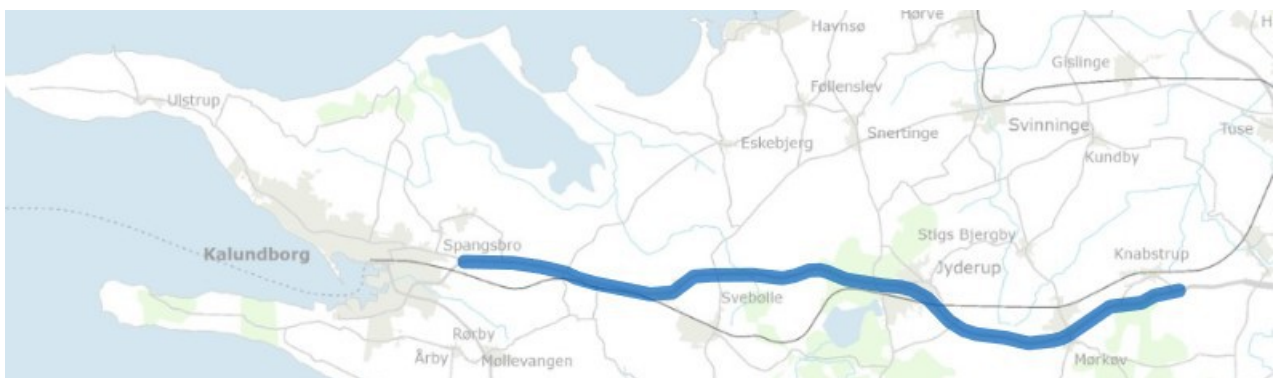


København den 4. november 2023

Vedrørende Lovforslag L 17 om om anlæg af Kalundborgmotorvejens 3. etape

Et flertal i Folketinget lægger op til at bruge omkring 2500 millioner kroner på en 4-spolet motorvej fra Regstrup til Kalundborg.

Vi mener, at en motorvej mellem Regstrup og Kalundborg er unødvendig og vil ødelægge natur, miljø og belaste klimaet kraftigt. Samtidig vil den forøge trafikstøjen - også i nye områder. En forbedring af togtrafikken til Kalundborg vil betyde markante forbedringer, som på en miljøvenlig, skånsom måde kan sikre god mobilitet. En motorvej vil tilmed være en trædesten for en Kattegat-forbindelse. Vejprojektet bør af de nævnte grunde droppes. Vejdirektoratets VVM -rapport vedr. en sådan motorvej er skræmmende læsning, der med al ønskelig tydelighed viser, at projektet er ødelæggende i forhold til alle de nævnte forhold.



Her nogle hovedbegrundelser mod projektet.

- 1) Motorvejen er helt unødvendig, idet der er meget ringe trafik på strækningen
- 2) Anlægsloven sætter Vejdirektoratet til at være både miljømyndighed og myndighed, der skal sikre fremdrift i projektet.
- 3) Alternativer til en motorvej i form af udbygning af togforbindelsen til Kalundborg med dobbeltspor, elektrisk drift med hurtige og hyppige forbindelser er ikke undersøgt.

4) Der er stor klimabelastning ved byggeriet af motorvejen og brugen af den idet den vil betyde langt højere hastigheder og større trafikmængder. Støjbelastningen vil også stige kraftigt af samme grund.

5) Motorvejen vil gennemskære naturområder og kraftigt belaste de store og små bysamfund på strækningen.

6) Motorvejen vil være en afgørende ”trædesten” for bygning af en Kattegatforbindelse fra Kalundborg over Samsø til Aarhus.

Her link til behandlingen af lovforslaget i Folketinget. 1. behandling fandt sted den 26. oktober

https://www.ft.dk/samling/20231/lovforslag/L17/som_fremsat.htm

Her direkte link til Vejdirektoratets opsummering (primært afvisning) af de 198 høringsvar vedrørende miljøvurderingen af en evt. Regstrup-Kalundborg motorvej.

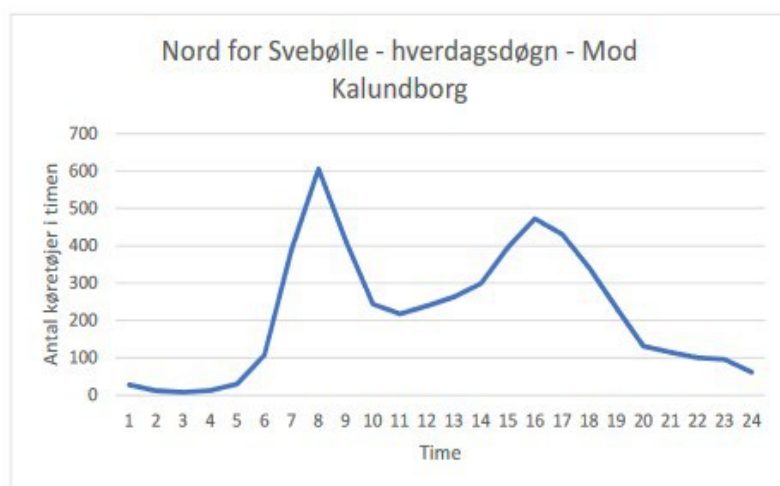
<https://www.ft.dk/samling/20231/lovforslag/L17/bilag/1/2761663.pdf>

Her høringsvar fra NOAH-Trafik og Rådet for Bæredygtig trafik:

<https://noah.dk/sites/default/files/inline-files/H%C3%B8ringssvar%20vedr.%20udkast%20til%20anl%C3%A6gslov%20om%20en%20motorvej%20fra%20Regstrup%20til%20Kalundborg.pdf>

Ad 1) Motorvejen er helt unødvendig, idet der er meget ringe trafik på strækningen

Her graf, der viser den meget lille trafikmængde ved Svebølle mod Kalundborg. Kilde. Vejdirektoratet.



En sådan motorvej har en kapacitet på ca. 4000 biler i hver retning pr. time. Det er derfor meningsløst at ødelægge så meget natur og bruge så mange skatte kroner på så lidt.

Trafiktal time for time er det mest centrale for at kunne vurdere trafikbelastningen. Men også de lave hverdagsdøgntrafiktal fra Vest for Mørkøv og Nord for Svebølle er afslørende.

Hverdagsdøgnetrafikken (på baggrund af målinger i foråret 2019. Denne periode valgt for ikke at være påvirket af corona-tiden.)

	Mod Holbæk	Mod Kalundborg	Trafikken ialt
Vest for Mørkøv	8.064	8.024	16.088
Nord for Svebølle	5.059	5.013	10.072

Beklageligvis har der været en omfattende lobbyaktivitet for bygning af denne overflødige motorvej.

Her artikel fra Ekstrabladet, der omhandler en del af aktiviteten:

<https://ekstrabladet.dk/nyheder/politik/dansktopolitik/novos-motorvej-en-halv-milliard-for-et-minut/9949825?fbclid=IwAR1tbd2RtqednzxXPyeAulKjPKgbzBWIflyiP5omsRF04BbJdN7LDMYJ-fM>

Apropos NOVO`s markante lobbyarbejde for en motorvej skrev tidligere borgmester i Kalundborg, Tommy Dinesen dette på facebook.

"Tommy Dinesen

Hvis Jeg havde" magt som agt" ville jeg som bigboss på Novo med de indtjeneringer der er for øjeblikket, tilbyde medarbejderne gratis tog eller buskort når de skulle til og fra arbejde. Dette ville medføre at der ikke laves 200 p pladser ved Svebølle til Novoparkeringer, friholde vejene for masser af pendlerbiler og køer. Flere med tog på Nordvestbanen ville rejse et krav om dobbeltspor og meget kortere trafiktid og så ville det være en klimapolitik for de ansatte og vi andre - hvor svært kan det være?"

Her flere trafiktal, som vi har måttet indhente fra Vejdirektoratet, idet de ikke er fremgået af høringsmaterialet fra Vejdirektoratet og Transportministeriet:

https://noah.dk/sites/default/files/inline-files/Skovvejejen_Trafikt%C3%A6llinger_2019_Grafer.pdf

<https://noah.dk/sites/default/files/inline-files/Vejstrup%20-%20Kalundborg%20trafiktal.pdf>

Ad 2) Anlægsloven sætter Vejdirektoratet til at være både miljømyndighed og myndighed, der skal sikre fremdrift i projektet.

Her mail fra Miljøstyrelsen, som svar på vores henvendelse, som er hengivet nedenunder svaret,

Emne: Sv: Høringssvar vedr udkast til anlægslov vedr. en evt motorvej Regstrup-Kalundborg. Tillige ministersvar og artikel vedr. fejlinformering om de samfundsøkonomiske beregninger (MST Id nr.: 8503978)

Til: ivan@noah.dk

Kære Ivan Lund Pedersen

Tak for din henvendelse ved mail nedenfor.

Miljøstyrelsen er ikke myndighed for anlægsloven eller miljøvurderingen heraf og kan på den baggrund ikke forholde sig konkret til din henvendelse herom.

Miljøstyrelsen ligger til grund, at din henvendelse og referencen til de 198 hørings svar vedrører høringen over miljøkonsekvensrapporten for det konkrete projekt. Vejdirektoratet er miljøvurderingsmyndighed i den konkrete sag om motorvejen, og har dermed ansvaret for miljøvurderingsprocessen herunder borgerinddragelse og partshøring.

Miljøstyrelsen kan konstatere, at der pt. er en igangværende supplerende høring over en opdateret version af miljøkonsekvensrapporten.

<https://www.vejdirektoratet.dk/projekt/kalundborgmotorvejen>

Idet Miljøstyrelsen som nævnt ikke er myndighed for miljøvurderingen af projektet, må vi henvise til Vejdirektoratet.

Venlig hilsen

Christina Kittner

Landskab og Skov

+45 21 44 79 88 | chkit@mst.dk

Miljøministeriet

Miljøstyrelsen | Tolderlundsvej 5 | 5000 Odense C | Tlf. +45 72 54 40 00 | mst@mst.dk | www.mst.dk

Her henvendelsen fra NOAH-Trafik til Miljøstyrelsen

Til: Hovedpostkasse (mst@mst.dk)

Fra: ivan@noah.dk (ivan@noah.dk)

Titel: Hørings svar vedr udkast til anlægslov vedr. en evt motorvej Regstrup-Kalundborg. Tillige ministersvar og artikel vedr. fejlinformering om de samfundsøkonomiske beregninger

Sendt: 14-09-2023 14:23

Til Miljøstyrelsen

Hermed til orientering og gerne reaktion på forløbet omkring udkastet til en anlægslov for en motorvej fra Regstrup til Kalundborg

Dette motorvejsprojekt er som bekendt en afgørende forudsætning for en Kattegatforbindelse.

Høringsfristen vedr. VVM-analysen udløb den 16. juni 2023.

Der kom mere end 198 hørings svar, som skulle behandles af VD, der så skulle komme med en indstilling.

Her hørings svar: <https://vejdirektoratet-public.rhs.niras.dk/Webpublicering/Publicering?hoeringid=f5767fb0-087f-4a29-9a39-a9204be05cd6>

Stort arbejde blev lagt i hørings svar fra masser af mennesker. Nogle forventede måske nok en seriøs stillingtagen til de mange indsigelser/forslag.

Der skete derefter dette. 10 dage efter høringsfristens udløb kom det ud at forligspartierne havde besluttet at gennemtrumfe anlægget "som oprindeligt besluttet".

Det er ikke ligefrem bevis på at borgerinddragelse, høringer m.m. tages alvorligt. Næste skridt var så forslag til anlægslov.

Høringen vedrører flere projekter "Høring over udkast til lov om udbygning af motorvej E20/E45 ved Kolding, anlæg af Kalundborgmotorvejens 3. etape og udbygning af rute 15 Ringkøbing-Herning".

Beklageligvis har Vejdirektoratet bundtet nævnte 3 projekter sammen. Det giver et yderst uoverskueligt sammenblandet høringsmateriale på 160 sider, der kan afholde borgere fra at sende hørings svar.

Store milliarddyre anlægsarbejder bør behandles separat. Vi kommenterer her sagen om en evt. motorvej mellem Regstrup og Kalundborg.

*Det er skræmmende at se hvordan anlægsloven vil afskære en masse anden lovgivning for, som det hedder, at **sikre fremdrift i projektet.***

Her klip fra Høringsbrevet:

"På baggrund af projekternes størrelse, beliggenhed og kompleksitet er det vurderet nødvendigt at regulere visse myndighedsforhold samt fravige visse love og klageadgange relateret til anden lovgivning, hvor det konkret har betydning for projekterne.

Dette er bl.a. af hensyn til at sikre fremdrift i projekterne. Denne fravigelse af anden lovgivning har ikke som konsekvens, at de for lovene bagvedliggende hensyn (fx natur- og planhensyn) ikke vil blive varetaget. Disse hensyn vil fortsat blive varetaget i projekterne af Transportministeriet, i praksis Vejdirektoratet som den udførende bygherre, i overensstemmelse med reglerne i anlægsloven og på baggrund af rammerne i de gennemførte miljøkonsekvensvurderinger for de tre projekter".

Som nævnt i Høringsbrev, jfr. ovenfor, fremføres det, at f.eks. "natur- og planhensyn" i stedet vil blive varetaget af "Vejdirektoratet som den udførende bygherre".

Man skriver beroligende: "Denne fravigelse af anden lovgivning har ikke som konsekvens, at de for lovene bagvedliggende hensyn (fx natur- og planhensyn) ikke vil blive varetaget. Disse hensyn vil fortsat blive varetaget i projekterne af Transportministeriet, i praksis Vejdirektoratet som den udførende bygherre, i overensstemmelse med reglerne i anlægsloven og på baggrund af rammerne i de gennemførte miljøkonsekvensvurderinger for de tre projekter".

At afmontere andre myndigheders virkefelt og klagemuligheder og tro at "bygherren", der primært skal sikre fremdrift i projektet, kan sikre håndhævelse af den omfattende lovgivning, som sættes ud af kraft, er i bedste fald naiv.

Det er nærmest utænkeligt, at det skulle kunne lade sig gøre. Man sætter tilmed forsigtighedsprincippet under voldsomt pres.

Her er hvilken CO₂-belastning projektet forventes at give: Bemærk hvordan man nedtoner klimabelastningen ved at sammenligne med hele Danmarks udledning.

I forslag til anlægslov er tallet for CO₂-udledning ved anlægsarbejdet opjusteret: "8.2 Klimamæssige konsekvenser af anlæg af Kalundborgmotorvejens 3. etape. For udbygning af Kalundborgmotorvejens 3. etape er CO₂-udledning i anlægsfasen beregnet til ca. 112.000 ton. Efterfølgende vurderes den tekniske drift af vejen (renhold og reparationer) at medføre en årlig CO₂-udledning på 734 ton. Udbygning af vejen forventes desuden at medføre, at trafikken vil stige en smule. Denne trafikstigning vurderes i 2040 at medføre en årlig CO₂-udledning på ca. 3.300 ton. Stigningen i CO₂-udledningen i 2040 grundet udbygning af motorvejen vil kun påvirke Danmarks forpligtelse til reduktion af emissioner af CO₂ i meget lille omfang".

Her ministersvarene vedr. de samfundsøkonomiske beregninger.

[S 765 - 2022-23 \(2. samling\) - Endeligt svar på S 765: Hvad er ministerens holdning til den samfundsmæssige gevinst ved udvidelsen af Kalundborgmotorvejen sammenholdt med de store økonomiske investeringer og de miljømæssige konsekvenser? / Folketinget \(ft.dk\)](#)

*Med venlig hilsen
NOAH-Trafik
Ivan Lund Pedersen*

Vedrørende punkterne 3) til 6) henvises til vores hørings svar til anlægsloven:

<https://www.noah.dk/sites/default/files/inline-files/H%C3%B8ringssvar%20vedr.%20udkast%20%20til%20anl%C3%A6gslov%20om%20en%20motorvej%20fra%20Regstrup%20til%20Kalundborg.pdf>

Ad 3) Alternativer til en motorvej i form af udbygning af togforbindelsen til Kalundborg med dobbeltspor, elektrisk drift med hurtige og hyppige forbindelser er ikke undersøgt.

Ad 4) Der er stor klimabelastning ved byggeriet af motorvejen og brugen af den idet den vil betyde langt højere hastigheder og større trafikmængder. Støjbelastningen vil også stige kraftigt af samme grund.

Ad 5) Motorvejen vil gennemskære naturområder og kraftigt belaste de store og små bysamfund på strækningen.

Ad 6) Motorvejen vil være en afgørende ”trædesten” for bygning af en Kattegatforbindelse fra Kalundborg over Samsø til Aarhus.

Med venlig hilsen

NOAH-Trafik

Ivan Lund Pedersen

3116 0082

<https://www.noah.dk/trafikbogen>