



Til Vejdirektoratet

14. juni 2023

### **Høringsvar til ny miljøkonsekvensvurdering af 3. etape af Kalundborgmotorvejen**

<https://vejdirektoratet-public.rhs.niras.dk/WebRegistrering/Registrering?hoeringid=f5767fb0-087f-4a29-9a39-a9204be05cd6>

Vejdirektoratet har opdateret VVM-undersøgelsen fra 2012 for 3. etape af Kalundborgmotorvejen, og sendt den sammenfattende rapport 'Projektforslag og ny miljøkonsekvensvurdering af 3. etape af Kalundborgmotorvejen' i høring. Rapporten bygger bl.a. på en ny miljøkonsekvensrapport af Kalundborgmotorvejens etape 3 af april 2022, udarbejdet af Cowi.

Foreningen Nej til Motorvej på Røsnæs har en række kommentarer til ny miljøkonsekvensvurdering af 3. etape af Kalundborgmotorvejen:

- Kalundborgmotorvejen etableres for at spare 6 minutter mellem Hovedstadsområdet og Kalundborg. Projektet har samlet set en ringe samfundsøkonomi. Dette på trods af at tab af naturværdier og påvirkning af rekreative områder ikke er værdisat, hvilket vi skal beklage.
- Hovedargumentet for en motorvej Regstrup-Kalundborg er højere hastigheder. Det er at gå i den forkerte retning, og vi er uforstående over for, at man ikke lytter til den bekymring, der er i dag i forhold til støjs påvirkning af borgernes helbred samt WHO's anbefalinger om at benytte en lavere støjgrænse på 53 dB. Vi efterlyser at borgernes støjbelastning fra motorvejen revurderes i forhold til de i dag kendte sundhedsmæssige gener.
- Det er stærkt bekymrende, at der kun er afsat meget få midler til støjdæmpende foranstaltninger, og kun hvor der er en samlet støjbelastet beboelse på 6 enheder eller derover.
- Projektforslaget bør omtale erstatning til de berørte beboere, og vi finder at man udover de lovpligtige ekspropriationsregler også bør kompensere de beboere, der får (yderligere) støjgener af at motorvejen etableres, samtidig med et fald i huspriserne.

- De fremskrevne transportberegninger er meget usikre, og motorvejen forekommer at være overflødig. En opgradering af togforbindelsen på strækningen med større pålidelighed og driftssikkerhed anses for en bedre og mere bæredygtig løsning.
- Der bør gennemføres nye konsekvensberegninger af støjscenarier på Kalundborgmotorvejen ved en eventuel ekstra belastning med trafik fra en fast Kattegatforbindelse.
- Vi er uforstående overfor at der kan planlægges for en motorvej, der binder Hovedstadsområdet og Kalundborg sammen, uden at der samtidig udarbejdes en Strategisk Miljøvurdering af de samlede potentielle miljøpåvirkninger, herunder fra en eventuel forlængelse med en fast forbindelse over Kattegat, på den givne strækning.

### Vores synspunkter uddybes nedenfor:

#### Kalundborgmotorvejens samfundsøkonomi

Kalundborgmotorvejen etableres for at spare transporttid og Vejdirektoratet anfører at færdiggørelse af Kalundborgmotorvejen vil give en tidsbesparelse på 6 minutter mellem Hovedstadsområdet og Kalundborg.

Der er gennemført en samfundsøkonomisk analyse af 3. etape. Her er så mange omkostninger og effekter knyttet til projektet 'som muligt' opgjort. Det er tidsgevinsterne, der bidrager til de positive effekter, og effekten heraf er opgjort til 2.435 millioner kr.

Det negative bidrag i form af sundhedsskadelige støjgener langs strækningen er opgjort til (kun) 20 mio. kr. Det angives at værdisættelse af effekter som følge af tab af naturværdier, påvirkning af rekreative områder m.fl. ikke er muligt.

**Vores kommentar:** Vi skal beklage, at det ikke er muligt at værdisætte effekter som følge af tab af naturværdier og påvirkning af rekreative områder. Vi forventer at resultatet af projektets samfundsøkonomiske analyse ville se væsentlig anderledes ud hvis der også blev taget hensyn til disse værdier.

Herudover er det svært at forstå at borgernes gener ved støjbelastning fra motorvejen kun tæller med som mindre end 1% ift. tidsgevinsten, altså at trafikanterne kan komme hurtigere frem.

Endelig må det konstateres at projektet samlet set har en ringe samfundsøkonomi, og Danmarks begrænsede CO<sub>2</sub>-budget bør ikke bruges på projekter med et så lavt samfundsøkonomisk afkast.

#### Støjbelastning fra Kalundborgmotorvejen

Når den nye motorvej er etableret, vil den tiltrække eksisterende trafik fra parallelle ruter og samtidig generere helt ny biltrafik.

Der er udarbejdet et basisscenarie og et projektscenarie, og det angives at det totale antal støjbelastede boliger i projektscenariet kun øges med syv boliger i forhold til basisscenariet, men at udbygning og etablering af motorvejen vil betyde, at støjen øges over de vejledende grænseværdier ved flere boliger, på trods af, at der etableres den foreslåede støjafskærmning. Vejdirektoratet

konkluderer derfor at Kalundborgmotorvejens etape 3 i driftsfasen vil have en væsentlig påvirkning af omgivelserne.

**Vores kommentar:** Den vejledende støjgrænse i Danmark for boligområder har været på 58 dB i mange år. Nyere anbefalinger fra WHO peger på en max støjgrænse på 53 dB af sundhedsmæssige årsager.

I de senere år er der kommet forskning, der viser, at det kan være sundhedsskadeligt at være udsat for støj. Hjerter-kar-sygdomme, stress, demens, diabetes og depression er nogle af de mulige sygdomsmæssige følger.

Ved den anbefalede støjgrænse på 58 dB påvirkes ca. 1000 beboelser på strækningen over støjgrænsen. Hvis WHO's støjgrænse lægges til grund kan man af vejdirektoratets støj- og arealkort aflæse, at flere tusinde beboelser over hele strækningen rammes af sundhedsskadelige støjgener. herunder også i de tættere boligområder, hvis man ser specifikt på Kalundborg.

Det er ubegribeligt, at vi i Danmark ikke hurtigt retter ind efter WHO's anbefalinger med den viden, vi har i dag.

Rigtig mange borgere er i dag belastede af eksisterende motorvejsanlæg, og flere kommuner omkring København vil have hastighederne sat ned på motor- og ringveje i deres områder. På samme vis arbejder flere kommuner langs motorvejen over Fyn på at få hastighedsnedsættelser alene på grund af vejstøjen.

Det er derfor stærkt bekymrende, at der kun er afsat meget få midler til støjdæmpende foranstaltninger, og kun, hvor der er en samlet støjramt beboelse på 6 enheder eller derover. Støjen er også en belastning for folk, der bor spredt.

Mens kommuner og borgere rundt omkring i Danmark kæmper for lavere hastigheder på eksisterende motorveje for at reducere støjbelastningen, er hovedargumentationen for en motorvej Regstrup-Kalundborg højere hastigheder.

Det er at gå i den forkerte retning, og vi er uforstående over for, at man ikke lytter til den bekymring, der generelt er opstået i forhold til borgernes sundhed.

### Erstatning

Det er uforståeligt, at der ikke nævnes noget om erstatning til de berørte beboere i Projektforslaget. Udover de lovpligtige ekspropriationstakster, finder vi det stødende, at rigtig mange beboere, der ikke har udsigt til evt. trafikale eller andre gevinster, må se i øjnene, at de ikke får noget ud af at motorvejen etableres, men tværtimod kan se frem til manglende kompensation og formentlig også et fald i huspriserne.

### Transportarbejdets forudsætninger

I dag kører der mellem 13.000 og 20.200 køretøjer på et gennemsnitlig hverdagsdøgn. Trafikken er størst på motorvejen i den østlige ende, og mindst på den vestlige del på den eksisterende hovedvej, frem mod Kalundborg. Vejdirektoratet forventer at trafikken på hele strækningen vil stige med cirka 1 % pr. år frem til 2030. Uagtet dette er det "ikke Vejdirektoratets forventning, at der vil blive udfordringer med trængsel på strækningen."

Når Kalundborgmotorvejen er færdigetableret, vil den eksisterende motorvej i den østlige ende få mere trafik, og Vejdirektoratets forventninger er, at der kører mellem 18.000 og 25.000 køretøjer på et typisk hverdagsdøgn i 2030.

**Vores kommentar:** Senest har NOVO Nordisk, hvis arbejdskraft-behov i Kalundborg-området og den dermed forventede vækst, ofte bruges som argument for at bygge motorvejen til Kalundborg, meldt ud, at firmaet forventer, at de igangværende fabriksudvidelser vil øge den nuværende arbejdsstyrke på ca. 4000 medarbejdere med ca. 425 nyansættelser af procesoperatører og ingeniører samt medarbejdere inden for administration og It.

Indtil motorvejen er færdig i 2028, vil NOVO Nordisk løse den stigende trafikbelastning - pga. fabriksudvidelserne med ca. 2500 håndværkere - ved at anlægge to parkeringspladser til shuttle-busser vest for Kalundborg ved Bjergsted og syd for ved rute 22. Dvs. når motorvejen er færdig, vil NOVO Nordisk kørselsbehov ikke blive så voldsomt som antaget (Erhverv Sjælland, 17. maj 2023).

Er man bekendt med Novo's fremtidsplaner efter de nuværende udbygninger?

Med hvilken sikkerhed fremskrives trafiktal for 2030 til mellem 18.000 og 25.000 køretøjer?

De fremskrevne transportberegninger er meget usikre, og motorvejen forekommer at være overflødig.

En trafikal løsning med opgradering af togforbindelsen på strækningen med større pålidelighed og driftssikkerhed anses for at være en bedre og mere bæredygtig løsning.

### Kattegatforbindelse

På baggrund af finanslovsaftalen for 2019 er der gennemført en forundersøgelse af en fast forbindelse over Kattegat. Forundersøgelsen blev offentliggjort den 15. juni 2022.

På lige fod med andre større infrastrukturprojekter vil en fast Kattegatforbindelse påvirke kultur-, natur- og miljøforhold og give støjpåvirkning i de områder, hvor den skal anlægges. Der er i forundersøgelsen på et overordnet niveau arbejdet med at vurdere effekten af afværgestiltninger.

I Projektforslag og ny miljøkonsekvensvurdering af 3. etape af Kalundborgmotorvejen anføres, at det "først vil være i evt. kommende fase med udarbejdelse af en miljøkonsekvensvurdering (MKV), at disse forhold kan detaljeres yderligere" og "En videreførelse af Kalundborgmotorvejen i en evt. motorvej via Røsnæs eller Asnæs vil betyde større eller mindre ændringer af Kalundborgmotorvejen. De væsentligste fysiske ændringer vurderes af være nødvendige ændringer af motorvejen øst for Kalundborg. Her vil der skulle ske ændringer af udformningen, som er forskellig afhængig af om der vælges en linjeføring

via Røsnæs eller Asnæs. Det vil først være i en evt. kommende miljøkonsekvensvurdering af projektet, at de mere konkrete linjeføringer vil blive fastlagt”.

I de trafikale beregninger, der er foretaget i forundersøgelsen af en fast forbindelse over Kattegat, er det beregnet, at trafikken på Kalundborgmotorvejen vil stige med knap 30.000 biler i døgnet. Dette er mere end en fordobling af trafikken i forhold til den trafik, der vil køre på strækningen, når motorvejen forventes åbnet efter 3.etape. Det betyder også, at støjen fra trafikken på Kalundborgmotorvejen vil stige betydeligt.

*De tilgrundliggende modelberegninger for 3. etape er foretaget med Landstrafikmodellen (LTM).*

*”Der er i ingen af beregningerne taget højde for en eventuel senere beslutning om en Kattegatforbindelse”.*

*(Cowi s. 51)*

*”Det er (endvidere) forudsat, at der ikke er etableret en fast forbindelse fra Røsnæs til Jylland (Kattegatforbindelsen)”. (Cowi s.53)*

**Vores kommentar:** Der bør gennemføres nye konsekvensberegninger af støjscenarier på Kalundborgmotorvejen ved en eventuel ekstra belastning med trafik fra en fast Kattegatforbindelse.

Vi er uforstående overfor, hvordan der kan planlægges for en motorvej, der binder Hovedstadsområdet og Kalundborg sammen, uden at der samtidig udarbejdes en Strategisk Miljøvurdering af de samlede potentielle miljøpåvirkninger, herunder fra en eventuel forlængelse med en fast forbindelse over Kattegat, på den givne strækning.

Med venlig hilsen

Bestyrelsen for  
Nej til motorvej over Røsnæs

**Nej til Motorvej på Røsnæs**  
**[kontakt@nejtilmotorvej.nu](mailto:kontakt@nejtilmotorvej.nu)**