

**DATO**

26. august 2013

**DOKUMENT**

13/05142

**SAGSBEHANDLER**

Ulrik Larsen

**MAIL**

[Ul@vd.dk](mailto:Ul@vd.dk)

**TELEFON**

7244 3618

Holmegaard og Juellinge Godser  
Rødebrovej 2  
4684 Holmegaard

Godskontor@holmegaard.dk



## **FORUNDERSØGELSE NÆSTVED – RØNNEDE**

Tak for henvendelsen og materiale vedr. Vejdirektoratets forundersøgelse for en opgradering af strækningen mellem Næstved og Rønnede, som opfølgning på behageligt møde d. 3. juli på Gisselfeld Godskontor.

Vejdirektoratets bemærkninger til det modtagne materiale følger her.

### **Dækkende beslutningsgrundlag**

Det er jeres opfattelse, at forundersøgelsen ikke tilvejebringer et dækkende beslutningsgrundlag, ligesom forundersøgelsen ikke forholder sig til de natur- og miljømæssige problemer, specielt omkring korridor A.

Vejdirektoratet har i forundersøgelsen på et indledende stade belyst behov og muligheder for opgradering af rute 54 mellem Næstved og Rønnede samt undersøgt og beskrevet de væsentligste konsekvenser i forhold til trafik, miljø og økonomi. Forundersøgelsen lægger ikke op til en politisk beslutning om den endelige linjeføring. Dette kan i givet fald ske på baggrund af en evt. kommende VVM-undersøgelse.

Vejdirektoratet har ikke i rapporten anbefalet nogen linjeføring. De natur- og miljømæssige forhold er vurderet på et overordnet niveau og de undersøgte korridorer er beskrevet og vurderet ud fra tilgængelige data og viden. Vejdirektoratet mener, at de væsentlige natur- og miljøforhold er beskrevet ligeværdigt for alle korridorer. I en evt. kommende VVM-undersøgelse vil der blandt andet blive gennemført feltundersøgelser, og der skal udarbejdes konsekvensvurderinger i forhold til et evt. vejanlægs påvirkninger.

I forhold til vanskeliggørelse af Næstved Kommunes planer om udbygning af industriområder, bemærker Vejdirektoratet at Næstved Kommune har deltaget i et teknikerudvalg og derigennem fulgt projektet.

### Trafikale forudsætninger

Det er endvidere jeres opfattelse, at den kommende linjeførings formål, trafikintensitet og trafikmønster ikke er belyst, ligesom I mener, at der beskrives faktuelle fejl, blandt andet at trafikken mod syd ikke er inddraget i forunderøgelsen, ligesom det fremføres, at der er forudsætnings- og regnefejl.

Vejdirektoratet mener, at denne opfattelse må have udgangspunkt i misforståede og forkerte antagelser om trafikmodellen og/eller fejlforklaringer af trafikberegningmaterialet.

Trafikmodellen dækker nemlig hele Sjælland og Lolland og Falster, bortset fra Hovedstadsområdet. Området er opdelt i et større antal zoner, og en væsentlig del af modellen er en angivelse af, hvor meget trafik der antages at køre mellem alle kombinationer af disse zoner. Områder udenfor modellens "dækningsområde", som ikke er inkluderet i området, behandles som såkaldte portzoner, hvor der kommer trafik ind og ud. Dette udgangspunkt er ens for alle alternativerne. Trafikmodellen omfatter med andre ord al den trafik, som er relevant for projektet, også den sydgående trafik.

Den anden væsentlige del af trafikmodellen er vejnettet, som angives med længde og hastighed. En sammenvægtning af længde og rejsetid afgør hvilken rute bilisterne tager mellem to zoner, i hhv. basis og de forskellige alternativer.

Trafikmodellen er en såkaldt årsdøgnmodel, som ikke opdeler trafik på hverdage og weekender, eller på tidspunkter i døgnet. Dette betyder, at trængsel ikke kan opgøres præcist, men øvrige væsentlige effekter i form af blandt andet tidsgevinster pga. højere skiltet hastighed kan opgøres præcist.

Det anføres, at den sydgående trafik ikke er med, eller behandlet forkert. Som nævnt ovenfor er al trafik med i modellen. Når alternativ E ikke kan tiltrække mere af den sydgående trafik, skyldes det efter Vejdirektoratets vurdering, at der er andre mere attraktive rutevalg for mange – primært ruten mellem Næstved og Bårse.

For trafikanter på denne rute vil linjeføringen skulle flyttes en del mere mod syd, før en ny motorvej ikke vil medføre en betydelig omvej. En meget sydlig linjeføring vil omvendt betyde, at det er vanskeligt at tiltrække trafikken mod nord, og at eventuelle tidsgevinster i den retning, bliver en hel del lavere end med de nuværende linjeføringer.

Det skal bemærkes, at det på trafikkortet i rapporten for alternativ E ikke direkte er muligt at se, hvor stor en andel af den nyskabte trafik, der kører mod syd. Noget af den samlede trafik kører på strækninger, som ikke er vist med tal på kortet, f.eks. til Rønnede. På trafikkortene er for overskuelighedens skyld kun vist de mest overordnede trafiktal.



Det nævnes ligeledes, at trafikens fordeling på retning over døgnet ser forkert ud.

Vejdirektoratet bemærker hertil, at døgnfordelingen er taget fra tællinger på strækningen, og denne vurderer vi som rimeligt nøjagtig. Ud fra denne tolkes, at Næstved næsten tiltrækker lige så meget pendling, som der pendler ud af Næstved.

Vejdirektoratet har ikke i forundersøgelsen undersøgt, om der kan være kollektive alternativer, der kan være et alternativ til en evt. ny vej. Dette vil blive gjort i en evt. kommende VVM-undersøgelse. Det vurderes dog, at en opgradering af den kollektive trafik i området kun vil medføre en forholdsvis lille aflastning af strækningen.

### **Økonomi**

I forundersøgelsen er på side 74 redegjort for principperne for beregning af anlægsoverslag, herunder at der er beregnet mængder på et overordnet niveau. Vejdirektoratet bemærker, at principperne og detaljeringsniveauet for dette følger aftalte principper med Transportministeriet for sådanne undersøgelser.

### **Linjeføring C**

I har via Rambøll fået skitseret en linje i korridor C, der kan anvendes hele vejen mellem Næstved og Rønnede som motorvej.

Vejdirektoratet vil i en evt. VVM-undersøgelse vurdere denne linjeføring nærmere på lige fod med øvrige alternativer.

### **VVM-undersøgelse og alternativer**

I skriver, at der forudsættes gennemført en VVM-undersøgelse og der henvises til VVM-bekendtgørelsen, blandt andet med hensyn til beskrivelse af væsentlige alternativer.

Vejdirektoratet bemærker hertil, at hvis det besluttes at gennemføre en VVM-undersøgelse vil intentionerne i VVM bekendtgørelsen blive fulgt, herunder blandt andet med hensyn til belysning af alternativer.

### **Vejdirektoratets brev om interessetilkendegivelse**

I anfører, at Vejdirektoratets brev til udvalgte adressater får karakter af en uofficiel høring, som bør omfatte samtlige interessenter.

I forbindelse med den politiske transportaftale af 21. marts 2013 blev det besluttet, at sende vejdirektoratets forundersøgelse til udtalelse hos berørte kommuner og relevante myndigheder mv. i området. I aftalen er nævnt, at de lokale tilkendegivelser om interesse for brugerfinansiering vil inddrages i det videre arbejde til sikring af finansiering af projektet.



Vejdirektoratet har på denne baggrund på projektets hjemmeside offentliggjort oplysningerne om interessetilkendegivelserne og ydermere sendt henvendelse til Næstved, Faxe og Stevns kommuner, Region Sjælland, Faxe og Næstved Erhvervsråd samt Naturstyrelsen for at høre om synspunkter i forhold til at sikre finansiering til projektet ved hjælp af brugerfinansiering.

### **Mulig løsning**

I peger på en løsning med optimale jernbaneforbindelser kombineret med en sydlig linjeføring, ligesom der efterlyses Vejdirektoratets kommentarer til udleveret materiale.

Vejdirektoratet bemærker, at der i materialet er der argumenteret for et større fokus på hele regionens udvikling. Forundersøgelsen er gennemført ud fra en præmis omkring en undersøgelse af en mulig opgradering af strækningen mellem Næstved og Rønnede. Øvrigt materiale omhandler primært argumenter omkring påstande om fejlagtige trafikale forudsætninger og afledte effekter heraf.

Vejdirektoratet skal med henvisning til som ovenfor beskrevet bemærke, at det bunder i forkerte antagelser om trafikmodellen og/eller fejlforklaringer af materialet.

Med venlig hilsen

Birgitte Henriksen  
Planlægningschef

