

Vedr. opgradering af rute 54, Næstved - Sydmotorvejen

Næstved Kommune har den 26. februar 2013 indstillet to linjeforslag, A og B, til VVM-undersøgelse. Samme to linjeforslag foretrækkes af Faxe Kommune.

Borgergruppen i Toksværd vil ligeledes tilslutte sig dette valg, dog med en pointering af linje A, som absolut er at foretrække af de to.

Fordele ved linje A:

- **Størst samfundsnytte**
- **Korteste afstand til motorvejen**
- **Mindst øgning af CO2**
- **Stor opbakning i lokalområderne** (se bilag med underskrifter)

Derudover kan bemærkes, at A føres udenom Natura 2000-området ved Gødstrup Enghave, så at vælge linje B af den grund, er ikke en nødvendighed.

Borgergruppen anbefaler:

- At der fokuseres på de nordlige linjer, A og A3, ved en endelig beslutning vedr. VVM

Når alt kommer til alt, er de nordlige linjeføringer kortest, generer færrest beboere og har været på tegnebrættet i Næstved de sidste 30-40 år.

Desuden vil man kunne anvende en VVM på linje A som udgangspunkt, såfremt man senere vil se på alle de fordele en alternativ føring mod Haslev medfører.

Linje A og A3 kan udbygges med det alternative løsningsforslag.

Det alternative forslag er en løsning, der ikke nødvendigvis er en motorvej og derfor billigere at etablere og kan bygge på eksisterende veje i området. Dette alternativ resulterer i **reduktion** af CO

og er **økonomisk** interessant for de mange pendlere, 65 % af trafikanterne på rute 54, som dagligt kører til hovedstadsområdet fra Næstved.

Det alternative forslag har **stor opbakning i lokalområdet, 322 underskrifter på en A3 som MT, og 441 underskrifter på det alternative forslag** (ønskes bilag vedr. underskrifter kan det sendes på separat mail da filen fylder 18 Mb).

I den efterfølgende tekst har vi samlet vore forslag og holdninger.

Borgergruppen Toksværd, den 28. februar 2013/

Søren Rasmussen Dan H. A. Kristensen Svend Aage Hansen Erica Heyckendorff

Kopi mailet til:

Borgmester Carsten Rasmussen, kommunaldirektør Tomas Therkildsen, Vicekommunaldirektør Poul Kold, Næstved Kommune.

Fensmark Lokalråd

Holme-Olstrup/ Toksværd Lokalråd

Borgmester Knud Erik Hansen og kommunaldirektør Ole Møller, Faxe Kommune.

Folketinget, medlemmer af Transportudvalget

Trafikkommissionen, Region Sjælland v/ sekr. Uffe Nielsen

Vejdirektoratet v/ Ulrik Larsen

Miljøministeriet, Naturstyrelsen

Danmarks Naturfredningsforening

Dansk Ornitologisk Forening

Presse og interesserede medborgere

ANALYSE AF RAPPORTEN

I Vejdirektoratets forundersøgelse dokumenteres et righoldigt datamateriale med de forskellige vejførings fordele og ulemper. Vi har sat data op på en ”scoringsskema” efter samme princip, som virksomheder anvender til risikoanalyser.

Konklusion:

Vælges **motorvej**, kan kun en linje komme på tale: **Linje A.**

Vælges **ikke motorvej**, kan kun en linje komme på tale: **Linje A3.**

Scoringens resultater (scoringsskema er bilag):

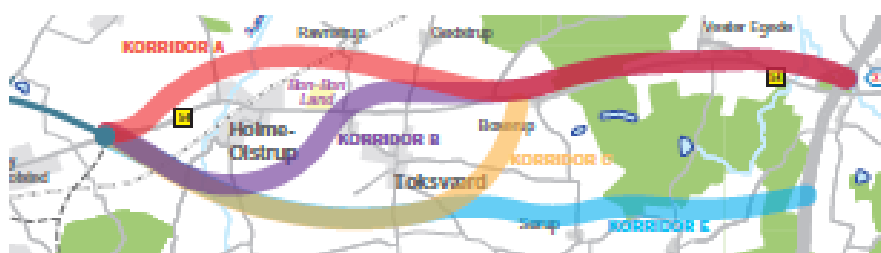
Rapportens data kan opdeles i fire grupper:

1. Daglig betydning for trafikanter, 2. Økonomi, 3. Aflastning af eksisterende forbindelser samt 4. Landskab & miljø.

Det første, der bliver helt klart, når forundersøgelsen gennemgås, er, at der *ikke* er 4 ligestillede, alternative linjeføringer:

Skal det være **motorvej**, er der kun 3 linjeforslag: **Linje A, B og E.** Det skyldes, at Vejdirektoratet konkluderer, at linje C *aldrig* kan ophøjes til motorvej.

I denne analyse er linje C derfor lagt i samme gruppe, som de to andre linjer, A3 og B3, som heller ikke kan anlægges som motorvej. De har også det tilfælles, at de alle tre vil følge den eksisterende landevej fra Boserup til Rønnede.



De 4 linjer: Rød=A, Lilla=B, Gul=C og Turkis=E.

Motorvej, linje A, B og E: Samlet score for **linje A er 41 point.** Linje B og E scorer 27 og 22 point.

I data kan ses, at Linje A helt indlysende er den mest fordelagtige. Linje A vil tilføre mest værdi for trafikanter og har den bedste økonomi. Sammenlignet med linje E giver den også en markant bedre aflastning af trafikken på hele strækningen.

Ikke motorvej, linje A3, B3 og C: **Linje A3 er klart den mest fordelagtige.** Som for linje A tilfører linje A3 mest værdi for trafikanterne og har markant bedre økonomi end de øvrige to linjer. Den samlede score for linje A3 er 43 point, mens linje B3 og linje C scorer 24 og 17 points.

Et forslag fra borgergruppen vedr. linje A:

Konklusion: Afkørsel ved Holmegårdsvej vil spare CO2 og tung trafik på rute 54.

Som en tilføjelse vil borgergruppen tilføje vedr. linje A (ikke belyst i rapporten):

Der kan med fordel etableres **afkørsel ved Holmegårdsvej** (højre cirkel på kort), så tung trafik til glasværket og de øvrige virksomheder i Fensmarkområdet kan køre fra før rundkørslen ved omfartsvejen lige før Næstved (venstre cirkel på kort).

Ved alle de sydligt beliggende linjer, B, C og E, bliver tung trafik nødt til at køre ind til rundkørslen ved omfartsvejen lige før Næstved og tilbage ad rute 54 til Holmegårdsvej. Samme forhold gælder for besøgende til Bonbonland, hvis de ikke vælger at køre ad den gamle landevej (hvilket vel ikke er målet?).



Del af linje A/linje A3 med tilslutning/rundkørsel (til højre) ved Holmegårdsvej mod Fensmark.

LINJE A + ALTERNATIVT FORSLAG

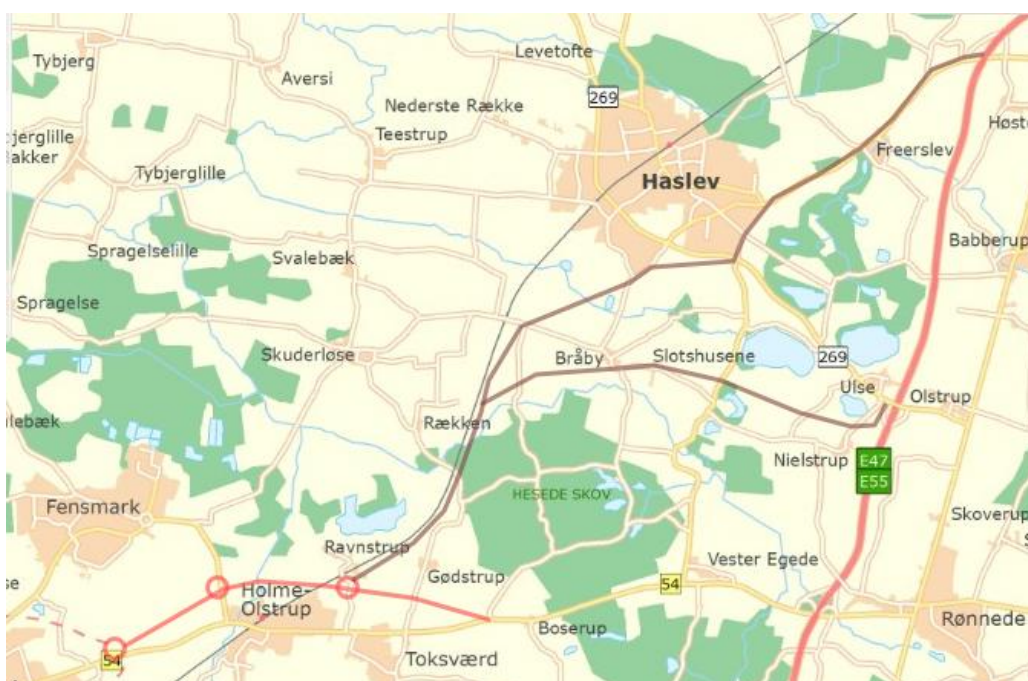
Borgergruppen har regnet på CO2 forbrug, sparede kilometer og tid og udviklet et alternativt forslag: En vejføring til Sydmotorvejen, som følger jernbanen fra omkring Ravnstrup op til Bråby eller Bråby Stationsby med tilslutning i Høsten eller Ulse. Begge tilslutninger giver besparelser i forhold til en tilslutning i Rønnede.

Fordele:

Samfundsøkonomisk gevinst – formentlig flere gange bedre end linje As, fordi:

- Kortere vej fra Næstved til Haslev og Hovedstadsområdet (i dag skal 65 % den vej)
- Mindre brændstofforbrug og dermed sparede penge
- Mindre tidsforbrug for pendlere og erhvervstrafik
- Mindre CO2-belastning
- Korteste vej til det kommende supersygehus i Køge
- Behøver ikke være motorvej, kan udføres i etaper og knytte sig på eksisterende veje
- Rute 54 forstyrres ikke i etableringsfasen og aflastes siden voldsomt
- Mulighed for pendler P-pladser ved Lille Syd-linjen (gerne opgraderet til S-tog), fx ved Bråby Stationsby
- Nye bosætningsmuligheder i begge kommuner

Desuden kan man undgå at lægge asfalt parallelt med og tæt på den eksisterende landevej, som det foreslås i Vejdirektoratets rapport, og dermed ikke øge gennembrydningen af det beskyttede landskab.



Rød linje: A. Gråbrun, alternativ med tilslutning i enten Høsten (nordlig) eller Ulse (sydlig).

Linje A og det alternative forslag har store naturmæssige fordele:

Ved linje A, A3 og den alternative rute vil **Natura 2000-områder ikke blive berørt.**

Ved det alternative forslag vil den ret kraftige trafik gennem Holmegårdsmosen via **Rødebrovej** i høj grad **aflastes**. I dag kører ca. 6.600 biler (VDs rapport, s. 37) gennem den sårbare mose, der er Natura 2000-område.

Villa Galinavej gennem Hesede Skov vil ligeledes **aflastes**. Med udelukkende linje A, eller øvrige linjer, vil trafikmængden ad Villa Gallinavej gennem Hesede Skoven øges med ca. 3.700 flere biler (VD, s. 35).



Lillastribede felter = Natura 2000

Bemærk, at Sydmotorvejen ligger ganske tæt på Natura 2000- området ved Ulse.

Rød linje: Linje A3. Lysegrøn, vest: Rødebrovej, lysegrøn, øst: Villa Gallinavej – begge veje går gennem naturområder og aflastes af det alternative forslag. Gråbrun linje: Alternativ rute til Høsten eller Ulse.

Problemet på rute 54 er mængden af biler - **ikke** vejtypen eller dårlig linjeføring. Ca. 60-65 % på rute 54 kører nordpå = ca. 9.400. Den andel, som kører indenfor lokalområdet, er 3.400 (VD s.37).

Hvis den store andel af bilister, som skal nordpå, blev skilt fra **før** Rønnede, vil den resterende del kun direkte skulle tilgodeses ca. 2.200 biler. (15.000 – 9.400 – 3.400 = 2.200).

Samtidig vil den tunge trafik fra Næstved til Haslev, som ikke kan køre over Holmegårdsmosen, men i stedet kører via Sydmotorvejen, **spare 6 km og tilsvarende CO2.**

Ved den alternative løsning vil de trafikanter, som nu kører over Ringsted til Slimminge/Bjæverskovområdet, fjernes fra Ringstedvejen og ringvejen omkring Ringsted (anslået 1.000-1.500). Samtidig vil bilister fra det sydlige Næstved, som nu foretrækker at køre til København via rute 265, Præstøvejen til Bårsetilslutningen, få en mere oplagt fordel i at vælge rute A + alternativet (anslået 2.000-2.500).

Herved vil trafiktallet på en alternativ rute + A minimum være $9.400 + 6.600 + 1.000 + 2.000 = 19.000$ biler. Trafiktallet på rute 54 vil være 5.600 biler gennem Holme-Olstrup, som derefter vil være det mest belastede sted på rute 54. Men med en reduktion på ca. 10.000 biler vil der blive god luft og plads på den eksisterende, udmærkede vej, som vil tilgodese trafikken til og fra Østsjælland.

EN CO2-SAMMENLIGNING AF A, B, C og E og ALTERNATIV via HASLEV

Konklusion:

Linje A vil bidrage **mindst til øget CO2-udslip** af A, B, C og E.

Den **alternative forbindelse** via Haslev vil **reducere CO2-udslip ganske drastisk.**

En modernisering af rute 54 (ikke motorvej) vil reducere CO2 udledningen ved et mere glidende trafikmønster.

De 4 forslag, A, B C og E:

- I alt 14.000 biler kører dagligt på landevejen mellem Næstved og Rønnede
- Det antages (meget konservativt), at kun 9.100 biler kører hele distancen
- CO2-udledningen er sat til 175 g/km (hvilket er gennemsnittet af nye biler)
- Der køres med samme hastighed på alle linjeføringer
- Antal biler på linje E er reduceret med ca. 10 %, da mange vil vælge at fortsætte med at køre på den eksisterende landevej
- Alle 4 alternative linjeføringer vil forlænge distancen mellem Næstved og Sydmotorvejen, når man sammenholder med den nuværende landevej
- Uanset om A, B, C eller E vælges, så vil Danmarks brændstofforbrug og CO2-udslip øges.

Hvis den eksisterende landevej - som jo stadig er den korteste vej mellem Næstved og motorvejen - i stedet bliver **moderniseret**, så der bliver færre stop og starter pr. bil, vil det til gengæld betyde en **reduktion af CO2-udslip.**

Ved den **alternative rute** sparer trafikanter mod Københavnsområdet 13.050.856 km om året. **Det er en reduktion af CO2 udslippet med 2284 tons om året!**

Se bilag for baggrundstal.