

Vejdirektoratet  
Carsten Niebuhrs Gade 43  
1577 København V

Den 16. juni 2023

## Høringssvar vedr. 3. etape af Kalundborgmotorvejen

### **Baggrund**

Der er i "Infrastrukturplan 2035" afsat ca. 2,1 mia. kr. (2023-prisniveau) til 3. etape af Kalundborgmotorvejen.

Der blev i infrastrukturplanen samtidig afsat midler til at opdatere projektets VVM-undersøgelse fra 2012 (i dag kaldet miljøkonsekvensvurdering).

Nærværende høringssvar vedrører den opdaterede miljøkonsekvensvurdering, der er i høring i perioden fra den 21. april til den 16. juni 2023.

I forbindelse med opdatering af det samlede projektets anlægsøkonomi har det vist sig, at det samlede projektforslag ikke kan holdes indenfor den afsatte bevilling i infrastrukturaftalen.

Derfor har Vejdirektoratet i det fremlagte foreslået at udtage forskellige elementer i forhold til det tidligere VVM-forslag fra 2012, for at præsentere et projektforslag inden for projektets bevilling.

Der er udtaget elementer for samlet 485,4 mio. kr. Det væsentligste er, at der ikke anlægges motorvej på den knap 7 km lange strækning mellem Cementvej og Bjergsted (234,6 mio. kr.).

### **Dansk Erhverv ønsker motorvej på hele strækningen**

Dansk Erhverv er meget kritiske overfor, at der foreslås udtaget elementer i forhold til det samlede projekt. Det gælder især forslaget om ikke at anlægge motorvej på hele strækning. Dansk Erhverv mener ikke, at det på nogen måde kan komme på tale, slet ikke at gennemføre 3. etape.

Dansk Erhverv opfordrer kraftigt til, at man holder fast i de oprindelige planer og prioriterer de nødvendige midler til at gennemføre projektet.

Man risikerer at skabe usikkerhed om det samlede politiske infrastrukturforlig, hvis man i starten af aftaleperioden ikke viser vilje til at gennemføre de besluttede projekter. Der må i en aftale til 160 mia. kr. være påregnet, at visse projekter bliver dyrere, mens andre viser sig billigere.

Grundlæggende er det utroligt vigtigt, at erhvervslivet og borgere kan regne med, at brede politiske forlig bliver gennemført som aftalt. Erhvervslivet investerer enorme summer ud fra forventningen om, at man fra politisk side holder fast i at gennemføre de aftalte infrastrukturprojekter.

Erhvervslivet har behov for stabile rammevilkår og tillid til de politiske beslutninger, så virksomhederne med ro i sindet kan planlægge langsigtede investeringer.

Kalundborg er en vækstmotor i det danske samfund, og der er i området placeret store danske virksomheder, der er verdensledende på deres felt, og som i disse år udvider deres i forvejen forretningskritiske aktiviteter. Der er investeret milliarder i tiltro til, at motorvejen etableres i fuldt omfang, og derfor er det afgørende, at projektet gennemføres som oprindeligt planlagt. Ellers risikerer det at hæmme den fortsatte udvikling og virksomhedernes konkurrencekraft.

Allerede i dag oplever erhvervslivet udfordringer med forsinkelser og samfundsøkonomisk tab til følge, og det kan færdiggørelsen af Kalundborgmotorvejen afhjælpe samtidig med at det understøtter den fortsatte erhvervsudvikling og de fremtidige vækstmuligheder.

Et af formålene med infrastrukturplanen er at styrke de danske havne og særligt baglandsinfrastrukturen dertil. Med udvidelsen af Vesthavnen i Kalundborg havn med blandt andet en containerterminal er det vigtigt at sikre gode adgangsforhold, fordi den tunge trafik forventes at stige betydeligt. I den forbindelse er en motorvej på hele strækningen central for at imødekomme de politiske ambitionen i aftalen og understøtte vækstmulighederne omkring havnen. Det skal samtidig sikre, at der på sigt kan køre dobbeltrailervogntog til havnen.

### ***Vigtigt for tiltrækning af kvalificeret arbejdskraft***

Strækningen til Kalundborg tjener i dag som et afgørende bindeled mellem Kalundborgs store erhvervsvirksomheder og havn og arbejdskraftoplandet i den østlige del af Sjælland samt Hovedstadsområdet. Meldingen fra virksomhederne handler i høj grad om forventet vækst både inden for bl.a. medico- og godstransportbrancherne. Denne forventede vækst er i høj grad afhængig af den tilgængelighed og mobilitet, som området kan tilbyde.

En motorvej på hele strækningen er dermed af afgørende betydning for at understøtte den igangværende og fremtidige erhvervsudvikling og tiltrækning af kvalificeret arbejdskraft til virksomhederne. En fuld udbygning er vigtig for ikke at forringe muligheden for en nem og hurtig adgang til den ønskede arbejdskraft, som erhvervslivet i regionen har brug for.

Pendlere og erhvervsrejser får en reduktion i deres samlede rejseomkostninger og store tidsgevinster med en motorvej på den fulde strækning. De trafikale analyser<sup>1</sup> understøtter, at trafikmængden i 2030 vokser så meget (18-77 pct.), at der er behov for en motorvej på hele strækningen.

---

<sup>1</sup> Vejdirektoratet (februar 2023): "Kalundborgmotorvejens 3. etape – Trafikale effekter".

Dansk Erhverv støtter regeringens politiske visioner om et Danmark i geografisk balance, hvor den enkelte dansker kan bo og arbejde i alle dele af landet. En udbygning til motorvej på hele strækningen understøtter denne politiske vision.

### ***Undervurderet effekt for erhvervsudviklingen***

I miljøkonsekvensvurderingen og det samfundsøkonomiske notat<sup>2</sup> fremgår det, at der i den samfundsøkonomiske analyse af projektet ikke er medtaget effekter som følge af "*betydning for lokalisering af boliger og arbejdspladser*". En motorvej til Kalundborg *har* stor betydning for lokaliseringen af arbejdspladser, idet virksomheder som nævnt allerede har investeret massivt i udvikling på baggrund af den politiske aftale – og af den grund har projektet større samfundsøkonomisk værdi, end det fremstår i det opdaterede materiale.

### ***Fast forbindelse over Kattegat***

Kalundborgmotorvejens 3. etage er desuden afgørende for at fremtidssikre strækning til en evt. fast forbindelse over Kattegat. 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 lidt mere end en fordobling af trafikken i forhold til den trafik, der vil køre på strækningen, når motorvejen forventes åbnet. Det understreger behovet for at gennemføre hele projektet.

### ***Rasteanlæg mellem Mørkøv og Jyderup (33 mio. kr.)***

I undersøgelsen fra 2012 er der foreslået at anlægge et rasteanlæg på begge sider af motorvejen på strækningen mellem Mørkøv og Jyderup. I den opdaterede miljøkonsekvensvurdering er rasteanlæggene kun med som et tilvalg til projektet, selvom der er vurderet et behov for rasteanlæg på strækningen, da der ellers ikke er mulighed for at raste langs Kalundborgmotorvejen. Det er derfor uholdbart, hvis det ikke gennemføres.

Der er generelt mangel på rastepladskapacitet langs motorvejene, hvor chauffører kan holde ind for at overholde deres køre- og hviletider. Det er helt afgørende for erhvervstransporterne, at rasteanlæggene bliver anlagt. Etableringen af rasteanlæggene vil også modvirke, at lastbiler parkerer og tager ophold på biveje i området med dertilhørende gener for borgerne, når de ankommer udenfor transportvirksomhedernes åbningstider.

Rasteanlæggene bør desuden klargøres til dobbeltrailervogntog, ligesom de bør anlægges med tank- og ladeinfrastruktur til alternative drivmidler for at understøtte den grønne omstilling af vejtransporten.

---

<sup>2</sup> Vejdirektoratet (april 2023): "*Samfundsøkonomisk notat - MKV 3. etape af Kalundborgmotorvejen*" ([link](#)).

### ***Ramperne ved Jyderup Ø og forlængelse af Bødkervej<sup>3</sup>***

Der bør udvises rettidig omhu, så adgangsforholdene omkring tilslutningsanlægget ved Cementvejen (TSA Jyderup Ø, Cementvejen) fra start er dimensioneret til dobbeltrailervogntog, idet transportvirksomheder i Jyderup på sigt bør omfattes af forsøgsordningen.

Det fremgår ligeledes af den opdaterede miljøkonsekvensvurdering, at det i forbindelse med forlængelsen af Bødkervej til Industrivej er forudsat, at der i fremtiden skal kunne køre modulvogntog mellem de to fragtterminaler ved hhv. Cementvejen og Industriparken. Det bør tillige sikres, at adgangsforholdene er dimensioneret til dobbeltrailervogntog, og ikke kun modulvogntog. Forlængelsen af Bødkervej indgår i det reducerede projekt, men det er stadig vigtigt at gøre opmærksomt på, at forlængelsen af Bødkervej skal indgå i det samlede projekt.

Med venlig hilsen,



**Kristian Baasch Pindbo**  
Chefkonsulent

---

<sup>3</sup> Hhv. nr. 5 og 6 i Tabel 2 i MKV (side 15), der viser ændringer i forhold til projektet fra 2012.”