

KOPI

Sendt via e-mail: vd@vd.dk

Vejdirektoratet
Niels Juels Gade 13
Postboks 9018
1022 København K

Att.: Planlægningschef Birgitte Henriksen

Rute 54 Næstved-Rønnede - forundersøgelse, rapport 424 fra november 2012

Jeg har modtaget kopi af Vejdirektoratets forundersøgelse om rute 54 Næstved-Rønnede fra november 2012 (rapport nr. 242 – 2012), offentliggjort den 7. december 2012.

Jeg har drøftet Vejdirektoratets forundersøgelse med faglig ekspertise, blandt andet med professor Otto Anker Nielsen, DTU.

Under punkt 1 nedenfor følger en punktvis sammenfatning af de væsentlige forhold, som bør undersøges og vurderes nærmere samt – enkeltvis og tilsammen – taler for og imod en realisering af de forskellige korridorforslag. Under punkt 2 er der gjort nogle bemærkninger om baggrunden for forundersøgelsen, under punkterne 3.1 – 3.7 er behandlet en række enkeltforhold, mens de afsluttende bemærkninger følger under punkt 4 nedenfor.

1. Sammenfatning

Jeg henviser til min tidligere redegørelse af 26. september 2012. Vejdirektoratets forundersøgelse giver anledning til følgende sammenfattende bemærkninger, som er uddybet punkt for punkt nedenfor:

- **det gennemgående problem er, at forundersøgelsen ikke tilvejebringer et tilstrækkeligt oplyst grundlag, hvorpå der p.t. kan træffes politiske beslutninger,**
- **forundersøgelsen har ikke tilstrækkeligt vurderet de fremtidige trafikale udfordringer på strækningen (punkt 2, 3.4 + 3.7),**
- **en nordlig motorvej (korridor A) vil medføre en væsentlig påvirkning af internationalt beskyttede fugle- og habitatområder (punkt 3.1 – 3.3),**
- **en nordlig motorvej (korridor A) vil medføre en uoprettelig indvirkning på de berørte bysamfund Ravnstrup, Gødstrup og Vester Egede samt om-**

- rådets kulturmiljø i form af blandt andet støj- og lysgener (punkt 3.2 - 3.5),
- de eksisterende stilleområder af nationalpark-kvalitet og karakter i og omkring Natura 2000 områderne vil forsvinde ved en nordlig motorvej (korridor A) (punkt 3.2, 3.3 + 3.4),
 - forundersøgelsen har ikke vurderet de støjmæssige gener og de dermed forbundne omkostninger til støjreducerende foranstaltninger (punkt 3.2 + 3.6),
 - de i forundersøgelsen anførte beregninger (blandt andet den interne forrentning) hviler på ufuldstændige forudsætninger, hvilket gør (blandt andet det økonomiske) sammenligningsgrundlag mindre gennemskueligt og dermed mindre egnet som beslutningsgrundlag (3.2, 3.4 + 3.6),
 - hvor løsningsforslag A krydser Næstved-Haslev-Køge-jernbanen er de hermed forbundne voldsomme påvirkninger på terræn og med støj totalt udeladt. Dæmningshøjden er undervurderet – se afsnit 3.4,
 - løsningsforslag C – 2+2 bør undersøges, vurderes og beregnes som et reelt alternativ,
 - ifølge Vejdirektoratets egne tal indeholder løsningsforslag C 2+1 en besparelse på min. en halv milliard i forhold til motorvejsforslagene,
 - de samfundsøkonomiske konsekvenser er ikke belyst (punkt 3.6) samt
 - arealbehovet ved en nordlig motorvej (korridor A) vil være større end ved udvidelse af den eksisterende linjeføring samt kombinationer med og imellem øvrige løsningsforslag (punkt 2 og 3.6).

Uanset sympati og forståelse for, at bedre trafikforbindelser i og omkring Næstved er nødvendige, er det uforståeligt og risikofuldt, hvis man på det nuværende informationsgrundlag og tidspunkt beslutter at prioritere det nordlige linjeføringsforslag (korridor A), idet netop den nordlige linjeføring synes at ville medføre væsentlig indvirkning på fuglebeskyttelses- og habitatområder, stilleområder, miljø- og kulturområder, ekspropriation af flere ejendomme og støj- samt lysgene af en række bysamfund.

Forundersøgelsen giver heller ikke offentligheden, herunder de borgere, der skal afstå deres ejendomsret, den fornødne indsigt i konsekvenserne af de forskellige linjeføringer, idet en række afgørende forhold ikke er adresseret og vurderet i forundersøgelsen. I tilfælde, hvor der skal afstås ejendom, hvor internationalt beskyttede naturområder bliver væsentligt påvirket og hvor en motorvej placeres tæt ved mindre bysamfund, skal virkningen af de forskellige forslag være klart oplyst.

Endeligt skal det her nævnes, at det fremgår af forundersøgelsen (side 7 f), at Vejdirektoratet vurderer, at der er fire mulige korridorer til en udbygning af strækningen. Af særlige interesse er, at det af side 23-30 fremgår, at de sydlige korridorer (B, C og E) vurderes som reelle alternativer til korridor A (nordlig linjeføring). Forundersøgelsen har således med andre ord ikke

lagt sig endeligt fast på én løsning frem for en anden, og der bør derfor tilvejebringes yderligere oplysninger inden et sådant valg træffes.

Slutteligt skal den bevilling, der er givet (se citaterne fra trafikaftale under pkt. 2) også anvendes til en VVM-redegørelse. Denne må nødvendigvis foreligge, når der skal tages politisk beslutning på baggrund af forundersøgelsen. VVM-redegørelsen er en integreret del af denne beslutningsproces.

2. Om baggrunden for forundersøgelsen

Som bekendt blev forundersøgelsen iværksat på baggrund af en trafikaftale af den 22. oktober 2009, hvor det blev aftalt, at:

”... afsætte 2 mio. kr. til en forundersøgelse af en opgradering af strækningen Næstved – Rønnede (Rute 54).”

Bevillingen blev givet fra pulje ”til nye beslutningsgrundlag og strategisk planlægning”. Om baggrunden herfor fremgik videre, at:

”Parterne ønsker med puljen at tilvejebringe de beslutningsgrundlag, der vil være centrale for at imødekomme fremtidige trafikale udfordringer. Det gælder såvel konkrete forundersøgelser og VVM-redegørelser som strategiske analyser med henblik på at kortlægge fremtidens trafikale udfordringer og løsningsmuligheder.”

Opdraget betyder at arbejdet skulle klarlægge og belyse de fremtidige trafikale udfordringer og deres løsninger.

Imidlertid bygger forundersøgelsen på en forudsætning om, at både de eksisterende og de fremtidige trafikale forhold er så problematiske, at der skal ske en udbygning. De fremtidige trafikale forhold er dog kun kortfattet behandlet. Eksempelvis er den kollektive trafik udskudt til den kommende VVM-undersøgelse (forundersøgelsens side 14, venstre spalte).

Om den ”trafikale problemstillinger på strækninger” er der alene medtaget fire afsnit på Forundersøgelsens side 15, hvor det blandt andet hedder (side 15, venstre spalte), at:

”Vejens linjeføring er ikke tidssvarende, og der er mange steder, hvor sigtforholdene gør det svært at overhale. Ligeledes kører der i perioder en del landbrugstrafik på strækningen. Dette kombineret med trafikens intensitet medfører primært i morgen- og eftermiddagsmyldretiden en reduceret fremkommelighed.”

De med forundersøgelsen belyste forhold berettiger ikke, at der sker nyetablering af en motorvej frem for udvidelse af den eksisterende linjeføring, navnlig når der henses til, at en mo-

torvej medfører en række gener og udgifter, som ikke vil være tilfældet med udvidelsen af den eksisterende linjeføring

Det må derfor kræves, at der, inden igangsættelsen af et så omkostningstungt og indgribende projekt, vurderes, om de trafikale udfordringer kan imødegås ved en udvidelse af den eksisterende linjeføring eventuelt i en kombination med motortrafikvej C - 2+2 eller C 2+1 på udvalgte strækninger.

Forundersøgelsens manglende fokus på de fremtidige trafikale forhold har en direkte betydning for kvaliteten af forundersøgelsens behandling af de forskellige korridorer. Der er efter forundersøgelsens resultater ikke klart trafikmæssigt belæg for etablering af en motorvej (med de deraf følgende gener og samfundsomkostninger) i forhold til udbygning af den allerede eksisterende vejforbindelse.

3. Om forundersøgelsens enkelte forhold

3.1 Miljø- og naturbeskyttelsesforhold ved forslag A

Om miljøforholdene ved etablering af forslag A (nordlig linjeføring), anføres bl.a. (side 42, højre spalte, tredje afsnit), at:

"Beskyttelsesområdet nord for Holm-Olstrup berøres af linjeføringsforslag A, A2 og A3, mens området syd for Toksværd berøres perifert af linjeføring C og E. Beskyttelsesområdet i Hesede Skov berøres af linjeføringsforslag A2, A3, B3 og perifert af linjeføringsforslag C."

Forundersøgelsens side 44, venstre spalte, midtfor:

"Linjeføring A, A2, A4 berører beskyttelsesområdet nord for Holme-Olstrup.

Linjeføring A, A2, A3, B, B2 og C berører beskyttelsesområdet omkring Boserup.

[...]

Påvirkningerne af beskyttelsesområderne som konsekvens af rute 54 vejprojekt vil blive nærmere belyst i en evt. kommende VVM-undersøgelse, herunder muligheden for vejprojektets indpasning i landskabet."

Om natur- og miljøforhold (natura 2000 områder), fremgår af side 47, venstre spalte:

"Linjeføringsforslagene berører ingen Natura 2000-områder direkte, men flere områder ligger i nærheden (se bilag 2).

Det drejer sig om:

- *Fuglebeskyttelsesområde nr. 91 Holmegårds Mose, Natura 2000 område og Porsmose ligger umiddelbart nord (ca. 400 m) for linjeføring A, A2 og A3 ved søen Gødstrup Enghave og omgivende arealer. [...]*
- *Habitatområde nr. 145 Holmegårds Mose, der ligger i en afstand på ca. 1,5 km fra linjeføring A, A2 og A3.*
- *Habitatområde nr. 194 Suså med Tystrup-Bavelse Sø og Slagmosen. Linjeføring A, A2, B og B2 krydser Susåen ca. 1 km opstrøms habitatområder.*

Da der kun er ca. 400 m til fuglebeskyttelsesområdet ved Gødstrup Enghave kan forslag A, A2 og A3 være kritisk for de fuglearter, som området er udpeget for. I en VVM-undersøgelse vil det skulle undersøges nærmere, og der skal udarbejdes en konsekvensvurdering. [...]"

Det fremgår således, at en realisering af den nordlige linjeføring vil medføre en væsentlig indvirkning på de omgivende naturbeskyttelsesområder, herunder fuglebeskyttelsesområde nr. 91 samt habitatområderne nr. 145 og nr. 194.

De øvrige foreslåede linjeføringer vil alene medføre en mere begrænset indvirkning, og hensynet til beskyttelsen af de omgivende naturbeskyttelsesområder taler således imod en realisering af den foreslåede nordlige linjeføring.

Dette er i overensstemmelse med forundersøgelsens samlede vurdering (side 9, anden spalte), hvor det blandt andet fremgår, at:

"Der er forskellige miljømæssige forhold, der skal kortlægges yderligere i en evt. kommende VVM-undersøgelse. De væsentligste udfordringer vurderes at være at indpasse vejen bedst muligt til de landskabelige forhold, passagen af Hesede skov (alle forslag) samt evt. påvirkninger af beskyttet natur (habitat- og fuglebeskyttelsesområder) nord for Holme Olstrup (Holmegårds Mose, Porsmose og Gødstrup Enghave) i forhold til den nordlige linjeføring (A).

Konsekvenserne af en ny vej mellem Næstved og Rønnede, for økonomi, trafikafvikling og miljø vil først kunne vurderes mere konkret i en evt. kommende VVM-undersøgelse, hvor et konkret projekt vil blive yderligere detaljeret."

Den nordlige linjeføring (korridor A) passerer i en afstand på cirka 400 meter fra Porsmose og Gødstrup Enghave, som er udlagt som EF-fuglebeskyttelsesområde, Natura 2000 områderne og særligt regionalt beskyttelsesområde.

Om de retlige forhold i forbindelse med etablering af anlægsprojekter med indvirkning på naturbeskyttelsesområder henvises til mine tidligere bemærkninger herom, idet jeg dog bemærker, at reglerne om forudgående miljøvurdering af projekter har grundlæggende tre formål:

- 1) at indarbejde miljøhensyn allerede under udformningen af forslag til konkrete projekter,
- 2) at undgå uforudseelige miljøkonsekvenser ved at kræve, at miljøpåvirkninger af projektforslag er belyst ved en miljøvurdering, og
- 3) at inddrage offentligheden ved at projektansøgning og miljøvurdering sendes i offentlig høring, inden beslutningen træffes.

Jeg er klar over, at Vejdirektoratet – som ligeledes forudsat i forundersøgelsen – vil få udarbejdet en VVM-redegørelse, hvilket givetvis alene vil ske i forhold til de konkrete projekter, som ender med at blive udvalgt mellem forundersøgelsens skitserede løsningsmuligheder. Da det allerede i forundersøgelsen kan konstateres, at nogle linjeforslag vil være mere belastende for miljøet end andre linjeforslag, bør dette indgå som et væsentligt parameter i det videre arbejde.

3.2 Støjbelastningen

Der er ikke regnet på støjbelastningen for de forskellige linjeføringsforslag, f.eks. støjbelastning i naturområderne eller boligområderne.

Det må forventes, at der skal opsættes en række støjreducerende foranstaltninger langs den endeligt valgte linjeføring, f.eks. i form af opsætning af støjskærme eller nedgravning af vejen over væsentlige afstande, hvilket selvsagt vil påvirke projektets økonomi væsentligt. Disse udgifter bør – som andre oplyste udgifter – beregnes så konkret som muligt og dermed indgå i den samlede vurdering af de forskellige løsningsmuligheder. Henset til den nordlige linjeførings placering, må det forventes, at navnlig dette løsningsforslag (korridor A) vil medføre store udgifter til støjreducerende tiltag.

Det skyldes navnlig, at den foreslåede nordlige linjeføring (korridor A) – i modsætning til de øvrige foreslåede linjeføringer samt udvidelse af den eksisterende linjeføring – vil få indvirkning på Ravnstrup, Gødstrup og Vester Egede (se bl.a. figur 1.2 på Forundersøgelsens side 7). Uanset, at der må forventes at skulle bruges ikke uvæsentlige omkostninger på støjreducerende foranstaltninger for de nævnte bysamfund, vil den nordlige linjeføring medføre en uoprettelig skade på bysamfundene, stilleområderne (de sammenhængende, uforstyrrede og EU-beskyttede landskabsområder nord for Holme-Olstrup) og det omgivende miljø.

Vejdirektoratet er som grundejer forpligtet til at foranstalte støjreducerende tiltag.

Støj har som bekendt også en direkte indvirkning på den omgivende natur, jf. bemærkningerne ovenfor under punkt 2.1 og nedenfor under punkt 3.3.

Det følger af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/10/EF af 6. februar 2003 om minimumsforeskrifter for sikkerhed og sundhed i forbindelse med arbejdstagernes eksponering for risici på grund af fysiske agenser (støjdirektivet), at der skal ske en harmonisering af støjindikatorer og vurderingsmetoder for ekstern støj, indsamling af oplysninger om støjeksponering i form af støjkortlægning, udarbejdelse af handlingsplaner samt orientering og høring af borgerne.

I Danmark er støjdirektivet blevet fulgt op af støjhandlingsplaner, der blandt andet skal:

- give en oversigt over antallet af støjbelastede personer og boliger,
- indkredse de problemer og situationer, der skal forbedres, og foretage en prioritering af dem,
- opsummere, hvilke foranstaltninger til at bekæmpe støj, der allerede er gennemført,
- anføre, hvilke foranstaltninger de ansvarlige myndigheder agter at træffe de følgende fem år, herunder foranstaltninger til beskyttelse af stilleområder samt
- give et skøn over den forventede nedbringelse af antallet af støjbelastede personer og boliger.

Der gælder en retlig forpligtigelse til at prioritere uforstyrrede landskaber, hvor mennesker kan færdes i fredelige omgivelser fri for dominerende og støjende tekniske anlæg. Det fremgår af Miljøstyrelsens redegørelse om stilleområder, at der i Danmark bliver stadig færre og mindre landskabsområder, som ikke er berørt af byudvikling og tekniske anlæg, hvilket skyldes, at antallet af støjkluder i det åbne land til stadighed øges og vokser. Det er derfor en politisk prioritering at beskytte de stilleområder, der er tilbage.

En nyetablering af en motorvej i korridor A giver et forøget (støjmæssigt)pres på de nuværende stilleområder, hvorimod etablering i én af de andre korridorer eller en udvidelse af den eksisterende linjeføring eller eventuelt en kombination vil være i overensstemmelse med den politiske prioritering om bevarelse af stilleområder. Imidlertid er stilleområder og påvirkningen af det omgivende natur og miljø, og omkostningerne forbundet hermed ikke blevet vurderet i Forundersøgelsen, og det oplyste beslutningsgrundlag mangler således også på dette punkt. Dette er navnlig tilfældet for de sammenhængende, uforstyrrede og EU-beskyttede landskabsområder nord for Holme-Olstrup.

3.3 Miljø- og kulturområder

Herom henvises til min tidligere redegørelse af 26. september 2012, afsnit 2.6.

Den nordlige linjeføring (forslag A) vil reelt afskære bysamfundene Ravnstrup og Gødstrup fra den større by, Holme-Olstrup (se forundersøgelsens side 21), idet den nordlige linjeføring går midt imellem bysamfundene. Såfremt den nordlige linjeføring realiseres, vil indvirkningen på bysamfundene blive markant og dominerende i form af blandt andet støj- og lysgener, ligesom placeringen tæt ved massiv infrastruktur aldrig har været befordrende for udviklingen af landligt beliggende bysamfund og fastholdelsen af beboere.

Forundersøgelsen adresserer kun i begrænset omfang de forskellige linjeføringsforslags betydning i forhold til det omgivende miljø- og kulturområder, herunder navnlig betydningen for de berørte landsbyer samt interaktionen imellem. Dette selvom det de facto netop er motorvejens betydning for de omgivende samfund, som synes at være det afgørende kriterium ved anlæggelse af ny infrastruktur.

Som nævnt ovenfor vil udpegede naturbeskyttelses- og habitatområder blive påvirket af en nordlig linjeføring (korridor A), og de stilleområder af nationalpark-kvalitet og karakter vil forsvinde og dermed væsentligt og voldsomt forringe den eksisterende oplevelse af at befinde sig i "naturen".

Holmegaard Gods' vestlige marker er i Næstved Kommunes "*100 kulturmiljøer i Næstved Kommune*" (se side 37 f) udpeget som et sted med en særlig kulturmiljøværdi. Den nordlige linjeføring (korridor A) vil i et forløb på 1,5 km. bevæge sig ind over det udpegede kulturmiljø og dermed væsentligt forringe stedets og det omgivendes kulturmiljø. Disse arealer er netop udpeget som sårbare over for "*enhver form for anlægsarbejder, såsom byggeri, gravning, terrænændring og væsentlige ændringer i omgivelserne*"

3.4 Dæmningens højde ved løsningsforslag A

Se figur 6.3 og 6.6 (forundersøgelsens side 56 og 57), hvor den markerede dæmning fremtræder dominerende og skæmmende i landskabet, ligesom dæmningen medvirker til en forøgelse af støjbelastningen til de omgivende boliger og landskab. Det fremgår da også direkte af forundersøgelsen (side 56), at "*... vejen vil her blive synlig i området og lokalt komme til at udgøre en markant "barriere" mellem det åbne landskab mod nord og Holme Olstrup og Toksværd mod syd.*"

Dæmningens højde må anses for at være undervurderet.

Som bekendt har Folketinget besluttet at elektrificere jernbanen mellem Næstved og Køge, hvilket medfører, at den minimale friluftprofil mellem SO (Skinne Overkant) og undersiden

af broen over banen er 5980 mm. Såfremt broen skal fremtidssikres, må det forventes, at Banedanmark vil kræve, at broen forberedes til en eventuelt senere udvidelse af banen til dobbeltspor. Broens tykkelse vil derfor formentligt blive mellem 1–1½ meter, idet broen skal være bred nok til, at der kan føres dobbeltspor under.

Et kvalificeret gæt er, at Skinne Overkant vil blive cirka 1–1½ meter over terræn, idet banen løber på en lav dæmning og har en skærveunderbygning. Alt i alt medfører dette, at dæmnin- gens højde reelt vil blive 8–9 meter over terræn, hvorved dæmningsens dominerende og skæmmende udtryk vil blive forstærket. Dette vil også få betydning ved eventuel etablering af støjskærme i kanten og langs med en eventuel ny vej, hvilket vil medføre endnu større domi- nanseffekt.

Se i den forbindelse forundersøgelsens figur 6.16 (side 60) angående korridor B, hvor vejen ligger lavere i terræn med dertil mindre dominerende og skæmmende udtryk.

Forundersøgelsen har ikke behandlet, hvad det vil koste at grave vejen ned hhv. lade den være over terræn, hvilket vil kunne få en indvirkning på projektets totaløkonomi, jf. også bemærk- ninger ovenfor om forpligtelsen til at iagttage støjreducerende foranstaltninger. Det er navn- lig den i Forundersøgelsen forudsatte interne forrentning, som vil blive påvirket ved de for- pligtigelser som støjreducerende foranstaltninger vil medføre. Ovenstående er ikke et pro- blem ved korridor B, C eller E, idet jernbanen her ligger nede i og krydses af vejen mellem bakker hvilket gør, at man her kan se bort fra nedgravning eller hævnings af vejen. Ej heller er der problematikken med EU og de nationale beskyttelsesområder, da disse ligger nord for Holme-Olstrup og Toksværd.

3.5 Arealbehov og ekspropriation

Hvad angår arealbehov og de deraf følgende ekspropriationer, kan af forundersøgelsen (side 72) sammenfattes følgende:

	Permanent arealbe- hov til vejanlægget (ha)	Midlertidige ar- bejdsarealer til anlægsarbejder (ha)	Antal ejendomme, der berøres perma- nent eller midlerti- dig arealerhvervelse (antal)	Antal ejendomme, der forventes total eksproprieret
Gennemsnit af samtlige løsnings- forslag	65 ha	68 ha	57,5	17
Forslag A, A2 og A3	77 ha	77 ha	60	17

Som det fremgår af sammenfatningen ovenfor, er der således kun en mindre og ikke nævne- værdig forskel på det skønnede arealbehov ved et gennemsnit af samtlige løsningsforslag

sammenholdt med de nordlige løsningsforslag (A, A2 og A3). Samme gør sig gældende for de skønnede ekspropriationer (dog med omvendt fortegn), hvor der ved den nordlige linjeføring (A, A2 eller A3) forventes at blive eksproprieret flere ejendomme end ved gennemsnittet af samtlige løsningsforslag.

Det følger af den ekspropriationsretlige nødvendighedsbetingelse, at ekspropriationsformålet ikke må kunne nås med *mindre indgribende midler*. Heri er indeholdt en betingelse om, at der ikke må være alternative muligheder – herunder alternative placeringer – som kan opnå det med ekspropriation tilsigtede formål.

Vejdirektoratets vurdering mellem de forskellige alternativer fordrer således, at sammenligningsgrundlaget er *korrekt og fuldt oplyst*. Vejdirektoratet er derfor efter omstændighederne forpligtet til at vurdere, hvordan formålet kan tilvejebringes mest hensigtsmæssigt – hvor de mindst indgribende midler (mindst arealbehov) skal indgå som et styrende kriterium. Uanset at myndighederne nødvendigvis har et vist skøn mellem valget af forskellige alternativer, fremgår det af eksempelvis UfR 2002, side 2281 og MAD 2008, side 2211, at myndighederne er forpligtet til at vurdere alternativer (på et oplyst grundlag). I begge de nævnte sager blev ekspropriationen tilsidesat som ugyldig på grund af alternativer til ekspropriationen.

Den nordlige linjeføring (korridor A) vil medføre et større arealbehov end de øvrige løsningsforslag, navnlig i forhold til en udbygning af den eksisterende linjeføring. Hertil bemærkes, at ekspropriation ikke kun omfatter den traditionelle ejendomsafståelse, men beskytter grundejere mod støjende anlæg og lignende, jf. ligeledes ovenfor.

3.6 Samfundsøkonomien

På forundersøgelsens side 9, er der opstillet en tabel, blandt andet med en oversigt over de forskellige forslags *nettogevinst pr. offentlig investeringskrone*. Det fremgår imidlertid ikke af forundersøgelsens øvrige materiale, hvordan Vejdirektoratet er kommet frem til de forskellige nettogevinster. De bagvedliggende forudsætninger og udregninger efterspørges hermed.

Ud for løsningsforslag "B3 - 2+1" og løsningsforslag "C - 2+1", er nettogevinsten angivet som negativ, men det fremgår ikke af forundersøgelsen, hvorfor netop disse to løsningsforslag giver en negativ nettogevinst. Et løsningsforslag "C - 2+2" er ej heller beregnet. Dette er en væsentlig mangel ved forundersøgelsen, idet netop løsningsforslag C - 2+2 bør beregnes, idet denne løsningskombination indeholder mange af motorvejens fordele kombineret med udnyttelse og udbygning af den eksisterende vejføring, hvilket sandsynligvis vil være langt mindre byrdefuldt både for mennesker, landskab, natur og miljø. Endvidere fremgår det af Vejdirektoratets rapport 424 side 9, at en løsning C - 2+1 har et basisprisoverslag på 464 mio. kr., med andre ord en besparelse på mellem en halv og en hel milliard i forhold til motorvejsløsningerne. Det må derfor antages, at en løsning C - 2+2 også er væsentligt billigere end motorvejsløsningerne.

For at sammenligningsgrundlaget kan virke efter hensigten og dermed udgøre et oplyst beslutningsgrundlag for bl.a. byrådene, er det vigtigt, at der ikke førend det samlede vurderingsgrundlag foreligger – herunder VVM-redegørelsen – dannes forudfattede meninger og træffes beslutning om bestemte linieføringer. Det er tillige væsentligt, at de indsigelser, der allerede er indkommet og indkommer i forbindelse med VVM-høringen, medtages inden der prioriteres korridorer.

Såfremt de på forundersøgelsens side 9 anførte tal skal give et retvisende billede, må også omkostninger (de hermed forbundne risici) som følge af retlige forpligtigelser medregnes. En fremlæggelse af de bagvedliggende forudsætninger og udregninger vil og bør kunne belyse dette forhold.

3.7 Diverse

Korridor B og C føres alene op til rundkørslen ved Ny Holsted. En stikvej syd om banen vil dog give en yderligere tidsbesparelse.

En mulighed kunne være at lade motorvejen ende i en rundkørsel syd for Holme Olstrup, hvorefter der anlægges to tosporede veje videre fra rundkørslen. Dette vil desuden få den fordel, at der kan spares nogle omkostninger til krydsningen af banen, ligesom denne mulighed vil muliggøre en adgang til motorvejen fra den sydlige del af Holme Olstrup. Korridor B og C vil således herefter fremtræde som mere fordelagtige i forhold til de øvrige løsningsforslag.

4. Afsluttende bemærkninger

Blandt andet på baggrund af ovenstående bemærkninger er det min opfattelse, at den foreslåede korridor A ikke er det mest fordelagtige løsningsforslag, idet korridor A vil medføre en væsentlig (mer)indvirkning på miljø og naturbeskyttelsesforhold, herunder for de i området beliggende habitat- og fuglebeskyttelsesområder. Dertil kommer, at den skitserede dæmning i korridor A vil virke dominerende og skæmmende på de omgivende beboelser og landskab med støj- og lysgener til følge.

Forundersøgelsen synes præget af – hvilket navnlig kommer til udtryk i løsningsforslaget om den nordlige linjeføring – et større hensyn til bilisternes (landskabelige) oplevelser ved at køre på vejen, end hensynet til vejens påvirkning af det omgivende landskab og dets beboere. Dette hensyn gør sig f.eks. gældende på figur 6.3 og 6.6 (side 56 og 57), hvor bilisterne vil få et landskabeligt vue, hvorimod vejen (med de forventede 17.700 ÅDT) vil virke dominerende og skæmmende for de omgivende beboere, jf. i øvrigt ovenfor om dæmningen.

Forundersøgelsen adresserer ikke det fremtidigt ændrede trafikmønster i forbindelse med etableringen af Femernforbindelsen, hvilket ellers må anses som værende et væsentligt kriterium i forbindelse med en undersøgelse om fremtidens trafikale udfordringer, jf. i den sammenhæng mine bemærkninger ovenfor under punkt 1. Og dermed også relevansen af at lave et stykke motorvej mellem Næstved og Rønnede frem for i retning af Bårse.

Det kan således konstateres, at forundersøgelsen ikke tilvejebringer det (politiske) fornødne beslutningsgrundlag for relevante beslutningstagere, navnlig byrådene, idet en række afgørende forhold stadig står uberørte og ubesvarede hen.

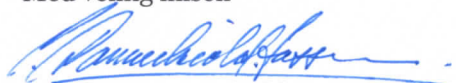
---ooOoo---

Jeg ser frem til at høre fra Vejdirektoratet, ligesom jeg naturligvis står til rådighed med yderligere oplysninger.

For en god ordens skyld bemærkes, at der tages forbehold for at fremkomme med yderligere bemærkninger til forundersøgelsen.

Kopi af dette brev sendes til Folketingets Trafikudvalg samt Byrådet i Næstved og Faxe Kommune samt endeligt Danmarks Naturfredningsforening og Dansk Ornitologisk Forening.

Med venlig hilsen



Christian Danneskiold Lassen