

Tel.: (45) 55 54 81 31  
Fax: (45) 55 54 80 31

Holmegaard & Juellinge Godser  
Rødebrovej 2 · DK-4684 Holmegaard  
E-mail: godskontor@holmegaardgods.dk

Folketinget  
Transportudvalget  
Christiansborg  
1240 København K

Den 26.09.2012

Jeg retter henvendelse til Folketingets Transportudvalg, idet jeg har modtaget oplysninger om, at Vejdirektoratet enten har fremsendt eller vil fremsende en vurdering af mulighederne for gennemførelse af et vejprojekt fra Næstved over Holme-Olstrup til motorvejen ved Rønnede.

Min henvendelse skyldes en betydelig bekymring for, at man påtænker en realisering af en ny vejforbindelse nord om Holme-Olstrup, idet denne vejføring vil medføre betydelige naturforringelser og vil løbe over betydelige dele af Holmegaards arealer og forholdsvis tæt på hovedbygningen.

Jeg kan oplyse, at Danmarks Naturfredningsforening, Dansk Skovforening, BYFO og Dansk Center for Herregaardsforskning har udtalt sig imod den nordlige vejføring.

Anlæggelse af en vej over Holmegaards arealer er også et anliggende, der er afgørende for godsets muligheder for fremtidig overlevelse som en enhed, der er både økonomisk og kulturelt bæredygtig.

Jeg er bekendt med, at Transportudvalget ikke behandler enkeltstager, men min henvendelse indeholder en række betragtninger, der har generel betydning for valget af vejføring, som udvalget efter min opfattelse bør kende.

**Konklusionerne nedenfor er:**

**1. Den nordlige vejføring vil uopretteligt ødelægge eller berøre væsentlige natur - og kulturværdier. Se om Natur- og kulturværdier nord for Holme-Olstrup nedenfor i punkt 1 (Fuglebeskyttelses- og Habitatområder, Rørhøg, Sangsvane, Sædgås, Engsnarre og Mosehornugle, havørne, Porsmose og Gødstrup Enghave samt Brødebæk, Holmegaard indgår i en kulturhistorisk enhed i Gødstrup-området).**

**2. Der er flere realistiske alternativer:**

- udbygning af eksisterende vej, f.eks. med overhalingsbaner. Tidstabet på den eksisterende strækning er ikke særligt stort. I praksis opleves ofte relativt langsom kørsel på grund af de ringe overhalingsmuligheder (langsomtkørende trafik bremser). Udbygning med overhalingsbaner vil derfor reelt kunne løse problemet.
- flere muligheder for føringer syd om Holme-Olstrup, der ikke fordrer nedrivning af huse og som ikke vil berøre så væsentlige interesser som den nordlige føring
- styrkelse af kollektive trafikløsninger (pendlere)

**Se om alternative vejføringer syd om Holme-Olstrup nedenfor i punkt 2.2. (flere muligheder for vejføringer, der ikke kræver nedrivning af huse).**

## **1. Vejføring nord om Holme Olstrup, Natur- og kulturværdier**

### **1.1 Internationale og regionale naturbeskyttelsesområder**

En linjeføring svarende til den tidligere af Storstrøms Amt (i 2005) foreslåede R1 som vist på bilag 1 passerer nord for Holme-Olstrup i en afstand af ca. 400 - 500 meter fra Porsmose og Gødstrup Enghave.

Der blev udarbejdet en VVM-rapport i 2006, "Nye veje ved Næstved", december 2006.

På side 40 er der gengivet et væsentligt kort (**se bilag 1**), der viser "Vandmiljøplan 2"-områder nord for Holme-Olstrup og "Lavbundsarealer", samt en "Sø og Åbeskyttelseslinje", der går helt ned til Holme-Olstrup, og som en Nordlig omfartsvej ikke kan undgå at krydse. Derudover krydses "Tamosegrøften", som er "Generel målsætning B1".

Derimod er det kun "Generel Målsætning B3" og "Lempet Målsætning C", som en sydlig linjeføring vil passere.

Kortet viser, at den nordlige linjeføring skærer gennem kritiske "Sø og Åbeskyttelseslinjer"; samt generelle B1 målsætningsområder – ud over at støjen påvirker Natura 2000 området, mens der i den sydlige linjeføring ikke er tilsvarende kritiske områder.

Et kort på side 42 i VVM-redegørelsen markerer hele området mellem EU Fuglebeskyttelsesområdet og Holme-Olstrup som "Regionale naturområder med jordbrugsinteresser", samt "Økologiske forbindelser", der skærer den sydlige linjeføring. Alt-i-alt er det dog en større andel (målt i afstand) og større naturværdier, der påvirkes af den nordlige linjeføring end af den sydlige.

Holmegaards Mose og omkringliggende vådområder er udlagt som EF-fuglebeskyttelsesområde og Habitatområde samt særligt regionalt beskyttelsesområde.

Ådalen omkring Jydebæk, Porsmose og Enghave rummer nogle af landets væsentlige naturværdier, f.eks. en række rødlistede arter både inden for flora og fauna.

Fuglebeskyttelsesområdet er udlagt af hensyn til arterne Rørhøg, Sangsvane, Sædgås, Engsnarre og Mosehornugle. Det fremgår af en igangværende høring over ændring af udpegningsgrundlaget (høringsfrist 20. august 2012), at grundlaget forventes udvidet med Havørn (trækkende), Plettet Rørvagtel (ynglende), Rørdrum (ynglende) og Trane (ynglende).

Havørnen og Fiskeørnen fouragerer bl.a. i søerne, f.eks. Gødstrup Eng sø.

En væsentlig årsag for havørnes (og senest fiskeørnes) tilstedeværelse er gennemførelsen af et VMP-II projekt i 2004, der har ført til dannelse af en 80 ha stor sø, som med de omkringliggende arealer udgør et af regionens bedste og mest lovende fugleområder. Mange nye arter har allerede indfundet sig i området. – Store offentlige investeringer i etableringen af dette unikke naturområde vil gå tabt ved en nordlig placeret motorvej så tæt på beskyttelsesværdierne.

I betragtning af, at ikke mindst de nyudpegede arter er relativt sjældne (og Mosehornuglen er direkte under pres), må området betragtes som meget følsomt. EU-Kommissionen og -domstolen har da også anlagt en ganske restriktiv praksis ved håndhævelsen af beskyttelsen af fuglebeskyttelsesområderne.

Om vejes påvirkning af fuglepopulationer henvises til "Fragmentering og korridorer i landskabet - en litteraturudredning, faglig rapport fra DMU nr. 232" af Hammershøj og Madsen. Det anføres bl.a. heri:

"I en meget omfattende hollandsk undersøgelse af ynglefuglepopulationer i skov- og åbne engområder konkluderes det, at vejanlæg har en negativ indflydelse på ynglesucces, populationsstørrelser og -tæthed (Reijnen og Foppen, 1994, 1995; Reijnen et al 1995a, 1995b). Zande et al (1980) fandt, at vejanlæg har en negativ indflydelse på tætheder af fuglearter i et åbent agerland, men studierne viste, at veje ikke var så effektive som barriere, at de forhindrede en eventuel rekolonisering eller genflow, men at de kunne forhindre opretholdelsen af det minimumsområde, der kræves for at tilgodese en arts behov igennem hele året."

Sangsvaner og sædgæs raster i fuglebeskyttelsesområdet om vinteren og i det tidlige forår. De anvender området som fouragerings- og hvileplads i perioder under trækket eller som overvintringsplads. Fuglene anvender de åbne arealer i fuglebeskyttelsesområdet (Porsmose og Broksø Fang), men der ses også flokke af fødesøgende gæs og svaner på de dyrkede arealer syd for fuglebeskyttelsesområdet, blandt andet sædgæs på de af Holmegaards arealer, der ligger umiddelbart nord for den foreslåede vejtracé (R1). Hvis disse områder inddrages til motortrafikvej, vil områdets samlede værdi for svanerne og gæssene forringes.

I bekendtgørelse 408/2007, § 5, stk. 2, nr. 2 om udpegning af internationale beskyttelsesområder er der forbud mod at planlægge nye større vejanlæg indenfor disse beskyttelsesområder. Foranstaltninger uden for områderne, der har en negativ indflydelse inde i områderne, er også omfattet af det generelle forbud. Her overvejes et anlæg i nærheden og der skal derfor foretages en vurdering af, om anlægget vil påvirke det udpegede område negativt. I givet fald kan anlægget ikke etableres.

Det forekommer umiddelbart åbenlyst, at en motorvej inden for en afstand af 400 - 500 meter vil påvirke områdets værdi for sky fugle og sårbar natur.

### 1.2 Andre værdier i Porsmose og Gødstrup Enghave og sø

Porsmose og Gødstrup Enghave er karakteriseret ved at være ubebygget og uforstyrret af lys og støj og er som sådant enestående i Østdanmark. Anlægget af en ny vej på strækningen Næstved - Rønnede vil ødelægge disse kvaliteter.

Gødstrup Enghave og sø er et omfattende Vandmiljøplan II - og MVJ-Projekt på i alt ca. 100 hektar, hvoraf Gisselfeld har stillet 70 hektar til rådighed. Gisselfeld indgik frivilligt i dette naturbevaringsprojekt og indgik aftaler herom med Storstrøms Amt. Der blev samtidig indgået en mundtlig aftale om, at amtet skulle arbejde væk fra det påtænkte motortrafikvejsprojekt og i stedet for arbejde på etablering af en tresporet vej i det nuværende vejtracé. Det blev fra Gisselfelds side udtrykkeligt præciseret, at man ikke ville indgå i Gødstrupprojektet, hvis motortrafikvejen blev etableret efterfølgende i overensstemmelse med regionplanens vejtracé. Det er flere gange blevet nævnt over for Naturstyrelsen (Falster Statskovdistrikt) og Næstved Kommune, at en ny vej ind over disse naturarealer ikke vil være forenelig med de mange frivillige naturgenopretningsaftaler og aktiviteter, som både staten, amtet og kommunerne samt Gisselfeld Kloster og Holmegaard Gods efterhånden har investeret betydelige ressourcer i. Der er skabt en klar forventning om, at der ikke vil blive placeret store forstyrrende vejanlæg i nærheden af disse naturområder. Linjeføringen R1 er imidlertid placeret et par hundrede meter fra Gødstrup Enghave. Dette forudsætningsbrud er i strid med god forvaltningsskik.

### 1.3 Andre naturområder

De planlagte linjeføringer R1 og R2 (se bilag 2) går gennem vandløbet Brødebæk, der er et vandløb med en meget høj målsætning - formentlig den højeste målsætning i hele området. Desuden vil vejen passere på

tværs af en smeltevandskløft, hvor Brødebækken udspringer, og hvor Brødebæk Vandmølle p.t. ligger. Disse lokaliteter er desuden placeret i Sparresholm-plateauet, der er kendt som et unikt område fra sidste istid.

Den meget truede, rødlistede Hasselmus er registreret på Gisselfeld ved Denderup Vænge skov. Der foreligger en handlingsplan for bevarelse af musen. Ved anlæggelsen af motorvejen Svendborg – Odense blev vejføringen rykket netop af hensyn til musen.

Det må antages, at en nordlig vejføring vil påvirke hasselmusens leveområder.

Desuden går linjeføringerne R1, R2 og R3 igennem et landskabeligt værdifuldt skov-, eng- og søområde, Tonedam, i Denderup Vænge skov.

#### 1.4 Drikkevandsområde

Området nord for Holme-Olstrup er udlagt til "særlige drikkevandsinteresser". Der er i umiddelbar nærhed af den påtænkte vejføring fire drikkevandsboringer, alle markeret med hygiejnisk beskyttelseszone på 300 meter, der formentlig er sammenfaldende med vejføringen.

Jeg henviser bl.a. til artiklen "Vejsalt genfindes i høje koncentrationer i grundvandet" af civilingeniør B.B. Carlsson m.fl. Artiklen findes i "Stads- og Havneingeniøren", nr. 3, 1998. Undersøgelsen viste, at der kunne konstateres stærkt forhøjede koncentrationer af vejsalt i det terrænnære grundvandsmagasin - der blev målt koncentrationer af natrium og chlorid på henholdsvis fire og fem gange de maksimalt tilladelige værdier for drikkevand. Det blev bl.a. konstateret, at store chloridkoncentrationer kunne konstateres 60-70 meter fra vejsiden, og 100 meter fra vejsiden var der forhøjede koncentrationer af både chlorid og natrium.

#### 1.5 Holmegaard Gods' hovedbygning og anlæg

Linjeføringen R1 passerer nord om Holme-Olstrup og derved ind over Holmegaard Gods' arealer og meget tæt på den fredede hovedbygning, voldgraven og parkanlægget.

Holmegaard er en af landets ældste ejendomme, oprindeligt grundlagt af munke i 1305. Den nuværende fredede hovedbygning stammer fra 1635. Hovedbygningen fremstår som en af de største og mest velbevarede og dermed også mest bevaringsværdige bindingsværksbygninger i Nordeuropa. Den er opført på en kampestenssokkel stående direkte i vand og på dele af et tidligere anlæg. Bygningen er i to etager. Bygningen er omgivet af et fuldt udgravet indre og ydre vandfyldt voldgravsanlæg, og anlægget fremstår meget velbevaret og viser et enestående eksempel på et stort borganlæg opført i bindingsværk. Ejendommen ligger velarronderet og er omgivet af et større kuperet, uspoleret og ubebygget herregårdslandskab bestående af småbeplantninger og søer, levende hegn og vandløb, alt afgrænset af de oprindelige og velbevarede hovedgårdsstendiger, som er beskyttet af naturbeskyttelseslovens § 18 og museumslovens § 29 e.

Vejen vil passere ca. 500 - 600 meter fra hovedbygningen, som sammen med de øvrige arealer vil blive påvirket i betydelig grad.

Der er tinglyst en bevaringsservitut på Holmegaard med Kulturarvsstyrelsen som påtaleberettiget. Servitutten bestemmer, at der ikke må ske udstykning og frasalg af arealer, der oprindeligt har tilhørt Holmegaard, idet der skal være et jordtilliggende, der kan skabe det økonomiske fundament for bygningernes bevarelse. Den nordlige vejføring vil fjerne ca. 100 ha. af dette areal, som udgør noget af den bedste jord på Holmegaard. Forudsætningen i bevaringsservitutten om, at der skal være et jordtilliggende, der kan skabe det økonomiske fundament for bygningernes bevarelse, vil således ikke længere være opfyldt.

## 1.6 Andre kulturværdier

I forbindelse med Storstrøms amts overvejelser i 2005 udgav Næstved Museum en rapport over vurdering af virkningerne på kulturmiljøet ved anlæggelsen af nye veje ved Næstved.

Næstved Museum vurderede de daværende forslag om linjeføringerne R1, R2 og R3.

Om R1 (op mod Holmegaard Gods) anføres blandt andet i rapporten, side 50-53:

"Sydøst for Gødstrup er der registreret et areal, der som følge af store forekomster af bopladsspor fra ældre jernalder er udpeget som kulturarvsareal af regional betydning (...). Både nord og syd for det pågældende område er i lavtliggende områder fremkommet malm og slagge, der vidner om jernproduktion (...). Dette område bør ikke berøres af vejbyggeri.

(...)

Holmegaard: Holmegaard er en udflyttet hovedgård, der muligvis bygger på en gård, "Holme", oprettet af Johanittermunke i det tidlige 1300-tal. De nuværende bygninger er fra 1600-tallet og fredede. Holmegaard med omgivende jorde bør betragtes som en kulturhistorisk helhed. Som godsområde, har ejerlavet kun været delt af få indre diger, hvoraf en del dog er velbevarede. Linjeføringen går igennem ejerlavets sydlige del og gennemskærer et ubrudt indre dige, der løber på tværs af denne del af ejerlavet. Da der er tale om et velbevaret dige, der står markant i landskabet, bør en gennemskæring helt undgås.

(...)

Gødstrup: Gødstrup blev udskiftet i 1797, som en kombineret stjerne- og blokudskiftning. På grund af byens begrænsede størrelse, har det ikke efter udskiftningen været nødvendigt at udflytte gårdene, og det meste af byens bebyggelse er den dag i dag stadig samlet omkring bymidten. Den forholdsvis ringe udparcellering i ejerlavet har medført, at udskiftningsstrukturen stadig er meget tydelig i landskabet med mange bevarede indre og ydre diger. Den fint bevarede helhed af udskiftningslementer betyder, at Gødstrup må betragtes som en bevaringsværdig unik kulturhistorisk enhed. Linjeføringen går igennem ejerlavets sydlige del, og gennemskærer en del af de indre diger, hvorved den kulturhistoriske enhed, som byen og dens marker udgør, vil blive ødelagt.

(...)

Konklusion.

Da linjeføringen vil have en stærkt forstyrrende virkning på den unikke kulturhistoriske helhed, som Gødstrup Ejerlav udgør, vurderes det, at den vil have særdeles negative konsekvenser for området. Disse negative konsekvenser vil dog kunne mindskes, ved at lægge linjeføringen længere mod syd, således at udskiftnings- og ejerlavsstrukturen i området skånes mest muligt."

(mine understregninger)

## 2. Alternativer til en vejføring nord om Holme Olstrup

### 2.1 Udbygning af den eksisterende vej

Et alternativ til en motorvej kan være at udbygge den eksisterende vej.

På Vejdirektoratets hjemmeside anføres blot, at man undersøger en mulig udbygning af vejen mellem Næstved og tilslutningen ved Rønnede. Dette kan være en ny motorvej, men det kan også være en opgradering af den eksisterende vej (f.eks. med nye rundkørsler og kryds, 2-1 strækninger m.v.), eller en omfartsvej om Holme-Olstrup.

Der er adskillige eksempler fra andre steder i landet, hvor der i de seneste år er gennemført opgraderinger af veje. Eksempelvis Rute 53 gennem Hornsherred (anlæg af rundkørsler), Rute 6 mellem Jyllinge og Roskilde (2:1 strækninger) og Kongevejen i Helsingør.

I debatten er jeg stødt på det synspunkt, at landevejen mellem Rønnede og Holme-Olstrup, samt mellem Holme-Olstrup og Næstved har megen randbebyggelse og mange små tilsluttende veje. Også dette er der mange eksempler på andre steder i landet, hvor en løsning har været ombyggede kryds, etablering af rundkørsler m.v. Dette vil øge kapaciteten og forbedre trafikikkerheden.

Realiteten er, at tidstabt på denne strækning ikke er særligt stort. I praksis opleves ofte relativt langsom kørsel på grund af de ringe overhalingsmuligheder (langsomt kørende trafik bremser). Udbygning med overhalingsbaner vil derfor reelt løse problemet.

## 2.2 Linjeføringer syd om Holme-Olstrup

Jeg vil gerne fremhæve, at området syd for Holme-Olstrup svarer til et almindeligt dansk landskab for så vidt angår bebyggelse, veje mv. Afstanden mellem gårde og huse er så stor, at et vejanlæg ikke vil give anledning til større gener end normalt. Går man lidt længere mod syd, er landskabet endda endnu mere åbent.

Det anførte kan påvises konkret i området. Se f.eks. linjeføring R3 i det forslag, der blev behandlet af Storstrøms Amt i 2005. Kort vedlægges som **bilag 2**.

I samarbejde med en trafikforsker, professor Otto Anker Nielsen, DTU, har jeg fået udarbejdet skitser til fire sydlige løsninger, som kan gennemføres uden nedrivning af ejendomme.

De er indsat på det vedlagte kort, **bilag 3**, med realistiske kurveradier. Alle fire linjeføringer føres forbi huse, men uden at skulle rive dem ned. En nordlig føring vil også passere huse.

Den nordlige linjeføring er ikke vist på kortene, men se **bilag 2**, fra 2005.

Der er tillige indsat mulige løsninger mod øst. Det er klart, at der her findes alternativer, der følger den eksisterende vej tæt – evt. kan den udbygges gennem skoven – så man ikke behøver at lave en helt ny korridor gennem skoven.

Hvis en sydlig linjeføring tilsluttes sydligere til den nye omfartsvej øst om Næstved, vil det give større fordele for de sydlige dele af Næstved og lidt mindre fordele for de helt nordlige dele. Næstved kommune har erhvervet arealer mod syd og forventer den største bolig- og byudvikling i dette område, hvorfor en sydlig tilslutning vil være særlig relevant.

Det er således væsentligt, at den sydlige linjeføring også indgår i Vejdirektoratets undersøgelser.

## 2.3 Samfundsøkonomiske beregninger

Som anført samarbejder jeg med en trafikforsker, der bl.a. har peget på, at det er oplagt, at en helhedsbetragtning – inkl. følgevirkninger på Køge Bugt Motorvejen – bør indgå.

I fremtiden kan et vigtigt argument være, at der nu anlægges en ny (højhastigheds) jernbane mellem København og Ringsted, samt at jernbanen mellem Næstved og Ringsted både elektrificeres, hastighedsopgraderes og kapacitetsforbedres. I fremtidsscenerierne bliver det meget hurtigere for pendlere at køre med tog til Hovedstadsområdet. Derudover vil den kommende ring 3 letbane gøre det lettere for dem, der arbejder i Københavns forstæder. Den kommende landstrafikmodel og dennes forudsætninger bør indgå i overvejelserne.

Det er ikke nærliggende at bygge en ny motorvej for én rejserelation, når man samtidig har besluttet store forbedringer af jernbanebetjeningen, der særligt vil tilgodese pendlerne. Andre vejprojekter – f.eks. ring 5/5½ ligger i korridorer, hvor der er meget ringe kollektiv trafik, og hvor der ikke er besluttet forbedringer af den kollektive trafik.

Motorvejs- og motortrafikvejsprojekter vil blive dyre i forhold til, at fremkommeligheden på den gamle vej trods alt ikke er så ringe, særligt når den planlagte omfartsvej ved Næstved er færdig.

Omkostningerne må forventes at blive så høje, at en del andre projekter vil have bedre samfundsøkonomi.

### 3. Jordbrugsinteresser

Linjeføringen R1 vil passere ca. 300 - 400 meter inden for Holmegaard Gods sydlige skel. Herved adskilles ejendommens bonitetsmæssige bedste jorde på en driftsmæssig meget uhensigtsmæssig måde:

Fire af godsets største og mest velarronderede marker med den bedste dyrkningseffektivitet vil blive gennemskåret af vejen, resulterende i flere små isolerede marker med reduceret dyrkningseffektivitet. De interne transportmuligheder til, fra og på landbrugsarealerne vil blive forringet. Kørselsretningerne på arealerne vil blive ændret, hvorved de eksisterende indkørsler og udkørsler ved de fredede diger bliver irrelevante. Markdræn og hertil knyttede sammenfletnings- og kontrolbrønde vil skulle omplaceres. Det skønnes, at dyrkningsomkostningerne samlet vil stige med op til 50 pct., mens arealernes indtægter vil falde med 10 - 30 pct.

### 4. Afslutning

*På den anførte baggrund står jeg uforstående overfor overvejelserne om en placering nord for Holme-Olstrup i betragtning af, at dette område er langt det mest følsomme, både i relation til natur, landskab og kultur. Dette skal ses i lyset af, at der er flere alternativer uden tilsvarende ulemper – både en opgradering af den eksisterende vej og forskellige alternative vejføringer syd om Holme-Olstrup.*

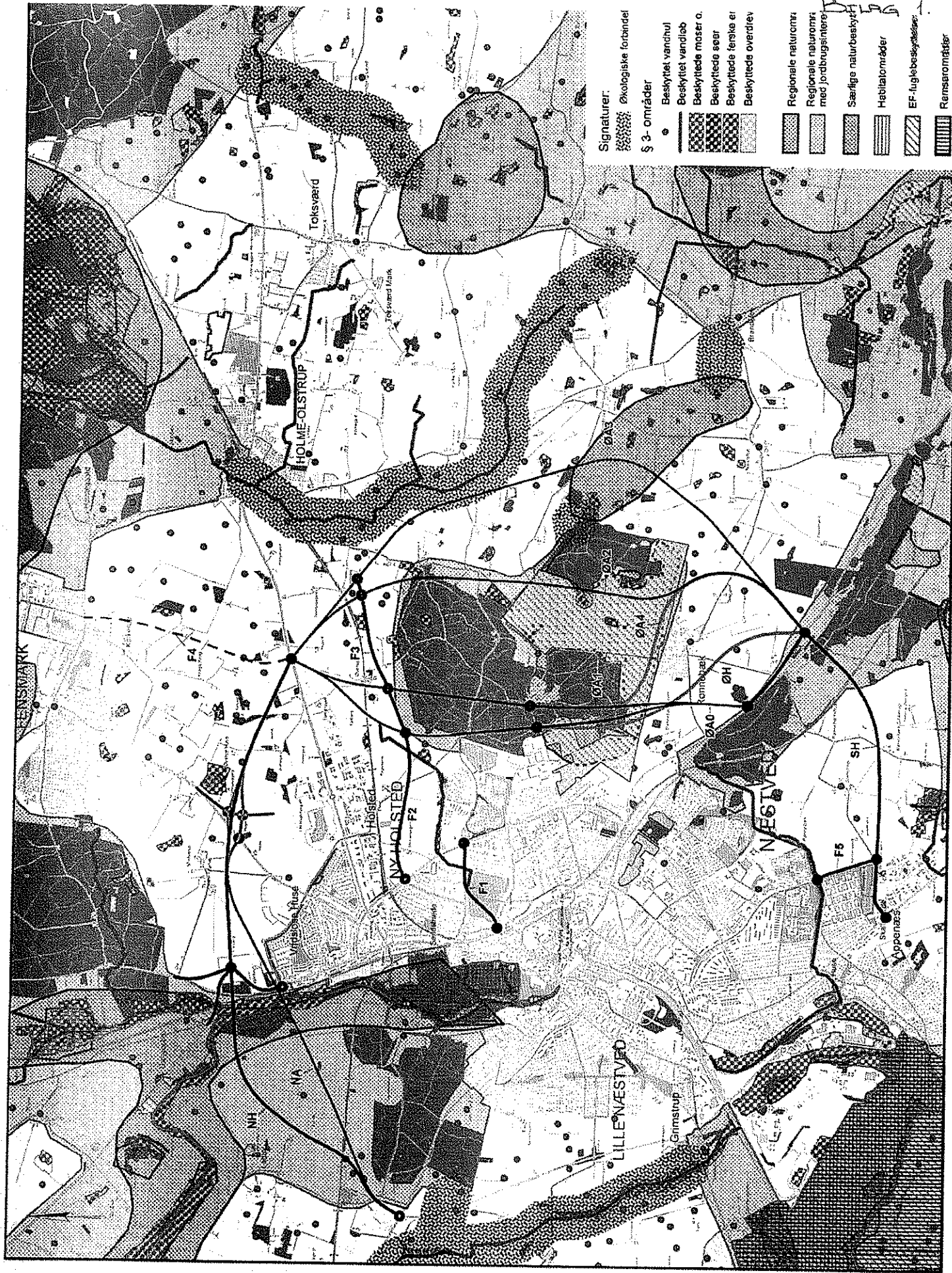
*Såfremt sagen fortsat ønskes fremmet, går jeg ud fra, at følgende alternativer vil blive undersøgt:*

- 1) *Opgradering af den eksisterende vej, herunder en vurdering af overhalingsbaner (2 plus 1 løsninger på udvalgte strækninger)*
- 2) *Sydlig linjeføring*
- 3) *Nordlig linjeføring*

Med venlig hilsen



Christian D. Lassen



- Signaturer:**
- Økologiske forbindelser
  - § 3-områder
  - Bestyrtet vandhul
  - Bestyrtet vandløb
  - Beskyttede moser o.
  - Beskyttede søer
  - Beskyttede ferske er
  - Beskyttede overdrev
  - Regionale naturomr.
  - Regionale naturomr. med jordbrugsinter.
  - Særlige naturbeskytt.
  - Habitatområder
  - EF-luglebeskyttelse
  - Ramsarområder



# STORSTOML AMT 2005



