at tunnelen kan genanvendes i forbindelse med videreførelsen af rute 23 som motorvej syd om Regstrup. Overslagsmæssigt vil en tunnel løsning koste omkring 20 millioner.

Alternativ 3: En afslutning af motorvejen i et signalkryds. Der er på grund af for høje hastigheder i tilfarer risiko for, at et signalanlæg vil betyde flere ulykker. Som for rundkørsels løsningen har motorvejsgrupper i Lokalforum Regstrup ytret stor bekymring for, hvorvidt et signalanlæg er den rigtige løsning. Et signalanlæg vil som en rundkørsel betyde flere accelerationer og opbremsninger på strækningen foran husene, der ligger ud til Skovvejen. Husene er allerede i dag støjbelastede.

## MIDTERAUTOVÆRN

En del af opgraderingen er at etablere midterautoværn på hele strækningen. Midterautoværn er en forudsætning for, at hastigheden på strækningen kan hæves til 110 km/t.

## PARKERINGSLOMMER

De eksisterende parkeringslommer på strækningen er for små til at kunne anvendes til nødlommer. Det er derfor vurderet at de skal fjernes. Som udgangspunkt fjernes de eksisterende P-skilte og asfalten fræses af og erstattes af et muldlag for at give en pænere overflade og for at tydeliggøre, at der ikke er tale om parkeringslommer.



## AFRUNDING

Som nævnt ovenfor er det hensigten, at Skovvejen på sigt skal opgraderes til motorvej. De ovenfor beskrevne projekter er det første skridt hen imod en sådan motorvej, dog således at opgraderingerne ikke omfatter nødspor. Etablering af nødspor vil ikke kunne ske indenfor de afsatte økonomiske rammer til opgradering af Skovvejen. I forbindelse med udarbejdelsen af projekterne er der udarbejdet et anlægsoverslag for de beskrevne projekter.

Såfremt det ved udbud af opgaverne viser sig, at der er rum i budgetrammen igangsættes yderligere projekter til yderligere forbedringer af den samlede strækning. Af mulige ekstraprojekter kan nævnes:

- Opgradering af rampekryds ved Ringstedvej, hvor der i dag er begyndende problemer med trafikafvikling eksempelvis ved etablering af signalanlæg eller rundkørsler.
- Etablering af støjskærm langs Skovvejen ved Sønder Jernløse, hvor der i dag allerede er støjbela-stede boliger.
- Videreførelse af autoværn og fjernelse af nødlommer frem til Sdr. Jernløse.

Projektet skal inden udførelse underkastes en VVM-screening hos Miljøcenter Roskilde, og der skal gennemføres en detailprojektering og en trafiksikkerhedsrevision, der kan derfor ske mindre ændringer i projektets udformning.

