

RUTE 22 SLAGELSE - NÆSTVED

Forundersøgelse >>> Udbygning af vejforbindelsen

RAPPORT 440 - 2013



RUTE 22 SLAGELSE - NÆSTVED

Forundersøgelse >>> Udbygning af vejforbindelsen
Rapport 440 - 2013

Forundersøgelsen er gennemført af Vejdirektoratet bistået af et teknikerudvalg med repræsentanter fra Slagelse og Næstved kommuner.

Det rådgivende firma Luxemburger Trafiksikkerhed & Vejteknik har bistået med strækningsanalysen. Det rådgivende firma Cowi A/S har bistået med trafikberegninger, Det rådgivende firma Rambøll A/S har bistået med erhvervsanalysen.

REDAKTION:
Vejdirektoratet

OPLAG:
300

DATO:
Oktober 2013

TRYK:
Vejdirektoratet

LAYOUT:
Vejdirektoratet

ISBN (NET):
9788770607667

FOTOS:
Vejdirektoratet

ISBN:
9788770607674

GRUNDKORT:
© Copyright Kort- og Matrikelstyrelsen

COPYRIGHT:
Vejdirektoratet, 2013

INDHOLD

1.	INDLEDNING	5
2.	SAMMENFATNING	6
3.	EKSISTERENDE FORHOLD	12
4.	ERHVERVSFORHOLD	14
5.	BESKRIVELSE AF FORSLAG	18
6.	TRAFIKALE KONSEKVENSER	26
7.	AREAL- OG EJENDOMSFORHOLD	30
8.	PLAN- OG MILJØFORHOLD	32
9.	ANLÆGSOVERSLAG OG SAMFUNDSØKONOMI	46
	KORTBILAG	48



1. INDLEDNING

På baggrund af den politiske aftale fra november 2010 om "Bedre mobilitet", har Vejdirektoratet gennemført nærværende forundersøgelse af mulighederne for udbygning af rute 22 mellem Slagelse og Næstved.

I forundersøgelsen er de trafikale, miljømæssige og økonomiske vurderinger og beskrivelser af forslag til udbygning af rute 22 foretaget på overordnet niveau. Det er først, hvis der træffes politisk beslutning om at igangsætte en VVM-undersøgelse, at vejprojekterne detaljeres i en sådan grad, at de enkelte forslag og konsekvenserne heraf kan vurderes nærmere. Udformning og placering af bl.a. vejanlægget og kryds vil således først blive endeligt fastlagt i forbindelse med en eventuel VVM-undersøgelse.

Denne rapport sammenfatter resultaterne af forundersøgelsen, herunder en analyse af erhvervslivets behov for transport. Forundersøgelsen er gennemført af Vejdirektoratet bistået af et teknikerudvalg med repræsentanter fra Slagelse og Næstved kommuner.

Der er gennemført en ekstern kvalitetssikring af forundersøgelsen. Det er blandt andet vurderet om trafikberegningerne, det økonomiske overslag, de tekniske forudsætninger samt analysen af den samfundsøkonomiske rentabilitet har en tilfredsstillende kvalitet. Ved den eksterne kvalitetssikring er der ikke fundet væsentlige fejl og mangler i det fremlagte vejprojekt, samt tilhørende anlægsbudget og samfundsøkonomiske analyse.

2. SAMMENFATNING

EKSISTERENDE FORHOLD

Undersøgelsen omfatter den 29 km lange 2-sporede vejstrækning mellem Slagelse Omfartsvej og rundkørslen ved Vestre Ringvej i Næstved. Vejen benyttes primært til lokal og regional pendler- og erhvervstrafik og i et vist omfang som vejforbindelse mellem E20 Vestmotorvejen og E47 Sydmotorvejen. Syd for Slagelse betjener statsvejen bl.a. trafikken til/fra kasernen ved Antvorskov. Undersøgelingsstrækningen er vist på figur 2.1.

Af hensyn til trafiksikkerheden for bl.a. den lokale skoletrafik i en række byområder (Fuglebjerg m.fl.) er der etableret cykelsti i begge sider på størstedelen af strækningen.

Der er en generel hastighedsbegrænsning på 80 km/t på strækningen. Der er lokale hastighedsbegrænsninger ved udvalgte kryds og gennem byerne Kyse og Vallensved.

Årsdøgntrafikken på rute 22 ligger på 8.000 køretøjer i døg-

net. Lastbiltrafikken udgør ca. 12 % af den samlede trafik. Trafikken på strækningen når sjældent kapacitetsgrænsen for en 2-sporet vej, men kombinationen af langsomme køretøjer (f.eks. landbrugskøretøjer) og vejens udformning med smalle kørespor, mange kryds og dårlige oversigtsforhold, medfører i perioder nedsat fremkommelighed og begrænsede muligheder for overhaling.

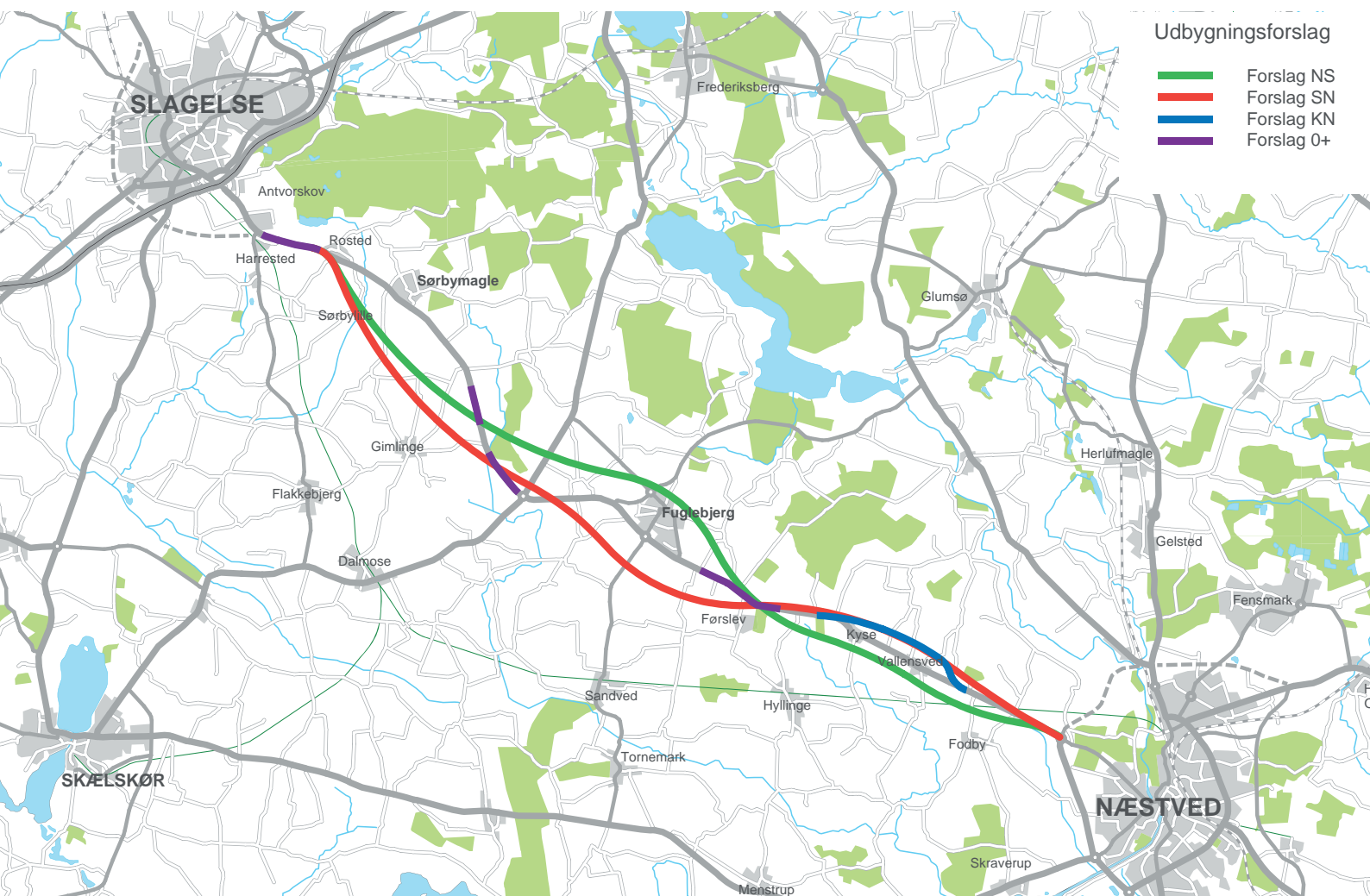
De fremtidige trafikale udfordringer på strækningen drejer sig således om at forbedre fremkommeligheden og trafiksikkerheden på rute 22.

UDBYGNING AF STRÆKNINGEN

Overordnet set er det vurderet, at det vil være meget problematisk at udbygge hele den eksisterende vej til en højere standard, eksempelvis motortrafikvej. Det skyldes primært beliggenheden af 2 bysamfund (Vallensved og Kyse), og mange ejendomme tæt på den eksisterende



FIGUR 2.1 Undersøgelingsstrækningen mellem Slagelse og Næstved



FIGUR 2.2 Forslag til udbygning af rute 22 mellem Slagelse og Næstved

rute 22. Bebyggelsen langs vejen er tættest på den sydøstlige del af strækningen. Derfor er der screenet en bred korridor omkring rute 22 for at vurdere muligheden for en ny vejforbindelse mellem Slagelse og Næstved.

Forundersøgelsen har resulteret i 3 forslag til nye vejforbindelser mellem Slagelse og Næstved, som kaldes NS, SN og KN. Benævnelse af forslagene tager udgangspunkt i om disse forløber nord/syd om Fuglebjerg og om Kyse og Vallensved. Som det fremgår af figur 2.2, så er NS og SN gennemgående vejforbindelser i eget tracé mellem Slagelse og Næstved, mens forslag KN er en kort omfartsvej nord om Vallensved og Kyse, der på en delstrækning er sammenfaldende med forslag SN. Forslagene er nærmere beskrevet i kapitel 5.

Der er endvidere undersøgt et såkaldt 0+ forslag, som indebærer udbygning af den eksisterende vej med 3 overhalingsstrækninger og mindre trafikikkerhedsstiltag, herunder cykelstier syd for Fuglebjerg og stitunnel ved Sørbymagle.

Trafikberegningerne viser, at årstdøgnetrafikken på den eksisterende strækning vil være ca. 10.000 køretøjer i 2025. Trafiktallene indikerer, at der ikke er basis for at etablere en motorvej på strækningen. En eventuel ny vejforbindelse fra Slagelse til Næstved foreslås derfor udformet som 2+1 vej, anlagt som motortrafikvej med en skiltet hastighed på 90 km/t svarende til den valgte udformning af den kommende omfartsvej nord om Næstved, hvor der forventes en årstdøgnetrafik på 12.500 køretøjer i 2025.

En 2+1 motortrafikvej giver mulighed for sikker overhaling på strækninger med 2 spor i overhalingsretningen, også i perioder med stor modkørende trafik. Den valgte vejstandard indgår som en forudsætning i de følgende analyser. I forbindelse med en evt. senere VVM-undersøgelse vil spørgsmålet om vejstandard indgå i de mere detaljerede analyser.

Etablering af en ny vejforbindelse vil have en positiv miljømæssig effekt, da de eksisterende bysamfund bliver aflastet for gennemkørende trafik. Der vil således ske en

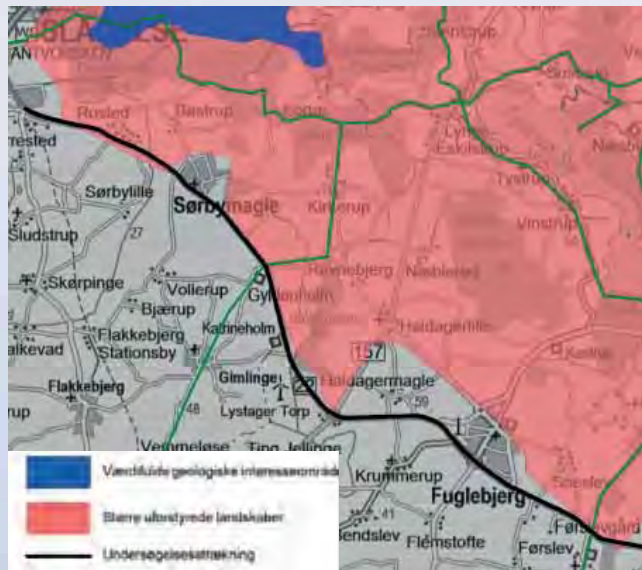
fredeliggørelse af områderne langs rute 22, herunder især byerne Kyse og Vallensved.

Størsteparten af trafikken er gennemkørende og ifølge trafikberegningerne vil etablering af forslag NS eller SN medføre en aflastning af den eksisterende rute 22 med 8.000-10.000 køretøjer/døgn i 2025, således at den tilbageværende trafik kun udgør 1.000-2.000 køretøjer pr. døgn, som vil være lokaltrafik. Ved etablering af forslag KN vil Vallensved og Kyse blive aflastet for mere end 9.000 biler pr. døgn.

NATUR OG MILJØ

I kommuneplanerne for Slagelse og Næstved kommuner er der udpeget beskyttelsesområder, der indeholder de vigtigste naturmæssige, landskabelige og kulturhistoriske interesser i kommunerne. Formålet er at sikre beskyttelse af de udpegede områder, herunder at sikre at der bliver taget hensyn til værdierne ved nye anlægsarbejder og ændret anvendelse.

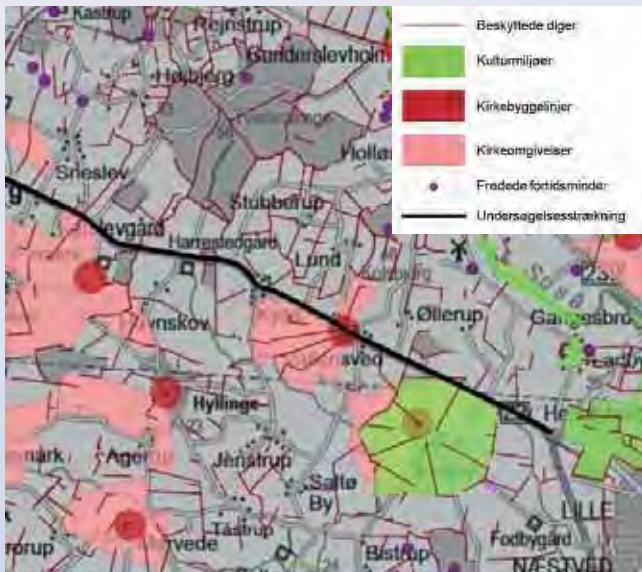
De miljømæssige påvirkninger er vurderet på et overordnet niveau, ligesom der er foretaget landskabsmæssige vurderinger af forslagene. Det fremgår heraf, at forslag NS har større miljømæssige konflikter end forslag SN på delstrækningen Slagelse - Førslev Dyrehave, da NS indebærer en stor påvirkning af det uforstyrrede landskab og naturen nord for Fuglebjerg.



På strækningen Førslev Dyrehave - Næstved har NS og KN store miljømæssige konflikter med kulturmiljøet omkring Fodby, mens forslag SN har store konflikter med ynglesteder for bilag IV-arten løgfrø ved Kyse Overdrev.

Ved såvel forslag NS, SN og KN er miljøpåvirkningen forsøgt minimeret ved at holde linjeføringerne tæt på den eksisterende rute 22.





tojer, faunapassager, hegn eller lignende vil blive nærmere belyst i en eventuelt kommende VVM-undersøgelse.

Forslag NS, SN og 0+ påvirker økologiske forbindelser, hvor der allerede i dag ses en del påkørsler af hjorte. Overhalingsstrækninger i forslag 0+ må forventes at medføre øgede konflikter mellem vilde dyr og trafik.

I forslag NS og SN vurderes det nødvendigt at anlægge mindst en faunabro til rådyr og større hjorte kombineret med ledehegn og vildthejn.

Ingen af forslagene berører Natura 2000-områder direkte, men flere områder ligger i nærheden (se bilag 2 Beskyttede naturtyper). Det vurderes dog, at afstanden til Natura 2000-områderne er så stor, at en indirekte påvirkning fra via eksempelvis vejvand og støj vil kunne afværges.

De undersøgte forslags påvirkninger af beskyttelsesområderne og mulige afværgeforanstaltninger, herunder nye bio-



ERHVERVSANALYSE

I erhvervsanalysen beskrives tilstanden og brugen af strækningen. Ligeledes præsenteres erhvervslivets vurdering af de eksisterende forhold på rute 22 mellem Slagelse og Næstved og erhvervslivets vurderinger af de fremlagte forslag til forbedringer.

Erhvervslivet oplever trafikale udfordringer på rute 22 mellem Slagelse og Næstved. De oplevede problemer er tæt trafik, svært at overhale, smal vejbredde og at det ikke er muligt at køre op til hastighedsbegrænsningen på ruten. Problemerne opleves som væsentlige barrierer for det lokale erhvervsliv. En god infrastruktur vurderes af de interviewede at være afgørende i virksomheders valg af lokaliserings og for fremtidig vækst i området.

Størsteparten af de interviewede foretrækker en motorvej, men også overhalingsspor og en omfartsvej ved Kyse og Vallensved (forslag KN) vurderes af de interviewede som løsninger, der vil forbedre fremkommeligheden på rute 22 mellem Slagelse og Næstved.

Halvdelen af de interviewede peger på andre potentielle forbedringsmuligheder, herunder anlæg af en motorvej. De anførte argumenter herfor er, at en motorvej vil binde Sjælland bedre sammen, og at der er behov for en vej, som kan håndtere langt større trafikmængder med den nye Femern forbindelse og en eventuel fremtidig Kattegatforbindelse.

ANLÆGSOVERSLAG OG SAMFUNDSØKONOMI

Der er beregnet anlægsoverslag for alle forslag. Overslagene viser, at en ny vejforbindelse mellem Slagelse og Næstved anlagt som 2+1 motorvej koster 1.512,7 og 1.444,7 mio. kr. ved hhv. forslag NS og SN, mens en kort omfartsvej nord om Kyse og Vallensved vil kunne etableres for 195,2 mio. kr. Alle priser er som basisoverslag + 50 %, prisniveau FFL-13, indeks 183,38, jf. tabel 2.1.

De samfundsøkonomiske beregninger viser at den interne rente for forslagene NS, SN og KN ligger mellem 2,4 og 3,9 %. Som det fremgår af tabel 2.2, så giver forslag NS den bedste forrentning. Den relativt lave samfundsøkonomiske effekt ved alle forslag skyldes primært, at den forventede trafikmængde i 2025 ikke giver anledning til store trængselsproblemer på den eksisterende vej, hvilket begrænser tidsgevinsten ved en ny vejforbindelse.

Der er ikke regnet på den samfundsøkonomiske effekt ved forslag 0+. Det vurderes, at de målbare effekter i form af sparede uheld og tidsgevinster ved forslaget trafikikkerhedstiltag og overhalingsstrækninger vil være meget begrænsede i forhold til basissituationen 2025 og at den interne rente vil være meget lav.

I kapitel 9 er anlægsoverslag og samfundsøkonomi beskrevet nærmere.

Forslag:	NS	SN	KN	0+
Basisoverslag + 50 %	1.512,7	1.444,7	195,2	98,6

TABEL 2.1 Basisoverslag + 50 % for forslagene (prisniveau FFL-13, indeks 183,38)

Forslag:	NS	SN	KN
Samfundsøkonomisk forrentning	3,9	3,3	2,4

TABEL 2.2 Samfundsøkonomisk forrentning af forslagene (prisniveau FFL-13, indeks 183,38)

SAMLET VURDERING

Forundersøgelsens resultater er baseret på overordnede vurderinger af forslagene, hvorfor beregningerne af anlægs- og samfundsøkonomi er forbundet med usikkerhed.

Ifølge trafikberegningerne forventes trafikken på den eksisterende rute 22 reduceret til 1.000-2.000 køretøjer pr. døgn med såvel forslag NS som SN, mens KN alene påvirker rute 22 gennem Kyse og Vallensved.

Trafikanterne forventes at opnå tidsbesparelser uanset forslag, hvor den største besparelse opnås ved forslag NS. Forslag NS og SN giver desuden trafikanterne en besparelse i form af lidt færre kørte kilometer, da linjeføringen for de to forslag er kortere end den eksisterende rute 22. Omvendt giver KN trafikanterne en lidt længere rejse og dermed et større antal kørte km.

På baggrund af trafikmodelberegningerne for de 3 forslag til en ny vejforbindelse, er der beregnet såkaldte uheldsgevinster for 2025. Beregningerne viser, at NS og SN vil reducere antallet af personskadeuheld med henholdsvis 2,0 og 1,1 uheld pr. år, mens KN kun forventes at give en marginal reduktion i antallet af personskadeuheld.

De undersøgte forslag har som beskrevet forskellige miljø- og landskabsmæssige konsekvenser, og det er ikke umiddelbart muligt at pege på et forslag som er mere hensigtsmæssigt end et andet ud fra en miljømæssig betragtning.

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



3. EKSISTERENDE FORHOLD

Rute 22 har stor betydning for hele det sydvestsjællandske område, idet strækningen er den primære nord-sydgående forbindelse i området med forbindelse til E20 Vestmotorvejen og E47 Sydmotorvejen og forbinder byerne Kalundborg, Slagelse og Næstved. Strækningen fungerer endvidere som lokal og regional vejforbindelse for pendler- og erhvervstrafikken.

Den 29 km lange strækning mellem Slagelse og Næstved er en 2-sporet vejforbindelse med stor forskel i vejstandarden og med flere rundkørsler og mange vejkryds, som det fremgår af figur 3.1. Mellem Slagelse og Fuglebjerg er rute 22 forlagt som omfartsvej omkring de mindre byer Rosted, Sørbymagle og Fuglebjerg. Mellem Fuglebjerg og Næstved er vejen smal og mulighederne for overhaling er meget begrænsede. Endvidere forløber vejen gennem byerne Kyse og Vallensved.

Den generelle hastighedsbegrænsning på rute 22 mellem Slagelse og Næstved på 80 km/t. Der er lokale hastighedsbegrænsninger ved udvalgte kryds og gennem byerne Kyse og Vallensved.

Rute 22 er forsynet med dobbelt- eller enkeltrettede cykelstier på det meste af strækningen. Ved Fuglebjerg ledes cyklisterne dog ind gennem byen. På den ca. 3 km lange strækning mellem Havnskovvej og Grængebjergvej er der ingen cykelfaciliteter, og der er ingen oplagte parallelruter. Med henblik på at forbedre forholdene for cyklisterne er der igangsat anlæg af cykelstier på en ca. 800 m delstrækning vest for Havnskovvej, mens et forslag til etablering af cykelstier på den resterende delstrækning foreslås gennemført via cykelpuljen eller som en del af 0+ løsningen i nærværende forundersøgelse. De manglende cykelstier har politisk fokus, hvilket fremgår af trafikaftalen 'Letbane i hovedstaden, busser og cykler' af 19. juni 2013, hvor aftaleparterne lovede at være særligt opmærksomme på en statslig cykelsti ved Fuglebjerg ved en kommende udmøntning af cykelpuljen.

OPLAND OG TRAFIK

Oplandet til strækningen består af de to store stationsbyer Slagelse og Næstved samt de mindre by- og landsby-samfund som Rosted, Sørbymagle, Fuglebjerg, Kyse og Vallensved. Det erhvervsmæssige opland findes primært i Slagelse og Næstved, og i mindre omfang i Fuglebjerg

og Sørbymagle. Siden 1. maj 2013 har det været muligt at benytte strækningen til kørsel med modulvogntog.

Oplandet til strækningen er generelt velbetjent med kollektiv trafik, bl.a. jernbaneforbindelse i Slagelse mod Jylland og København, og i Næstved mod København og Lolland-Falster. Der er desuden regionalbus mellem Slagelse og Næstved. På den nordvestlige del af strækningen er der desuden en række lokale busruter på tværs. På den sydøstlige del, i Næstved kommune, er der ingen øvrige busforbindelser, men man har til gengæld mulighed for at benytte Næstved Kommunes såkaldte OplandsTaxa, som er en tilkaldeordning. Den tidligere jernbane mellem Slagelse og Næstved er omdannet til en asfalteret cykel- og gangsti kaldet Fodsporet.

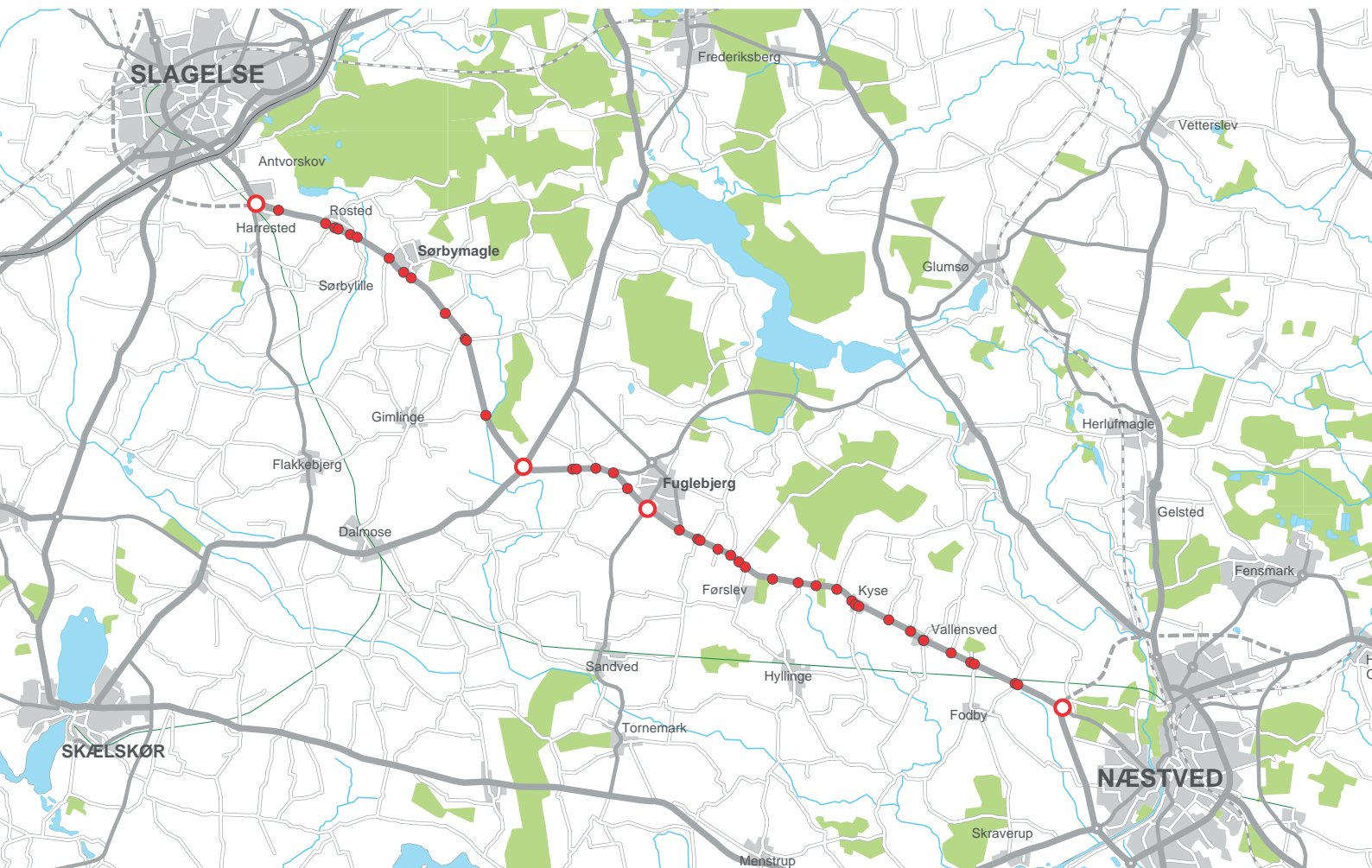
Trafikbelastningen på strækningen er temmelig ensartet, med en årsdøgntrafik på omkring 8.000 køretøjer i døgnet, og en lastbilandel på omkring 12%. Der foreligger ikke mange hastighedsmålinger, men hastighedsniveauet på strækningen er generelt lavt, og gennemsnitshastigheden ligger under 80 km/t.

Trafikken på strækningen når sjældent kapacitetsgrænsen for en 2-sporet vej, men vejens linjeføring er ikke tidssvarende, og der er mange steder, hvor oversigtsforholdene gør det svært for trafikanterne at overhale. Ligeledes kører der i perioden en del landbrugstrafik på strækningen. Dette kombineret med trafikens intensitet medfører primært i morgen- og eftermiddagsmyldretiden en reduceret fremkommelighed.

TRAFIKSIKKERHED

På baggrund af en uheldsanalyse blev strækningen i 2010 udpeget som grå strækning. Grå strækninger er længere sammenhængende strækninger, hvor der sker flere uheld end på andre sammenlignelige strækninger - dog ikke på sortpletniveau, men hvor uheldenes sammensætning og type gør det muligt at foretage rentable trafiksikkerhedstiltag. På den aktuelle strækning har det bl.a. ført til opsætning af faste fartvisere på 2 lokaliteter. Et andet forslag fra den grå strækningsanalyse var breddeudvidelse af strækningen ved Førslev, hvilket indgår ovennævnte cykelstiprojekt.

I perioden 2007 - 2011 har politiet registreret 24 personskadeuheld og 27 materielskadeuheld med 2 dræbte, 23



FIGUR 3.1 Kryds og rundkørsler på undersøgelsesstrækningen

alvorligt og 14 lettere tilskadekomne. De hyppigste uheldssituationer er bagendekollisioner, eneuheld og mødeuheld. Cirka halvdelen af uheldene er krydsuheld.

De større kryds på strækningen er alle blevet saneret, flere er ombygget til rundkørsler og de er ikke længere uheldsbelastede. Derimod er hypotesen omkring uheldsbilledet, at det uensartede tracé og tværprofil, samt tætheden af kryds og indkørsler, er den primære årsag til uheldene på strækningen. Derudover vurderes hastighed

og trafikmængden at have indflydelse på uheldene, hvor bagendekollisioner udgør 23% af alle uheldene. Fordelt på klokkeslæt ses uheldene også at være koncentreret om tidsrummet kl. 7-8 og 13-17, hvor trafikken typisk er tættest.

Der er ikke registreret cyklistuheld på strækningen, og kun et enkelt uheld med en fodgænger. Derimod er der enkelte lokaliteter med 2 eller flere uheld.

4. ERHVERVSFORHOLD

I forbindelse med vurderingen af erhvervslivets transportbehov og de forventede dynamiske effekter ved en eventuel udbygning af rute 22 er der gennemført en erhvervsanalyse, hvor den erhvervsøkonomiske struktur i oplandet til rute 22 er kortlagt, herunder de generelle tendenser i forhold til arbejdsstyrken og erhvervslivets sammensætning. I dette kapitel er hovedtrækkene i erhvervsanalysen beskrevet. Den samlede erhvervsanalyse kan findes på vejdirektoratet.dk.

Der er foretaget interviews med udvalgte nøglepersoner og med en række virksomhedsrepræsentanter fra Slagelse og Næstved kommuner for at undersøge erhvervslivets transportbehov. Der er udvalgt et bredt udsnit af virksomheder i forskellige brancher og af forskellig størrelse. Der er særligt lagt vægt på at sikre inddragelse af virksomheder med et særligt stort transportbehov.

I erhvervsanalysen beskrives tilstanden og brugen af strækningen. Ligeledes fremstilles resultaterne af en undersøgelse af erhvervslivets behov for transport på ruten samt erhvervslivets og nøglepersoners vurderinger af de fremlagte forslag til forbedringer af fremkommeligheden på strækningen.

De overordnede resultater fra analysen er følgende:

- Erhvervslivet udtrykker bekymring over den nedsatte fremkommelighed på rute 22
- Erhvervslivet ser helst en opgradering til motortrafikvej, men også mindre løsninger med bedre overhalingsmuligheder vurderes relevante
- Lokalt betragter man en opgradering som en mulighed for at tiltrække og fastholde erhvervsliv og borgere, som skal pendle

Omtrent halvdelen af befolkningen i Slagelse og Næstved kommuner er på arbejdsmarkedet, og der er en del pendling i begge retninger mellem Næstved og Slagelse. Omtrent 9.000 personer pendler til arbejde i Slagelse Kommune og ca. 8.000 til arbejde i Næstved Kommune. En del flere pendler ud fra de to kommuner, nemlig knap 12.000 personer fra Slagelse Kommune og knap 15.000 fra Næstved. Det er dog kun en mindre andel af alle pendlerne i de to kommuner, som forventes at anvende rute 22. Det er beregnet, at omkring 3.350 personer dagligt

pendler mellem Slagelse og Næstved kommuner på den aktuelle del af rute 22.

Omkring halvdelen af befolkningen over 18 år i de to kommuner er bilejere. En meget stor del af pendlingen forventes derfor at foregå i bil. Den øvrige del af pendlerne har mulighed for at benytte den direkte busforbindelse mellem de to byer.

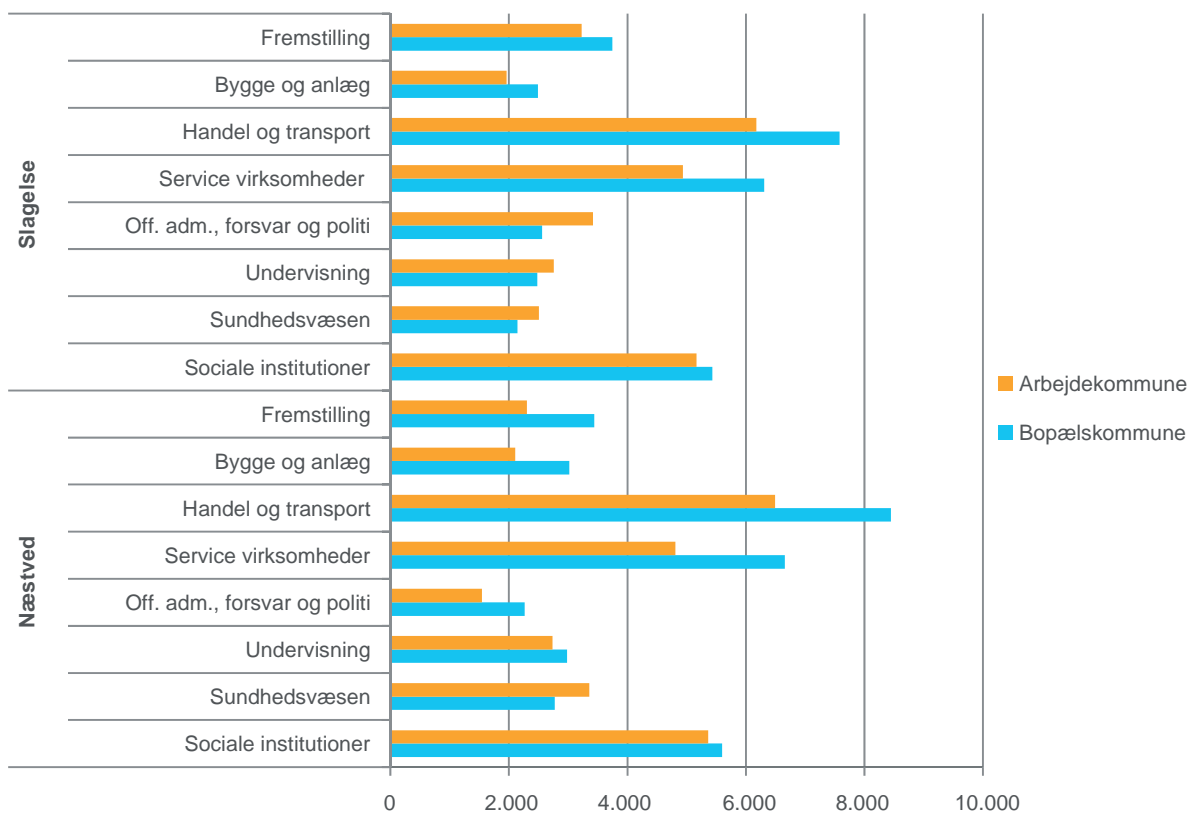
De største beskæftigelsesområder i Slagelse og Næstved kommuner er handel- og transport, servicevirksomheder og sociale institutioner. De to kommuners erhvervsstruktur er meget ensartet, hvilket fremgår af figur 4.1, og afviger heller ikke mærkbart fra erhvervsstrukturen for hele landet.

Erhvervslivet i begge kommuner er præget af mange små og mellemstore virksomheder, men der er enkelte store virksomheder, primært inden for elektronikindustri samt fødevarer- og tobaksindustrien. Derudover er der også store offentlige arbejdspladser i begge kommuner.

Antallet af beskæftigede har i begge kommuner været faldende indenfor de seneste år. Faldet er sket indenfor den private sektor, mens der generelt har været en moderat positiv udviklingen i antallet af beskæftigede i det offentlige. Det samme mønster har i mindre omfang kunnet iagttages på landsplan. Udviklingen over de kommende år afhænger af konjunkturudviklingen, men kommer der som ventet igen gang i den økonomiske vækst, kan der forventes et udviklingsmønster, der modsat vil skabe flere arbejdspladser indenfor den private sektor.

I en større analyse fra marts 2012, Erhvervsudviklingen i Østdanmark – Udviklingen i Erhverv frem til 2020, fra Region Hovedstaden og Region Sjælland forudses en positiv udvikling i beskæftigelsen på ca. 6% frem til 2020, men fordelt med en højere vækstrate i hovedstaden og en lav vækst på 3,8% for Region Sjælland, hvilket ikke er tilstrækkeligt til at indhente de seneste års tilbagegang. Der forventes en fortsat negativ udvikling indenfor landbrug, industri og videnserhverv i regionen, mens der forventes vækst indenfor bygge og anlæg, erhvervsservice og offentlig administration.

I Dansk Industris undersøgelse af det lokale erhvervs-klima i 2012 rangerer Næstved som nummer 86 og Slagelse som 75 ud af 98 kommuner. Dette er imidlertid en svag forbedring fra henholdsvis 96 og 79 i 2010. Der er forskel-



FIGUR 4.1 Antal beskæftigede efter brancher (2011)

lige forklaringer for den middelmådige placering for de to kommuner, og vurderingerne er generelt dårlige på alle parametre for de to kommuner. Ingen af de to kommuner har på nogen parameter opnået, hvad der i undersøgelsen benævnes som en høj placering.

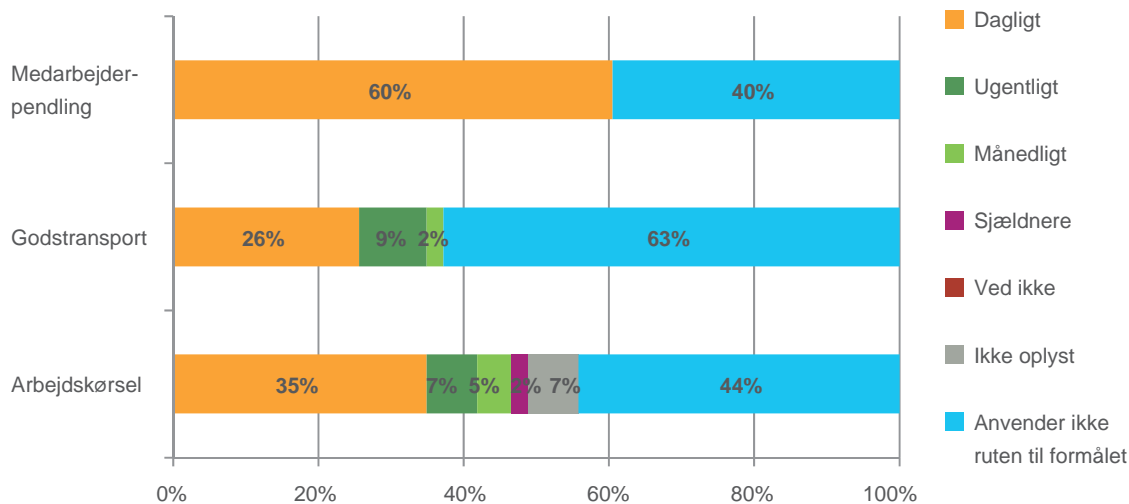
Næstved får især en meget dårlig vurdering på infrastruktur og transport og mht. den kommunale indsats på det lokale vejnet. Det eneste område hvor Næstved vurderes lidt over gennemsnittet er mht. brugen af private leverandører. Slagelse ligger ligesom Næstved i den dårligste tredjedel, men her er det en positiv vurdering af transport og infrastruktur og kommunens indsats på de kommunale veje, der trækker den samlede vurdering op.

Slagelse og Næstved kommuner besøges af en del turister hvert år, de to kommuner har hver 1,4 - 1,5 mio. overnatninger og endagsturister årligt. En del heraf bruger rute 22 på vejen til og fra destinationen eller i forbindelse med turkørsel. Både i Næstved og Slagelse kommuner er de omkringliggende strande blandt de mest besøgte udflugtsmål, men trafikken på rute 22 bliver antageligt kun belastet i begrænset omfang af denne trafik, da den går parallelt med kysten.

Området er kendt som et sted for familieferie, hvor de primære turistmål omfatter natur, egnens slotte og ikke mindst forlystelsesparken BonBon-land. BonBon-Land havde alene et besøgstal på omkring 400.000 i 2010, hvilket svarer til knap 30 % af turismen i kommunen. BonBon-Land er den eneste attraktion i området, der rangerer blandt landets 50 mest besøgte. De øvrige attraktioner har relativt beskedne besøgstal. Attraktionerne Næstved Zoopark, Gavnø Slot og Helligåndshuset Næstved Museum, der ligger i Næstved kommune får til sammen besøg af omkring 100.000 hvert år. I Slagelse kommune er Trelleborg Vikingemuseum den mest besøgte attraktion med godt 40.000 årligt, mens Slagelse Museum, Gerlev Legepark og Cirkusland Slagelse har langt mindre besøgstal.

Turismetrafik forekommer fortrinsvist i sommerperioden og til dels udenfor spidsbelastningstimerne, hvorfor det antages, at turistens kørsel på rute 22 nok øger trafikbelastningen, men ikke udgør en stor del af trafikken i spidsbelastningstimerne.

De interviewede virksomheders og nøglepersoners anvendelse af ruten efter formål og hyppighed ses på figur 4.2. Det fremgår af figuren, at ca. 60 pct. af de adspurgte anvender



FIGUR 4.2 De adspurgtes anvendelse af rute 22

rute 22 mellem Slagelse og Næstved til pendling. Sammenlagt anvender 37 pct. ruten til godstransport med varierende hyppighed, og 56 pct. anvender ruten til arbejdskørsel med varierende hyppighed.

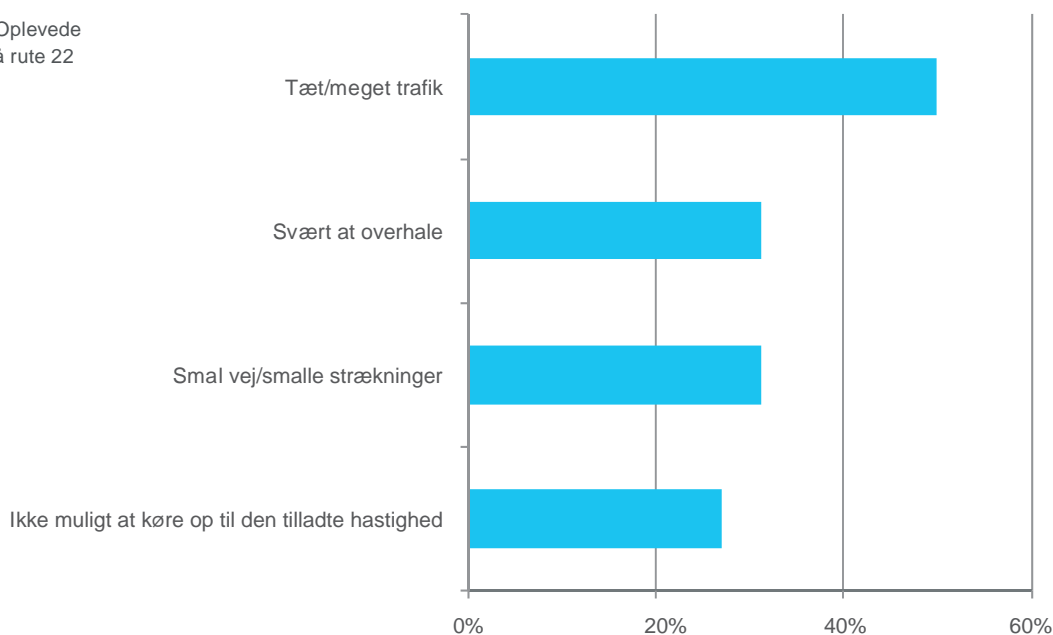
Ifølge de interviewede repræsentanter for områdets erhvervsliv er det afgørende for den videre udvikling, at rammebetingelserne for at drive virksomhed er på plads. En af rammebetingelserne er ifølge de interviewede en dækkende og opgraderet infrastruktur. Flere fremhæver, at en opgradering af rute 22 mellem Næstved og Slagelse vil bidrage til et mere sammenhængende Sjælland. Opfattelsen lige nu er primært, at Vestsjælland er afkoblet fra resten af regionen. Derfor er infrastrukturen i området og særligt rute 22 i høj grad på dagsordenen i de interviewedes organisationer. Nogle af de interviewede fremhæver,

at problemerne er større for Næstved Kommune end for Slagelse Kommune grundet Slagelse Kommunes placering tæt på motorvejen fra Jylland til København.

Ni ud af ti af de interviewede oplever trafikale udfordringer på rute 22 mellem Slagelse og Næstved. De oplevede problemer er tæt trafik, svært at overhale, smal vejbredde og at det ikke er muligt at køre op til hastighedsbegrænsningen på ruten. Fordelingen af besvarelserne ses på figur 4.3.

Knap halvdel af de interviewede oplever problemer både i og uden for myldretiden, og særligt strækningen fra Fuglebjerg til Næstved beskrives som problematisk. Her er vejen særlig smal, og de bløde trafikanter er ikke overalt beskyttet i tilstrækkelig grad.

FIGUR 4.3 Oplevede problemer på rute 22



Problemerne opleves af de adspurgte som væsentlige barrierer for det lokale erhvervsliv. En god infrastruktur vurderes generelt af de interviewede at være afgørende i virksomheders valg af lokalisering og for mulighederne for at tiltrække kvalificeret arbejdskraft. En dårlig fremkommelighed ad rute 22 kan afholde nogle virksomheder fra at lokalisere sig i området, ligesom virksomheder i området, som har behov for at udvide, kan vælge at etablere sig andre steder. En god infrastruktur er for alle de interviewede afgørende for væksten i området.

Et lignende forhold beskrives for områdets beboere, hvor god fremkommelighed også er et væsentligt kriterium for bosætning, og borgerne i området begrænses i deres mobilitet med en utilstrækkelig infrastruktur.

Der er gennem interviews blandt erhvervsrepræsentanter i området indhentet vurderinger af alternative forbedringer på strækningen i form af:

- Mindre lokale forbedringer som eksempelvis overhalingsspor
- Forbedring af fremkommeligheden gennem etablering af omfartsveje
- Etablering af motortrafikvej med 2+1 spor i eget tracé

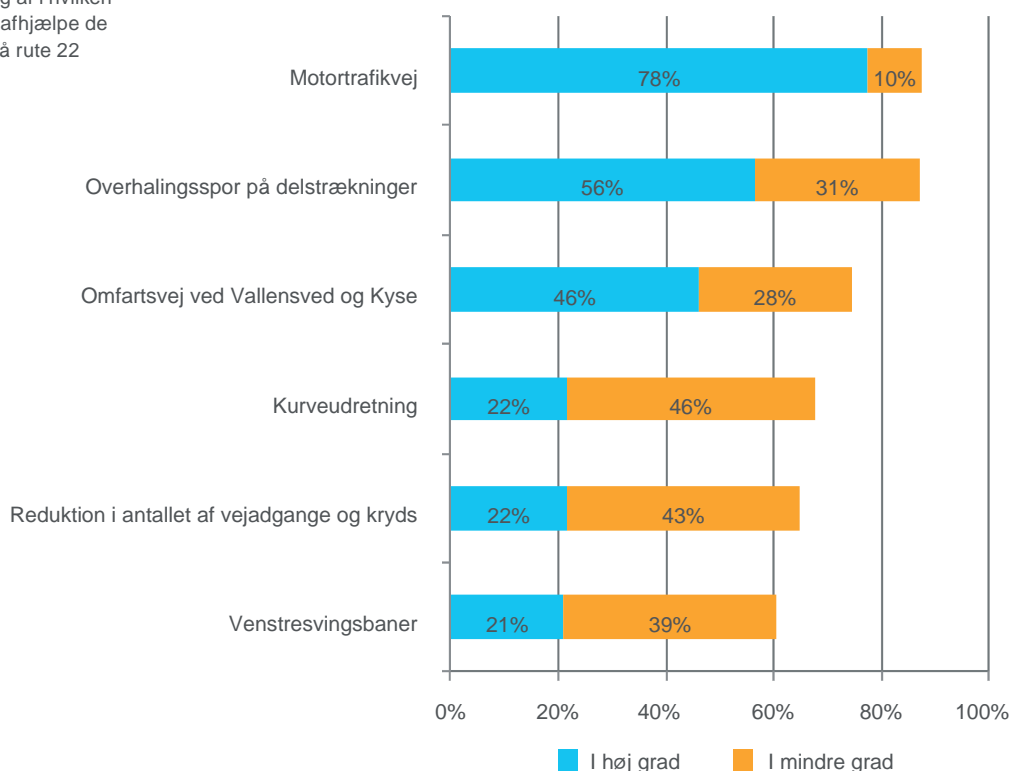
Interviewpersonerne vurderede de enkelte forbedringsmuligheder som illustreret i figur 4.4.

Det ses, at store dele af de interviewede vurderer, at en motortrafikvej (78 pct. i høj grad og 10 pct. i mindre grad,) overhalingsspor (56 pct. i høj grad og 31 pct. i mindre grad) og omfartsvej ved Vallensved og Kyse (46 pct. i høj grad og 28 pct. i mindre grad) er løsninger, som i meget høj grad vil afhjælpe de trafikale problemer på rute 22 mellem Slagelse og Næstved. Disse tiltag vurderes af de interviewede at ville forbedre fremkommeligheden væsentligt på ruten.

Andre forbedringsmuligheder (kurvedretning, reduktion af antallet af vejadgange, kryds og venstresvingsbaner) vurderes derimod ikke at være relevante i forhold til de største trafikale udfordringer på strækningen og vurderes kun at afhjælpe problemer på strækningen i mindre grad.

Godt 50 pct. af de interviewede peger på andre potentielle forbedringsmuligheder. Her fremhæves anlæg af en motorvej på strækningen af 37 pct. af alle interviewede. De anførte argumenter herfor er, at en motorvej vil binde Sjælland bedre sammen, og at der er behov for en vej, som kan håndtere større trafikmængder med den nye Femern forbindelse og en eventuel fremtidig Kattegatforbindelse.

FIGUR 4.4 Vurdering af i hvilken grad forbedringer vil afhjælpe de trafikale problemer på rute 22



5. BESKRIVELSE AF FORSLAG

I nærværende forundersøgelse er vurderingerne og beskrivelsen af forslag foretaget på overordnet niveau. Det er først, hvis der træffes politisk beslutning om at igangsætte en VVM-undersøgelse, at vejprojekterne detaljeres i en sådan grad, at de enkelte forslag og konsekvenserne heraf kan vurderes nærmere. Udformning og placering af bl.a. vejanlægget og kryds vil således først blive endeligt fastlagt i forbindelse med en eventuel VVM-undersøgelse.

Udfordringerne på rute 22 drejer sig om at få etableret en bedre trafikafvikling, således at fremkommeligheden og trafikikkerheden bliver forbedret. Det betyder, at der med forslagene søges skabt en sikker vejforbindelse i god standard og med gode overhalingsforhold, som en forbedring af fremkommeligheden.

Der er i forundersøgelsen beskrevet 3 forslag til en ny vejforbindelse, benævnt forslag NS, SN og KN. Hvor NS og SN er gennemgående vejforbindelser i eget tracé mellem Slagelse og Næstved og KN er en kort omfartsvej nord om Kyse og Vallensved.

Som alternativ til en ny vejforbindelse er der ligeledes set på mulighederne for en opgradering af den eksisterende rute 22, kaldet forslag 0+. Elementerne i dette forslag har karakter af et katalog med forbedringer, som vil kunne etableres enkeltvis.

FORUDSÆTNINGER FOR NY VEJFORBINDELSE

I forundersøgelsen er der arbejdet med flere forslag, som har taget udgangspunkt i og kan anlægges som en 2+1 motortrafikvej mellem rundkørslerne ved hhv. Slagelse Omfartsvej og Næstved Omfartsvej.

Der er undersøgt forslag nord og syd om hhv. Fuglebjerg og Kyse / Vallensved. Af disse muligheder, som vil kunne kombineres, er der fokuseret på to forslag. Det ene forslag NS går nord om Fuglebjerg og syd om Kyse og Vallensved. Det andet forslag SN går syd om Fuglebjerg og nord om Kyse og Vallensved. Såvel NS som SN kan således anlægges i flere selvstændige etaper. Med undtagelse af KN, der kan

indgå som en del af SN, så er der ikke gennemført detaljerede beregninger af anlægsøkonomien eller de trafikale effekter ved etapevis udbygning.

Forslag med linjeføringer længere mod såvel nord som syd har været undersøgt, men er primært fravalgt grundet manglende aflastning af den eksisterende rute 22.

Etablering af en ny vejforbindelse vil aflaste den eksisterende rute 22 for gennemkørende trafik, og således frede-liggøre af boligområderne vejen. Særligt i byerne Kyse og Vallensved vil en ny vejforbindelse have en positiv effekt, da det bliver mere trygt at cykle og gå gennem byerne.

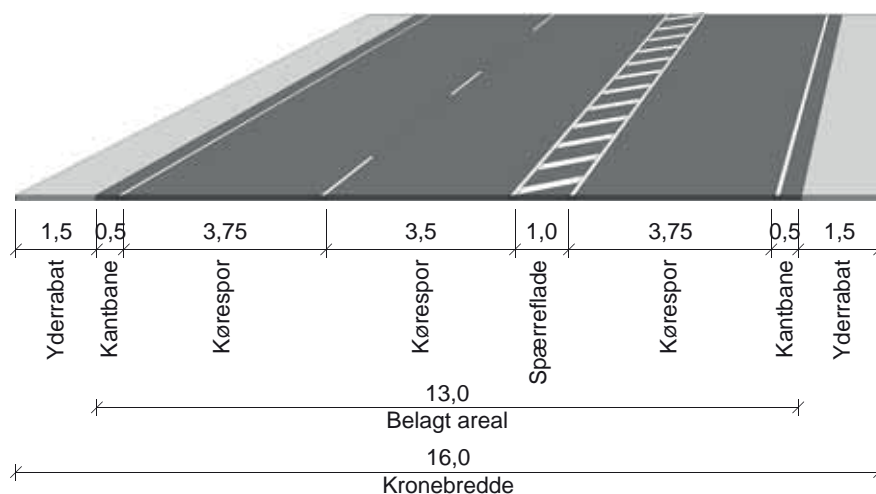
Forslag til vejstandard af en ny forbindelse har i denne forundersøgelse taget udgangspunkt i at forbedre fremkommeligheden. Trafikberegningerne viser, at årstdøgntrafikken på den eksisterende rute 22 vil være ca. 10.000 køretøjer i 2025. Trafiktallene indikerer, at der ikke er basis for at etablere en motorvej på strækningen. I den sammenhæng er det relevant at nævne, at de to nabostrækninger: Slagelse Omfartsvej og Næstved Omfartsvej Nord heller ikke anlægges som motorveje.

Tværprofil

En eventuel ny vejforbindelse fra Slagelse til Næstved foreslås udformet som 2+1 sporet vej, anlagt som motortrafikvej i åbent land med en skiltet hastighed på 90 km/t.

En 2+1 sporet motortrafikvej giver bedre mulighed for sikker overhaling på strækninger med 2 spor i overhalingsretningen, også i perioder med stor modkørende trafik. Den valgte vejstandard indgår som en forudsætning i de følgende analyser. I forbindelse med en eventuel senere VVM-undersøgelse vil spørgsmålet om vejstandard indgå i de mere detaljerede analyser.

Tværprofilet for en 2+1-sporet motortrafikvej med 90 km/t har en kronebredde på 16 m, se figur 5.1. De ydre køre-spør har en bredde på 3,75 m af hensyn til lastbiltrafikken, hvorimod overhalingssporet har en bredde på 3,5 m. Mel-



FIGUR 5.1 Eksempel på tværprofil som 2+1 vej med 90 km/t

lem de to kørselsretninger et overkørbart midterareal på 1 m med hvid afmærkning.

Der er gennemført en trafikikkerhedsrevision på trin 1 af forslagene. Der vil i forbindelse med en eventuel VVM-undersøgelse blive foretaget justeringer af længdeprofil og krydsudformninger i henhold til en mere detaljeret trafikikkerhedsmæssig vurdering.

Tilslutningsanlæg samt skærende veje og stier

Landskabet, som rute 22 forløber gennem, er karakteriseret ved dels en megen spredt bebyggelse af mindre ejendomme og dels et antal større landbrugsbedrifter. Dette bevirker, at forholdsvis få lokale veje kan afbrydes. Nogle lokale veje har allerede alternative adgangsforhold til rute 22. For de ejendomme, som ikke har alternative adgangsforhold etableres nye adgangsveje. I en eventuel VVM-undersøgelse vil den endelige udformning af stiforløb, krydsning af skærende veje, eventuelle vejlukninger m.v. blive fastlagt i samarbejde med Slagelse og Næstved kommuner.

Såfremt en skærende vej eller sti besluttet opretholdt vil den blive ført over eller under den nye vejforbindelse. Der er i

forundersøgelsen ikke taget stilling til den æstetiske udformning af broer og tunneler.

Hvor der vurderes at være behov for forbindelse mellem den nye vejforbindelse og det omkringliggende vejnet, vil disse blive udformet som toplanskryds med hankeforbindelser mellem de to veje.

Dimensionsgivende køretøjer

Sættevognstog er det dimensionsgivende køretøj for den geometriske udformning af kryds. Den eksisterende rute 22 indgår i vejnettet for modulvogntog. Det er derfor også forudsat, at modulvogntog skal kunne benytte en eventuel ny vejforbindelse på rute 22 mellem Slagelse og Næstved.

Geologi og geoteknik

Området for forslagene er generelt et småbakket morænelandskab der primært består af moræneler. Især mod nord træffes dog lommer og lidt større områder der består af blødbundsaflejringer. Omfanget af blødbundsaflejringer er skønnet og udgifterne til udskiftning er indregnet i anlægsoverslaget.



FIGUR 5.2 Forslag NS

Afvanding

Alle forslag til nye vejforbindelser ligger enten i områder med særlige drikkevandsinteresser eller indvindingsoplande til almene vandforsyningsanlæg. Med henblik på beskyttelse af grundvandsressourcerne vil vejforbindelsen som udgangspunkt blive etableret med kantopsamling og nedløbsbrønde i vejkanten, hvorfra vejvandet via lukkede ledninger ledes til regnvandsbassiner med forsinkelsesfunktion og olieudskillere. Fra regnvandsbassinerne ledes vejvandet til lokale vandløb. Placering og størrelse af regnvandsbassinerne og udformningen af afvandingsystemet vil blive undersøgt nærmere i en eventuel VVM-undersøgelse. Derudover vil det blive vurderet nøjere om længdeprofilen for vejen kan hæves for at sikre, at afvandingen overalt kan ske uden brug af pumpestationer.

Autoværn og skråninger

Ved nyanlæg udføres vejen som udgangspunkt med anlæg 3 skråninger (hældning på 1:3), kantede grøfter i påfyldning samt anlæg 2 (hældning på 1:2) skråninger og trug i afgravning. På grund af de små højdeforskelle i landskabet vil der formentlig blive etableret en del dyrkningskråninger, (hældning 1:10), hvor skråningerne kan dyrkes.

Sikkerhedszonen er den nødvendige afstand mellem kørebane kant og faste genstande. Hvis afstanden til faste genstande er mindre end sikkerhedszonen, skal der afskærmes med autoværn. Eksempler på dette kan være ikke-eftergiveligt vejudstyr, påfyldningskråninger med anlæg 2, regnvandsbassiner mm.

FORSLAG NS

Forslag NS er en 25 km lang 2+1 sporet motortrafikvej med en skiltet hastighed på 90 km/t. Forslag NS forløber forholdsvis tæt på den eksisterende rute 22 syd for byerne Røsted og Sørbymagle. Lidt øst for godset Gyldenholm passerer den rute 22 og forløber gennem Stubbeskov og nord om Fuglebjerg. Øst for Fuglebjerg skærer vejen igen den eksisterende rute 22 i nærheden af godset Førslevgård og forløber derfra syd for Kyse og Vallensved frem til den eksisterende rundkørsel ved Næstved Omfartsvej. På samme måde som en kort omfartsvej nord om Kyse og Vallensved (forslag KN) vil det være muligt at etablere en selvstændig omfartsvej syd om byerne, men en sådan løsning vil være dyrere at anlægge end en nordlig omfartsvej.



FIGUR 5.3 Forslag SN

Forslag NS tilsluttes den eksisterende rute 22 ved Røsted, ved Skælskørvej (rute 157), ved Førsløvgård og ved den eksisterende rundkørsel ved Næstved Omfartsvej. Derudover etableres et tilslutningsanlæg ved Ydre Korsørvej som en nordlig adgangsvej til Fuglebjerg. De tre tilslutningsanlæg på motortrafikvejen tænkes udformet som toplanskryds med hankeforbindelser mellem de to veje.

FORSLAG SN

Forslag SN er en 25 km lang 2+1 sporet motortrafikvej med en skiltet hastighed på 90 km/t. Forslag SN forløber syd om Stubbeskov og Katrineholm skov og Fuglebjerg. Øst for Fuglebjerg krydser den eksisterende rute 22 ved Førsløvgård og forløber nord om Kyse og Vallensved frem til den eksisterende rundkørsel ved Næstved Omfartsvej.

Forslag SN tilsluttes den eksisterende rute 22 ved Røsted, ved Skælskørvej (rute 157), ved Førsløvgård og ved den eksisterende rundkørsel ved Næstved Omfartsvej. De to tilslutningsanlæg på motortrafikvejen tænkes udformet som toplanskryds med hankeforbindelser mellem de to veje.



FORSLAG KN

Forslag KN er en 4 km lang 2+1 sporet vej med en skiltet hastighed på 80 km/t. Forslag KN kan udføres selvstændigt som en omfartsvej nord om Kyse og Vallensved ligesom den kan indgå som en del af forslag SN. Forslaget tager udgangspunkt i en kurve ved Kyse Overdrevsvej og fortsætter i et nyt tracé nord for Kyse og Vallensved hvor den øst for Vallensved føres tilbage til den eksisterende rute 22.



FIGUR 5.4 Forslag KN

FORSLAG 0+ MINDRE FORBEDRINGER AF DEN EKISTERENDE RUTE 22

I forundersøgelsen er foretaget en vurdering af mulighederne for at opgradere den eksisterende vej, fremfor at etablere en ny vejforbindelse. Dette har resulteret i et såkaldt forslag 0+, som er et katalog med forslag til forbedringer, der vil kunne etableres enkeltvis.

Overhalingsstrækninger

I forhold til anlæg af en helt ny vej er der i undersøgt muligheden for etablering af overhalingsstrækninger på den eksisterende rute 22. På tre strækninger skønnes det muligt at etablere overhalingsstrækninger. Umiddelbart syd/øst rundkørslen ved Slagelse Omfartsvej og på to delstrækninger vest for Skælskørvej. Når det ikke har været muligt at udpege flere strækninger skyldes det trafikikkerheden i forhold til de mange kryds og indkørsler til private ejendomme.





FIGUR 5.5 Forslag 0+ Mindre forbedringer af den eksisterende rute 22 herunder forslag til overhalingsstrækninger (lilla streger, forslag til kanaliseringsanlæg/stitunnel (røde streger) og forslag til ny cykelsti (blå streg)

Kanaliseringsanlæg

Af hensyn til trafikikkerheden foreslås det, at der etableres kanalisering i krydsene ved Sørby Hovedgade, der er den sydlige indfaldsvej til Sørbymagle og ved Næstvedvej, der er den sydlige indfaldsvej til Fuglebjerg.

Cykelstier

Cykelstifaciliteterne langs den nuværende rute 22 er i meget forskellig standard fra ingen sti til dobbeltrettet sti i den ene vejside og en enkeltrettet i den anden. Omkring Fuglebjerg er cykeltrafik forbudt på rute 22, da cykeltrafikken er skiltet ind gennem byen, se figur 5.6.

Når den igangværende etablering af cykelstier på en ca. 800 m lang delstrækning vest for Havnskovvej (orange streg) er gennemført resterer ca. 2.100 m (blå streg), hvor der ikke findes cykelsti. På strækningen, som er beliggende mellem Grængebjergvej og afslutningen af ovennævnte cykelstiprojekt foreslås det derfor, at der etableres to enkeltrettede cykelstier. Et tilsvarende projekt indgår i forslagene

til udmøntning via cykelpuljen, men er endnu ikke blevet besluttet. Det fremgår dog af trafikaftalen 'Letbane i hovedstaden, busser og cykler' af 19. juni 2013, at aftaleparterne vil være særligt opmærksomme på en statslig cykelsti ved Fuglebjerg ved en kommende udmøntning af cykelpuljen.

Gennem byerne Kyse og Vallensved findes der cykelbaner mens der på strækningerne vest for Kyse, mellem byerne og øst for Vallensved findes dobbeltrettede cykelstier i nordsiden af rute 22. Det vurderes ikke muligt, at forbedre disse forhold ved ombygning af den eksisterende rute 22.

Ved Sørbymagle er cykeltrafikken tvunget til at krydse rute 22 uden at være hjulpet af støtteheller eller lignende. Af hensyn til trafikikkerheden foreslås det derfor, at der etableres en stitunnel ved Ringvejen eller Sørby Hovedgade. Den endelige placering kræver en nærmere undersøgelse, som bør kobles sammen med en eventuel kanalisering af krydset ved Sørby Hovedgade.



FIGUR 5.6 Cykelstier på den eksisterende rute 22 (røde streger), igangværende cykelstiprojekt (orange streg) og forslag til ny cykelsti (blå streg)

På de øvrige steder, hvor cykeltrafikken krydser rute 22 i niveau, vurderes de eksisterende støtteheller m.v. at være tilstrækkelige.

Øvrige tiltag

En tidligere gennemført uheldsanalyse peger på tiltag som rumleriller, bedre afmærkning af kryds, bedre oversigtsforhold i og omkring kryds, adgangssanering, krydsombygning af uheldsbelastede kryds samt opgradering af tværprofil vil forbedre trafikikkerheden på strækningen. Disse tiltag er overvejende enkelttiltag som kan løses lokalt og løbende afhængig af hvordan behov og ønsker for etablering af tiltagene opstår.

GENNEMFØRELSE AF PROJEKTET

Anlæg af forslag NS og SN vil kunne gennemføres som etaper. Der kan i forbindelse med anlægsarbejdet forekomme mindre fremkommelighedsproblemer over kort tid på de lokale veje som krydses af den nye vejforbindelse. Enkelte lokale veje vil blive lukket kortvarigt i forbindelse med etablering af tilslutninger. Der vil i denne periode blive etableret alternative veje for at sikre adgangsforholdene.

Der forventes ikke anvendt et større trafikledelsessystem under anlægsarbejdet, da der kun vil forekomme periodevis fremkommelighedsproblemer i forbindelse med omfartsvejens tilslutning til den eksisterende rute 22.



6. TRAFIKALE KONSEKVENSER

De trafikale konsekvenser af forslag til en udbygning af rute 22 mellem Slagelse og Næstved er belyst med den såkaldte Sjællandsmodel, som er en trafikmodel, der omfatter de tidligere Vestsjællands og Storstrøms amter. De senere år er trafikmodellen anvendt til flere planlægningsundersøgelser, herunder rute 23 Holbækmotorvejen-Kalundborg, rute 54 Næstved-Rønnede og rute 9 på Lolland.

Modellen beregner årsdøgns trafik, som er det antal køretøjer (personbiler, varebiler og lastbiler), der kører på en vejstrækning på et døgn i begge retninger i et gennemsnit af alle årets dage.

Rutevalg afhængig af vejnet, kapacitet og hastighed er et af modellens væsentligste elementer. I modellen indgår desuden forudsætninger om vækst i biltrafikken på grund af generel økonomisk vækst og på grund af forbedret fremkommelighed afhængig af udbygningsforslag.

Resultaterne er dels detaljerede trafikmængder på hver enkelt strækning og dels samlede opgørelser af trafikarbejde og trafikantbesparelser.

Modellen er som udgangspunkt etableret svarende til situationen i 2012 og kalibreres mod tællinger af årsdøgns trafikken på 2012 niveau. Der er med de gennemførte trafikberegninger gjort en række antagelser om den forventede trafikvækst frem til 2025 og 2035. Disse antagelser hviler bl.a. på trafikens hidtidige udvikling.

BASISSITUATION I 2025 OG 2035

De trafikale konsekvenser for hvert af forslagene er sammenlignet med en fremtidig basissituation, der beskriver den forventede trafikale situation i 2025 og 2035, såfremt strækningen ikke udbygges. Basissituationen omfatter desuden øvrige vejprojekter, som er under anlæg eller allerede er besluttet anlagt inden 2025. Det drejer sig om Slagelse Omfartsvej, omfartsvejen nord om Næstved og Femern Bælt-forbindelsen. Ifølge trafikmodelberegningerne har disse vejprojekter dog kun marginal betydning for trafikken på den undersøgte del af rute 22 mellem Slagelse og Næstved. Ifølge trafikmodelberegningerne vil trafikken mod Femern Bælt-forbindelsen således kun udgøre 1 % eller 100 af de ca. 10.000 biler, som forventes på rute 22 i basissituationen i 2025.

Trafikniveauet i trafikmodellen er fremskrevet med 19 % (1,3 % pr. år) fra 2012 til 2025 begrundet i en forventning om generel økonomisk vækst og generel vækst i bilejerskab og biltrafik. De 19 % svarer til DTU's forudsætninger om væksten på det sekundære statsvejnet.

Derudover er beregnet trafikspring for personbiltrafik afhængig af forslag og afhængig af reduktionen i oplevet rejseomkostning. Trafikspringet beregnes med en elasticitet på -0,5, forstået på den måde, at en reduktion af den oplevede rejseomkostning på 1 % medfører en stigning i trafikken på 0,5 %.

Der er desuden gennemført prognoseberegninger for 2035 som input til de samfundsøkonomiske beregninger. Forudsætningen er 9 % (0,9 % pr. år) yderligere vækst fra 2025 til 2035, så væksten bliver i alt 29,7 % fra 2012 til 2035.

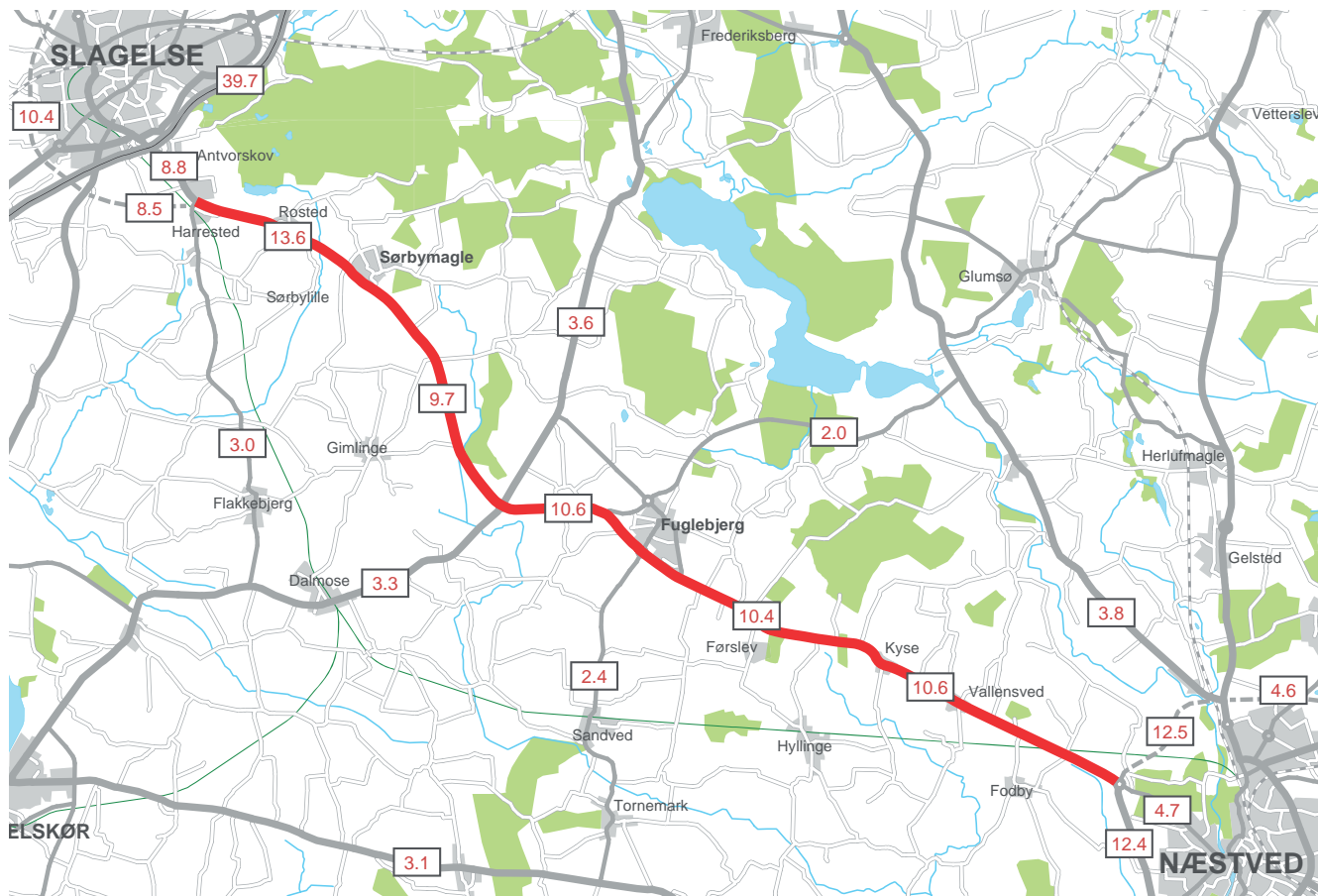
I basissituationen i 2025 forventes en trafik i størrelsesordenen 10.000 biler pr. døgn på hovedparten af den eksisterende rute 22 mellem Slagelse og Næstved, som det fremgår af figur 6.1. Nærmest Slagelse forventes 13.600 biler pr. døgn. De tilsvarende trafiktal for 2012 er henholdsvis 8.300 biler og 11.300 biler pr. døgn.

TRAFIKMÆNGDER FOR FORSLAG

Trafikberegningerne er udført for de 3 forslag til en ny vejforbindelse, der er beskrevet i kapitel 5:

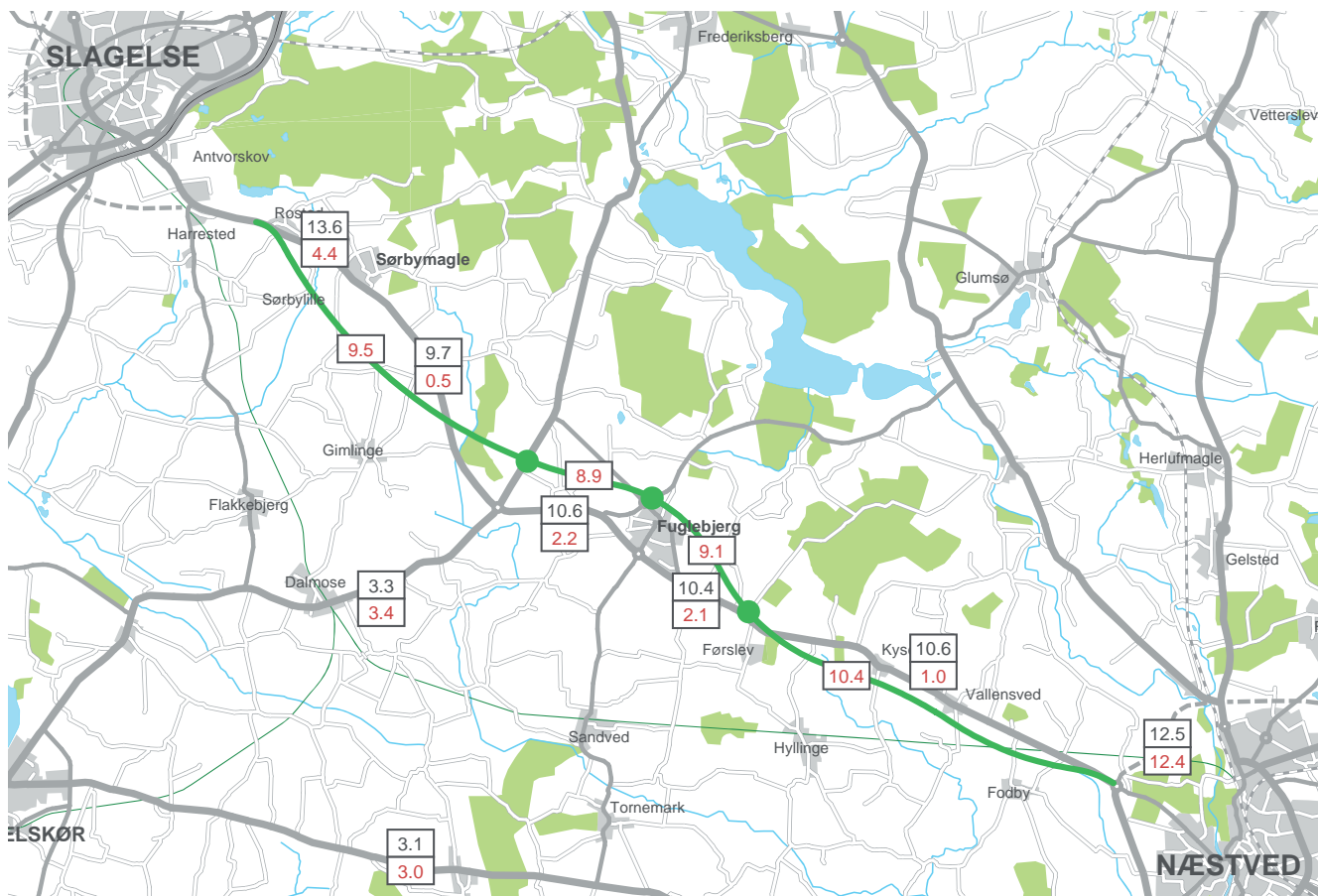
- Forslag NS – en 2+1 sporet motortrafikvej (med 90 km/t) mellem Rosted ved Slagelse og Næstved Omfartsvej med 2 tilslutninger på den nye vejforbindelse som skitseret på figur 6.2.
- Forslag SN – en 2+1 sporet motortrafikvej (med 90 km/t) mellem Rosted ved Slagelse og Næstved Omfartsvej med 3 tilslutninger på den nye vejforbindelse som skitseret på figur 6.3.
- Forslag KN – en 2+1 sporet omfartsvej (med 80 km/t) nord om Kyse og Vallensved som skitseret på figur 6.4.

På figurerne vises kun trafiktal, hvor ændringen i trafikken er større end 100 køretøjer pr. døgn.



FIGUR 6.1 Forventet årsdøgntrafik i basissituationen i 2025





FIGUR 6.2 Forventet årsdøgntrafik i 1.000 køretøjer i forslag NS i 2025 (røde tal med forslag NS, grå tal i basissituation)

Forslag NS

Med forslag NS vil alle delstrækninger af den nuværende rute 22 få væsentlig mindre trafik, fra ca. 10.000 køretøjer til ca. 1.000-2.000 køretøjer pr. døgn. Den nuværende rute 22 vil blive en vej, der kun betjener lokal trafik, herunder f.eks. til byerne Sørbymagle og Fuglebjerg. Resultatet illustrerer, at rute 22 mellem Slagelse og Næstved i dag hovedsagelig betjener trafik uden ærinde på selve strækningen. Den forbedrede fremkommelighed som den nye vejforbindelse medfører, vil både generere nye ture og tiltrække trafik fra rute 265 mellem Skælskør og Næstved. Det betyder, at summen af den lokale trafik på den nuværende rute 22 og trafikken på den nye vejforbindelse i 2025 sammenlagt er større end trafikken i basissituationen.

Forslag SN

Med forslag SN vil de trafikale konsekvenser stort set være som med forslag NS. Det skyldes, at de to forslag har ca. samme vejlængde og hastighedsniveau og, at begge forslag hovedsagelig betjener trafik uden ærinde på selve strækningen. Den største afvigelse fra NS er ved Fuglebjerg, hvor der vil være en lidt mindre trafik på den nuværende rute 22.

Forslag KN

Med forslag KN er der kun trafikale ændringer på den delstrækning, hvor omfartsvejen etableres. Aflastningen af den nuværende rute 22 gennem Kys og Vallensved er lidt mindre end forslag NS og SN. Forslag KN forventes ikke at tiltrække trafik fra andre strækninger.

Forslag 0+ (udbygning af eksisterende rute 22)

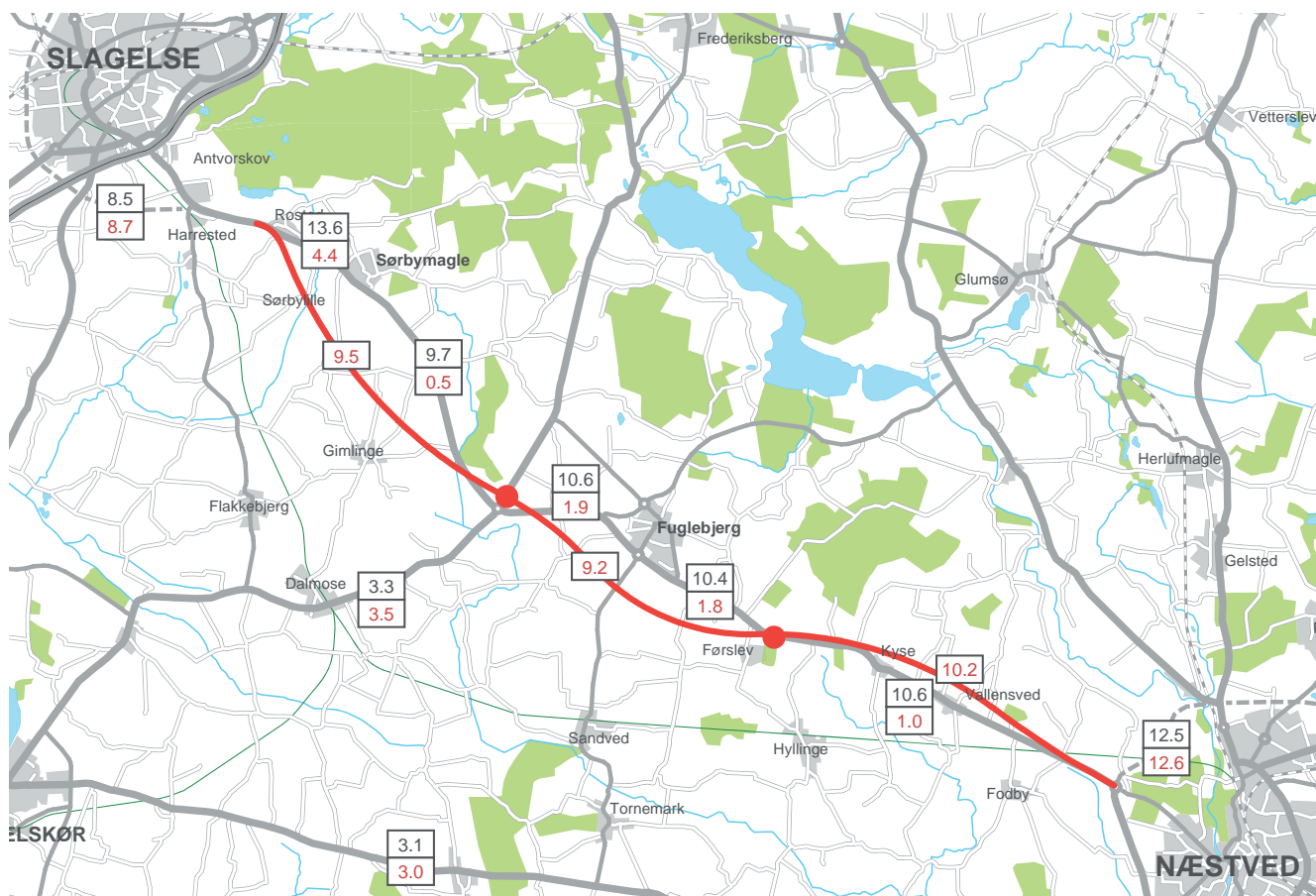
Det er primært overhalingssporene i forslag 0+, som forventes at have trafikale konsekvenser. Trafikmodellerne har generelt svært ved at beregne konsekvenserne af kortvarige overhalingsspor, men det er forsøgt i nogle tilfælde, og det er valgt at benytte erfaringer herfra til at komme med en noget usikkert bud på de forventede tidsgevinster.

TRAFIKARBEJDE OG TIDSFORBRUG

De beregnede trafikantbesparelser i timer og km samt samlet ændringen i trafikarbejde (km) i forhold til basissituationen i 2025 fremgår af tabel 6.1. Resultaterne er grundlag for beregning af eksterne effekter og trafikanternes besparelser i de samfundsøkonomiske beregninger, se kapitel 9. Trafikmodellen er ikke velegnet til beregning af trafikantbesparelser for korte vejprojekter. Trafikarbejde og trafi-



FIGUR 6.4 Forventet årsdøgntrafik i 1.000 køretøjer i forslag KN i 2025 (røde tal med forslag KN, grå tal i basissituation)



FIGUR 6.3 Forventet årsdøgntrafik i 1.000 køretøjer i forslag SN i 2025 (røde tal med forslag SN, grå tal i basissituation)

kantbesparelser for KN med omfartsvej nord om Kyse og Vallensved er derfor beregnet udenfor trafikmodellen på grundlag af vejlængder og de lokale hastighedsbegrænsninger gennem Kyse og Vallensved.

Trafikantbesparelserne (netto) er naturlig nok størst i forslag NS og SN med en mere direkte linjeføring og motortrafikvej på hele strækningen. Den samlede tidsbesparelse er beregnet til ca. 600 timer pr. døgn i 2025 i forslag NS og ca. 540 timer pr. døgn i forslag SN. Tidsbesparelsen ligger primært på projektstrækningen, hvor en personbil i gennemsnit forventes at spare 3-4 minutter på en tur mellem Slagelse og Næstved.

Trafikantbesparelserne (netto) er naturligt nok væsentlig mindre for forslag KN med en omfartsvej om Kyse og Vallensved. Den samlede tidsbesparelse med forslag KN er beregnet til ca. 80 timer pr. døgn i 2025.

Forslag NS og SN giver desuden trafikanterne en besparelse i form af lidt færre kørte km, pga. en mere direkte linjeføring, hvor KN giver trafikanterne en lidt længere rejse og dermed et større antal kørte km. Medregnes de flere ture som forslagene forventes at generere, forventes det samlede trafikarbejde dog at stige for alle forslag.

Ved forslag 0+ er trafikantbesparelsen beregnet til ca. 5,5 timer pr. døgn i 2025. Det forventes ikke, at overhalingsspor m.v. vil tiltrække mere trafik.

	NS	SN	KN
Trafikantbesparelser i timer	600	540	80
Trafikantbesparelser i km	4.500	1.500	-1.800
Forskel i trafikarbejde (kørte km)	6.900	8.500	1.800

TABEL 6.1 Merkørsel og tidsbesparelser pr. døgn i 2025 ved forslagene i forhold til basissituationen.

SAMLET VURDERING AF TRAFIKAL OG SIKKERHEDSMÆSSIG EFFEKT

Alle forslag er attraktive ud fra en isoleret trafikl vurdering med trafikantbesparelser og væsentlig aflastning af den eksisterende rute 22 bl.a. gennem byerne Kyse og Vallensved.

En sammenligning af forslag NS og SN viser, at besparelserne i tid og km er lidt større for NS, hvilket primært skyldes beliggenheden af tilslutningsanlæggene, herunder det ekstra tilslutningsanlæg nord for Fuglebjerg. Forslag KN giver ikke overraskende mindre tidsbesparelse end de to andre.

På baggrund af trafikmodelberegningerne for de 3 forslag til en ny vejforbindelse, er der beregnet såkaldte uheldsgevinster for 2025. Beregningerne viser, at NS og SN vil reducere antallet af personskadeuheld med henholdsvis 2,0 og 1,1 uheld pr. år, mens KN kun forventes at give en marginal reduktion i antallet af personskadeuheld.

7. AREAL- OG EJENDOMSFORHOLD

I det følgende beskrives forskellige overordnede forhold for arealanvendelsen i forbindelse med de undersøgte forslag til eventuel udbygning af rute 22 mellem Slagelse og Næstved. De forskellige forslag er nærmere beskrevet i kapitel 4.

Nuværende arealanvendelse

Langt den overvejende del af de arealer, som de forskellige forslag berører, er i dag landbrugsarealer. Enkelte steder forløber forslagene dog tæt forbi landsbyområder, der allerede i dag er beliggende tæt på rute 22. De landbrugsejendommene, som berøres af forslagene, vurderes overvejende at være mindre og middelstore planteavlsejendomme og enkelte fritidslandbrug.

Arealerhvervelse

Afståelsen af de arealer, der er nødvendige for at kunne gennemføre et eventuelt fremtidigt vejanlæg, vil ske ved ekspropriation. Foruden de arealer, der skal afstås permanent til vejanlægget, vil der også midlertidigt skulle afstås arealer, der skal anvendes som arbejdsarealer i forbindelse med anlægsarbejdet. Disse midlertidigt erhvervede arealer retableres, før de gives tilbage til ejeren. Foruden et areal til selve kørebaneanlægget er der også beregnet og skønnet et arealforbrug til regnvandsbassiner, skærende veje og anlæg af nye adgangsveje til berørte ejendomme.

Derudover kan det ske, at der skal afstås nogle mindre afskårne arealer, som fremkommer ved vejanlæggets gennemskæring af de forskellige ejendomme. Afhændelsen af de afskårne arealer sker typisk i en jordfordeling.

Ledningsomlægninger

I forbindelse med en evt. kommende VVM-undersøgelse vil forholdet til relevante ledningsanlæg blive vurderet.

Jordfordeling

Mange af projektforslagene vil medføre gennemskæring af flere landbrugsejendomme og med manglende vejadgang og/eller betydelig omvejskørsel til følge. I sådanne tilfælde er det normal praksis at tilbyde ejerne af de berørte ejendomme at deltage i en jordfordeling. Jordfordelingen vil da indgå som en del af ekspropriationsforløbet.

Arealbehov og berørte ejendomme

Tabel 7.1 viser det omtrentlige areal, der forventes at skulle erhverves for hvert af de konkrete forslag. Erhvervelserne vedrører både permanente og midlertidige erhvervelser. Derudover er der i tabel 7.1 angivet hvor mange ejendomme, der forventes at skulle afgive jord til det enkelte forslag samt antal ejendomme, der forventes totaleksproprieret. Det vurderes, at NS og SN stort set vil have samme arealbehov, men at NS vil kræve lidt flere totalekspropriationer end SN.

Da der er tale om overordnede skitseprojekter til brug for en forundersøgelse, er der stor usikkerhed forbundet med angivelserne. Arealkonsekvenserne vil kunne fastlægges mere præcist i en eventuel kommende VVM-undersøgelse.

Forslag	Permanent arealbehov til vejanlægget (ha)	Midlertidige arbejdsarealer til anlægsarbejder (ha)	Antal ejendomme, der berøres af permanent eller midlertidig arealerhvervelse (antal)	Antal ejendomme, der forventes total eksproprieret (antal)
NS	Ca. 110	Ca. 100	Ca. 70	30-40
SN	Ca. 110	Ca. 100	Ca. 70	25-35
KN	Ca. 10	Ca. 20	Ca. 15	< 5
0+	Ca. 5	Ca. 10	Ca. 10	< 5

TABEL 7.1 Forslagenes arealbehov



8. PLAN- OG MILJØFORHOLD

I det følgende er der foretaget en foreløbig vurdering af de planmæssige bindinger, international og national lovgivning og bestemmelser, som har betydning for en udbygning af rute 22 mellem Slagelse og Næstved. Kommuneplaner 2009 fra Slagelse og Næstved kommuner er brugt som grundlag for vurderingerne suppleret med nyere oplysninger, hvor det har været muligt. Eksempelvis udkast til ny kommuneplan 2013 for Slagelse Kommune.

Bagest i rapporten er indsat 9 kortbilag, hvor de plan- og miljømæssige temaer er angivet. Der henvises til disse kort i teksten nedenfor, hvor relevante detailkort desuden er indsat.

PLANFORHOLD

Trafik

Der er ikke reserveret areal til en ny vej mellem Slagelse og Næstved hverken i Kommuneplan 2013 for Slagelse Kommune (udkast i høring) eller i Kommuneplan 2009 for Næstved Kommune.

Af Næstved Kommunes forslag til planstrategi 2012-2024 fremgår det dog, at såfremt der frem mod kommuneplanrevisionen er kommet opdatering om vejens nærmere beliggenhed ved nærværende undersøgelse, vil den blive medtaget som transportkorridor i kommuneplan 2013.

Tilsvarende fremgår det af Slagelse Kommunes udkast til kommuneplan 2013, at Slagelse Kommune arbejder for, at der etableres en højklasset vejforbindelse mellem Slagelse og Næstved.

Det vurderes derfor, at en opgradering af rute 22 (ny vej eller ombygning af eksisterende) er i overensstemmelse med de kommende kommuneplaner for de to kommuner.

Af Kommuneplan 2009 for Slagelse Kommune fremgår det, at trafikens negative miljøpåvirkninger for mennesker og natur skal forebygges og minimeres. Eksempelvis ved at nye vejanlæg og større vejforlægninger skal planlægges, så

de nødvendige faunapassager etableres ved krydsning af økologiske forbindelser.

Tilsvarende fremgår det af Kommuneplan 2009 for Næstved Kommune, at kommunen skal fastholdes og udvikles som en kommune med veje, der placeres smukt og skånsomt i forhold til naturen og landskabet, herunder blandt andet økologiske forbindelser, bevaringsværdige landskaber og kulturmiljøer.

Kommuneplanrammer

I kommuneplanerne for Slagelse og Næstved kommuner er fastlagt rammer for arealanvendelsen indenfor respektive geografiske områder. Disse rammer udgør bestemmelser for indholdet af lokalplanlægningen.

Alle forslag har en linjeføring, der altovervejende forløber i det åbne land, og derfor kun berører ganske få kommuneplanrammer (se bilag 1 Kommuneplanrammer)

I det følgende er listet, hvilke kommuneplanrammer, der kan blive berørt af anlæg af en eventuel ny vej mellem Slagelse og Næstved.

Langs den eksisterende rute 22 vest for Fuglebjerg er der i kommuneplanen udlagt et område til opstilling af vindmøller. Rammeområde 5T1 - Vindmølleområde ved Katrineholms Piber, giver mulighed for opstilling af op til 4 vindmøller med en max. højde på 120-130 meter. Området er i dag fuldt udnyttet.

Forslag SN berører den nordligste del af rammeområde 5T1. Hvorvidt den nordligste mølle berøres direkte afhænger af vejens endelige linjeføring.

Rammeområde 6 T2.1 - Vindmølleområde ved Kyse, giver mulighed for opstilling af op til 2 vindmøller med en max. højde på 120-130 meter. Området er i dag fuldt udnyttet.

Forslag NS berører den nordligste del af rammeområde 6 T2.1. Hvorvidt den nordligste mølle berøres direkte afhæn-

ger af vejens endelige linjeføring. Forslag NS berører desuden rammeområde 5.1 B15 i Fuglebjerg, der er udlagt til boligområde som fælles friareal i tilknytning til flere boligbygninger. Forslag KN og 0+ berører ingen rammeområder.

Påvirkningerne af rammeområdernes anvendelsesmuligheder ved anlæg af en ny vej mellem Slagelse og Næstved vil blive nærmere belyst i en eventuel kommende VVM-undersøgelse.

Økologiske forbindelser

For at sikre naturværdierne for fremtiden er der udpeget regionale naturområder og økologiske forbindelser i et sammenhængende naturnetværk. Formålet er at sikre levesteder og spredningsmuligheder for dyr og planter. Naturområderne er typisk udpeget omkring større skov- og vådområder, mens økologiske forbindelser ofte er udpeget langs vandløb eller ensartede natur- og landskabstyper. I netværket indgår alle Natura 2000-områder, de vigtigste § 3 beskyttede naturområder, større skove, vådområder, større fredede områder og mulige nye naturområder, herunder lavbundsarealer.

I kommuneplanerne for Slagelse og Næstved kommuner står at nyanlæg (f.eks. vej og jernbane) skal planlægges, så de nødvendige økologiske forbindelseslinjer sikres. Ved udbygning af rute 22 skal det således sikres, at eksisterende levesteder og passagemuligheder for dyr og planter ikke forringes. Negative påvirkninger på natur skal undgås, og såfremt det ikke er muligt skal disse påvirkninger kompenseres for eller afværges fx ved etablering af nye biotoper, faunapassager, hegn eller lignende.

Den eksisterende rute 22 krydser 7 økologiske forbindelser (se bilag 2 Beskyttede naturtyper). Forslag NS og SN krydser begge 8 økologiske forbindelser. En sydlig variant af forslag SN vil berøre yderligere økologiske forbindelser. Forslag KN krydser 1 økologisk forbindelse. Forslag 0+ krydser 4 økologiske forbindelser.

For at sikre spredning af dyr, vil der være behov for at etablere faunapassage ved alle krydsninger af økologiske forbindelser (se afsnit om natur og miljøforhold).

Påvirkningerne af de udpegede økologiske forbindelser som konsekvens af en ny vej mellem Slagelse og Næstved

vil blive nærmere belyst i en eventuel kommende VVM-undersøgelse.

Lavbundsarealer og potentielle vådområder

Lavbundsarealer er typisk tidligere enge, moser og søer, der er blevet afvandet og opdyrket, og som udgør et vigtigt potentiale for udvikling af værdifulde naturområder ved genskabelse af den naturlige vandstand. I kommuneplanerne for Slagelse og Næstved kommuner er udpeget lavbundsarealer. Nogle af disse er udpeget som potentielle vådområder.

Af kommuneplanens retningslinjer fremgår det, at der i potentielle vådområder ikke må etableres anlæg, der forhindrer at det naturlige vandstands niveau kan genskabes. Nye anlæg, herunder veje, der nødvendigvis skal placeres i lavbundsarealer, skal udformes, så muligheden for naturgenopretning ikke umuliggøres, f.eks. ved terrænregulering eller ved at anlægge veje på broer.

Forslag NS krydser 5 potentielle vådområder, nemlig ved Sørbymagle, vest for Katrineholm skov, øst for Fuglebjerg samt områder langs 2 vandløb ved Kyse (bilag 3 Vådområder). Forslag SN berører 4 potentielle vådområder, nemlig ved Sørbymagle, vest for Katrineholm skov samt områder langs 2 vandløb ved Kyse. Forslag KN berører kun 1 potentielt vådområde ved Kyse.

Forslag 0+ berører et potentielt vådområde ved Rosted.

Endvidere berører alle forslag yderligere en del mindre områder med udpegede potentielle vådområder afhængigt af den endelige linjeføring.

Påvirkningerne af de udpegede lavbundsarealer som konsekvens af en ny vej mellem Slagelse og Næstved vil blive nærmere belyst i en eventuel kommende VVM-undersøgelse.

Skovrejsning

Skovrejsningsområder er især udpeget med henblik på at fremme hensynet til friluftsliv, grundvandsbeskyttelse og den biologiske mangfoldighed.

Der er kun få skovrejsningsområder omkring den eksisterende rute 22 udpeget i kommuneplanerne 2009. I udkast

til Kommuneplan 2013 for Slagelse Kommune er et langt større areal udpeget.

Forslag NS gennemskærer et skovrejsningsområde øst for Fuglebjerg og et vest for Kyse (se bilag 4 Skovområder). Forslag SN gennemskærer et skovrejsningsområde vest for Fuglebjerg og skovrejsningsområdet vest for Kyse perifert. Hvis forslag til kommuneplan 2013 for Slagelse bliver vedtaget i sin nuværende form, vil forslag NS og SN desuden gennemskære skovrejsningsområder på næsten hele strækningen fra Slagelse til kommunegrænsen vest for Katrineholm skov. Forslag KN berører skovrejsningsområdet vest for Kyse perifert. Forslag 0+ berører flere skovrejsningsområder.

Påvirkningerne af de udpegede skovrejsningsområder som konsekvens af en ny vej mellem Slagelse og Næstved vil blive nærmere belyst i en eventuel kommende VVM-undersøgelse.

Geologiske værdier

Geologiske interesseområder udgøres af landskaber med geologiske formationer, som særligt tydeligt viser hvordan landskabet er dannet og omfatter typisk iøjnefaldende landskaber med stor landskabelig værdi. Naturstyrelsen har i samarbejde med GEUS udpeget nationale geologiske interesseområder for at få særlig fokus på de geologiske værdier, når der planlægges i det åbne land. Herudover er der i kommuneplanerne udpeget regionale/lokale geologiske interesseområder. Udpegningerne i kommuneplanerne sker med henblik på at sikre bevaringen af de værdifulde geologiske formationer.

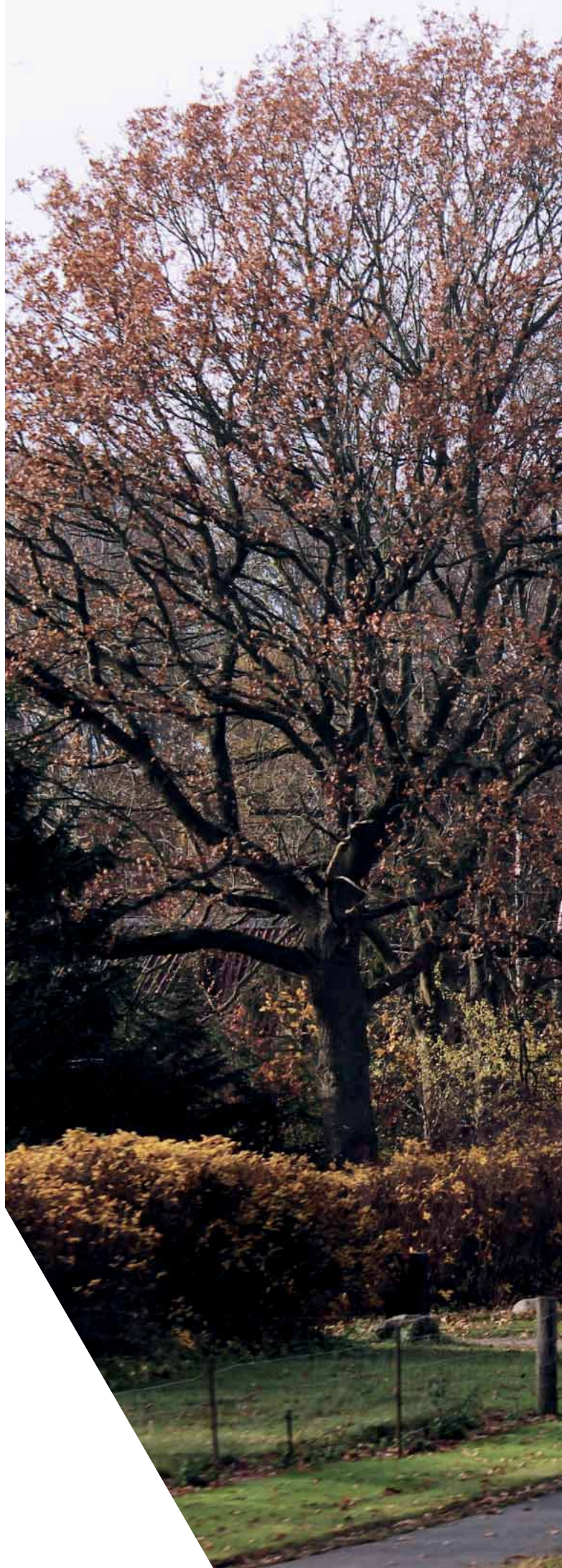
Der er kun udpeget få nationale og regionale/lokale geologiske interesseområder omkring den nuværende rute 22 (se bilag 5 Geologiske interesseområder). Områderne ligger hhv. vest og øst for Slagelse langt fra den eksisterende rute 22. Ingen af disse områder vil blive berørt af forslagene.

Råstofområder

Der er indhentet oplysninger om udpegede råstofgraveområder og råstofinteresseområder fra Region Sjællands gældende råstofplan 2012. Graveområder er områder, hvor der umiddelbart kan gives tilladelse til indvinding af råstoffer, mens interesseområder, er områder, hvor der måske kan indvindes råstoffer på sigt. Udlæg af interesseområderne skal sikre, at der ikke gennem anden planlægning eller ændret anvendelse sker udlæg til andre formål, der på sigt vil kunne forhindre en råstofudnyttelse.

Det er sparsomt med råstofinteresse- og råstofgraveområder omkring den nuværende rute 22. Der er udpeget et mindre interesseområde syd for Kyse og to små hhv. øst og vest for Vallensved (se bilag 6 Råstofområder).

Forslag NS vil berøre interesseområdet ved Kyse og afhængigt af den endelige linjeføring muligvis også området





vest for Vallensved. Forslag SN og KN kan afhængigt af den endelige linjeføring muligvis berøre interesseområdet vest for Vallensved.

Påvirkningerne af råstofinteresseområderne som konsekvens af en ny vej mellem Slagelse og Næstved vil blive nærmere belyst i en eventuel kommende VVM-undersøgelse.

Større uforstyrrede landskaber

Uforstyrrede landskaber er arealer, hvor der kun opleves en begrænset påvirkning fra tekniske anlæg og bebyggelser. Områderne skal så vidt muligt friholdes for store og/eller støjende anlæg. Nødvendige anlæg kan placeres i områderne, hvis det kan ske uden negativ påvirkning af de landskabelige interesser og hvis de ikke med rimelighed kan henvises til en placering uden for det større uforstyrrede landskab.

Der er udpeget et stort, sammenhængende uforstyrret landskab midt i trekantområdet Sorø-Slagelse-Næstved (se bilag 7 Kulturarv). Området er et af Sjællands største og mest værdifulde, sammenhængende naturområder. Midt i området ligger den store fredning Tystrup-Bavelse Søerne og Susådal. Fredningen omfatter søer, skove, herregårdsmarker, moser, enge og Susåen. Omgivelserne omkring fredningen består mod nord, vest og syd af store skovområder, der veksler med herregårdsmarker.

Forslag NS påvirker mærkbart denne udpegning, idet en linjeføring nordøst for den nuværende rute 22 afskærer 2 arealer fra den store udpegning. Disse arealer er karakteriseret ved at være små-skala-landskaber med mange mindre naturområder spredt i et gammelt agerlandskab, som består af mindre marker adskilt af gamle levende hegn. Af hensyn til det udpegede uforstyrrede landskab bør en linjeføring nordøst om Fuglebjerg placeres så tæt ved den eksisterende rute 22 som muligt.

Forslag SN og KN berører ikke det udpegede uforstyrrede landskab. Forslag 0+ berører områdets sydligste afgrænsning.

Påvirkningerne af det udpegede uforstyrrede landskab som konsekvens af en eventuel ny vej mellem Slagelse og Næstved vil blive nærmere belyst i en eventuel kommende VVM-undersøgelse.

Kulturmiljø

I kommuneplanerne for Slagelse og Næstved Kommune er der udpeget værdifulde kulturmiljøer (se bilag 7 Kulturarv), der hver for sig og sammen er vigtige elementer i fortællingen om bebyggelse og landskaber. Bevaringen af kulturmiljøerne i det åbne land skal ses i sammenhæng med bevaring af de landskaber og den natur, de indgår i. Det er derfor vigtigt, at anlægsarbejder i det åbne land

vurderes ud fra en samlet helhedsvurdering, hvor samspillet mellem natur og landskab og kulturmiljøinteresser vægtes ligeligt.

I området omkring rute 22 ligger 5 mindre og et større udpeget kulturmiljø. De små kulturmiljøer ligger i bysamfundene Børstrup og Ravnebjerg ved Sørbymagle, Krummerup syd for Fuglebjerg samt Stubberup ved Kyse. Desuden er Guderup Maskinfabrik beliggende på sydsiden af Slagelsevej mellem Baunevej og Evensvej udpeget som kulturmiljø. Guderup Maskinfabrik er et eksempel på ældre industri udenfor bymiljøet. Maskinfabrikken blev etableret i 1878.

Fodby er en stjerneudskiftet kirkelandsby, som i Næstved Kommuneplan 2009 er udpeget som større bevaringsværdigt kulturmiljø.

Forslag NS forløber igennem den nordligste del af det udpegede område ved Fodby og vil sløre stjerneudskiftningen. Forslag NS berører desuden området ved Guderup Maskinfabrik. Forslag SN, KN og 0+ berører ingen udpegede kulturmiljøer.

Påvirkningerne af de udpegede kulturmiljøer som konsekvens af en eventuel ny vej mellem Slagelse og Næstved vil blive nærmere belyst i en eventuel kommende VVM-undersøgelse.

Kirkeomgivelser

I kommuneplanerne for Slagelse og Næstved er der udpeget kirkeomgivelser omkring kirker i det åbne land med det formål at sikre kirkernes status som monumenter og bevare deres samspil med landskabet og deres nære omgivelser (se bilag 7 Kulturarv). I henhold til kommuneplanernes retningslinjer må der derfor ikke plantes skov, opføres bygninger, placeres tekniske anlæg eller lign. indenfor de udpegede områder, der kan sløre eller forringe kirkernes samspil med landskabet eller landsbymiljøet.

Der er udpeget kirkeomgivelser omkring kirkerne i Sørbymagle, Glimminge, Haldagerlille, Krummerup, Fuglebjerg, Førsløv, Vallensved og Fodby, der afhængigt af valg af forslag, kan blive påvirket ved udbygning af rute 22.

Forslag NS passerer igennem kirkeomgivelserne ved Sørbymagle, Glimminge, Haldagerlille, Fuglebjerg, Vallensved og Fodby. Forslag SN passerer igennem kirkeomgivelserne ved Sørbymagle, Glimminge, Krummerup, Førsløv og Vallensved. Forslag KN passerer gennem kirkeomgivelserne ved Vallensved. Forslag 0+ passerer kirkeomgivelserne ved Sørbymagle og Førsløv.

I forbindelse med en eventuel VVM-undersøgelse vil bearbejdningen af forslagene ske under hensyntagen til de respektive kirkers værdi i landskabet, således at samspillet

mellem kirke og landskab eller landsbymiljø ikke forringes væsentligt.

Drikkevandsinteresser

De statslige vandplaner indeholder udpegning af drikkevandsinteresser. Området mellem Slagelse og Næstved, der er omfattet af Vandplan 2010-2015 for Småvandsfarvandet, er delvis udpeget som område med særlige drikkevandsinteresser (OSD). Resten er udpeget som område med drikkevandsinteresser (OD).

I områder med særlige drikkevandsinteresser og i indvindingsoplande til almene vandforsyningsanlæg uden for områder med særlige drikkevandsinteresser skal grundvandet i særlig grad beskyttes mod forurening, og grundvandsstruende aktiviteter så vidt mulig undgås.

Forslag NS og SN og 0+ forløber alle delvis igennem områder med særlige drikkevandsinteresser og delvis igennem områder med drikkevandsinteresser (se bilag 8 Drikkevandsinteresser). I områderne med drikkevandsinteresser er der dog adskillige indvindingsoplande, som skal beskyttes på lige fod som områder med særlige drikkevandsinteresser. Grundvandsforekomsterne i området har jf. Vandplanen og kommunernes vandhandleplaner ringe tilstand bortset fra to små regionale forekomster syd og sydøst for Fuglebjerg. Forslag KN forløber hele vejen i område med særlige drikkevandsinteresser.

I forbindelse med en eventuel udbygning af rute 22, skal det sikres, at der ikke fremkommer risiko for grundvandsres-

sourcen. Afvandingssystemet skal udformes, så grundvandsressourcen ikke påvirkes negativt. I forbindelse med en eventuel kommende VVM-undersøgelse skal det afklares, om der er behov for afværgeforanstaltninger for at nedbringe og minimere risikoen for grundvandet.

I nærværende undersøgelse forudsættes det, at der skal etableres lukket afvanding med regnvandsbassiner inden udledning af vejvand til recipienter.

Rekreative forhold

I kommuneplanerne for Slagelse og Næstved kommuner er der udpeget rekreative stiftforbindelser, hvor tre har et forløb, der krydser rute 22 (se bilag 9 Rekreative områder). En af disse stiftforbindelser er Fodsporet, der er anlagt på den nedlagte jernbane mellem Slagelse og Næstved. Ved såvel forslag NS som SN vil den nye vejforbindelse blive ført over stien. Tilsvarende foreslås det, at de to øvrige stiftforbindelser omlægges til en af de lokale veje, der føres over eller under den nye vejforbindelse.

Påvirkningerne af de udpegede rekreative stier som konsekvens af en ny vej mellem Slagelse og Næstved vil blive nærmere belyst i en eventuel kommende VVM-undersøgelse.

NATUR- OG MILJØFORHOLD

Natura 2000 områder

Natura 2000 er et netværk af internationale naturbeskyttelsesområder, der samlet består af habitatområder og



fuglebeskyttelsesområder (se bilag 2, Beskyttede naturtyper). Områderne er udpeget for at beskytte levesteder og rasteområder for fugle, beskytte bestemte naturtyper samt beskytte truede, sårbare og sjældne arter af planter og dyr.

I bekendtgørelse om udpegning og administration af internationale naturbeskyttelsesområder samt beskyttelse af visse arter (habitatbekendtgørelsen) skal det sikres, at der ikke sker direkte eller indirekte påvirkninger af Natura 2000 områderne. Centralt for Natura 2000 beskyttelsen er, at myndighederne i deres administration ikke gennemfører planer, projekter eller andet, der kan skade de arter og naturtyper som områderne er udpeget for at beskytte.

Ingen af forslagene berører Natura 2000-områder direkte, men flere områder ligger i nærheden (se bilag 2 Beskyttede naturtyper). Det drejer sig om:

- Fuglebeskyttelsesområde nr. 93/Habitatområde nr. 194 Suså og Tystrup-Bavelse Sø ca. 2-4 km nordøst for rute 22.
- Fuglebeskyttelsesområde 91/Habitatområde nr. 145 Holmegårds Mose ca. 6. km nordøst for den østlige afslutning af den eksisterende rute 22.
- Fuglebeskyttelsesområde nr. 81/Habitatområde nr. 148 Karrebæk, Dybsø og Avnø Fjorde ca. 3 km syd for den østlige afslutning af den eksisterende rute 22.
- Fuglebeskyttelsesområde nr. 96/Habitatområde nr. 143 Farvandet mellem Skælskør Fjord og Glænø ca. 7 km sydvest for den eksisterende rute 22.

Stor vandsalamander er på alle 4 Natura 2000-områders udpegningsgrundlag.

I en eventuel VVM-undersøgelse vil det skulle undersøges nærmere, hvorvidt en udbygning af rute 22 skader Natura 2000-områdernes integritet fx i kraft af støj og udledning af vejvand. Det vurderes indledningsvis, bl.a. på baggrund af afstanden til Natura 2000 områderne, at en eventuel indirekte påvirkning vil kunne afværges.

NATURBESKYTTELSESLOVEN

Beskyttede dyr og planter

Habitatdirektivets bilag IV indeholder en liste over dyrearter, som alle EU-lande er forpligtet til at beskytte. Denne beskyttelse betyder et generelt forbud mod forsætligt at forstyrre bilag IV-arterne med skadelig virkning for arten

eller bestanden, samt at arternes yngle- eller rasteområder ikke må beskadiges eller ødelægges, jf. habitatdirektivets artikel 12.

Bilag IV-arten løvfrø forekommer i et større område bestående af Antvorskov øvelsesterræn, Nykobbøl Skov samt agerlandet nord og syd herfor. Området vurderes i Slagelse Kommunes naturkvalitetsplan at være af stor værdi. Bestanden af løvfrøer i området vurderes at være i fremgang. Ved Kyse Overdrev forekommer Næstved Kommunes eneste ynglesteder for bilag IV-arten løgfrø.

Andre bilag IV-arter som kan forventes langs rute 22 er markfirben, spidssnudet frø, springfrø og stor vandsalamander som er registreret i nærheden i forbindelse med VVM-undersøgelsen af nye omfartsveje ved Næstved.

Ved VVM-undersøgelse til nordlig omfartsvej ved Næstved er der desuden registreret vandflagermus, brunflagermus, sydflagermus, troldflagermus og den spredt, forekommende art bredøret flagermus. Arten langøret flagermus er desuden observeret nordøst for vejen jf. Dansk Pattedyratlas. Såvel bredøret som langøret flagermus vurderes lokalt at være i stor risiko for negativ indflydelse fra veje på artens gunstige bevaringsstatus (Møller & Baagøe, 2011). Alle flagermus er opført på habitatdirektivets bilag IV.

Herudover vil der muligvis kunne være forekomst af andre bilag IV-arter, som fx hasselmus samt plante- og dyrearter, der er beskyttet af anden lovgivning som den danske rødliste, fuglebeskyttelsesdirektivet m.fl.

I en eventuel VVM-undersøgelse vil der blive foretaget en nærmere kortlægning af forekomster af plante- og dyrelivet, herunder bilag IV-arter, der kan blive påvirket af en udbygning af rute 22, og det vil blive vurderet hvilke afværgeforanstaltninger, der skal gennemføres for at sikre den økologiske funktionalitet for eventuelt berørte arter.

Beskyttede naturtyper

Naturområder som søer, vandhuller, moser, enge, strandenge, strandsumpe, heder og overdrev og udpegede vandløb er beskyttet efter Naturbeskyttelseslovens § 3 mod tilstandsændringer som fx byggeri, gravning, terrænændring, tilplantning, dræning og lignende. De § 3 beskyttede områder og vandløb fremgår af bilag 2 Beskyttede naturtyper.

Der er mange små søer og vandhuller i området, hvoraf mange er gode paddelokaliteter. Ved inddragelse af beskyttede søer med bilag IV-padder mv. vil der være krav om erstatningsvandhuller.

Det omtrentlige antal moser, vandhuller samt øvrig § 3 beskyttet natur, der berøres af de undersøgte forslag er optalt til 31 for NS, 29 for SN, 7 for KN og 16 for 0+. Der skal etableres erstatningsnatur for inddraget beskyttet natur.

I området mellem Slagelse og Næstved kan nedenstående vandløb blive berørt af en udbygning af rute 22 afhængigt af valg af forslag (se bilag 2 Beskyttede naturtyper):

- Harrested Å (Slagelse): § 3 vandløb og økologisk forbindelse. Kan muligvis friholdes. Afklares i VVM. Afvander til Storebælt.
- Lindeså: § 3 vandløb og økologisk forbindelse. Afvander til Storebælt.
- Ellebæk/Piberggrøft: § 3 vandløb og økologisk forbindelse. Afvander via Saltø Å til Karrebæk Fjord (Natura 2000-område).
- Piberå: § 3 vandløb og økologisk forbindelse. Afvander via Saltø Å til Karrebæk Fjord (Natura 2000-område).
- Tilløb til Hulebæk (rørlagt). Tilløbet er ikke § 3, men Hulebæk er ikke økologisk forbindelse. Afvander via Hulebæk til Tystrup-Bavelse søerne (Natura 2000-område).
- Tilløb til Saltø Å ved Fuglebjerg. § 3 vandløb og økologisk forbindelse. Afvander via Saltø Å til Karrebæk Fjord (Natura 2000-område).
- Vandløb i Præsteskov. § 3 vandløb og økologisk forbindelse. Afvandringsforhold ukendt.
- Tilløb til Harrested Å (Næstved) nordvest for Kyse: § 3 vandløb og økologisk forbindelse. Afvander via Saltø Å til Karrebæk Fjord (Natura 2000-område). Ifølge udkast til vandhandleplan er der i Harrested Å vest for Fodby planer om ændret vandløbsvedligeholdelse og restaurering af en del af vandløbet.
- Søbro Rende: § 3 vandløb og økologisk forbindelse. Afvander via Saltø Å til Karrebæk Fjord (Natura 2000-område).
- Evegrøft: § 3 vandløb og økologisk forbindelse. Afvander via Suså til Karrebæk Fjord (Natura 2000-område).

Karrebæk Fjord og Tystrup-Bavelse søerne er Natura 2000-område og er slutrecipient for 7 af vandløbene. Konsekvenser af tilførsel af vejvand til Natura 2000-områderne skal vurderes i en eventuel VVM-undersøgelse. I tabel 8.1 ses forslagernes krydsninger med vandløb.

Vandløb	NS	SN	KN	0+
Harrested Å (Slagelse): § 3 vandløb og økologisk forbindelse. Berøres ikke direkte, men vand afledes evt.				
Lindeså: § 3 vandløb og økologisk forbindelse.	x	x		x
Ellebæk/Piberggrøft: § 3 vandløb og økologisk forbindelse		x		
Piberå: § 3 vandløb og økologisk forbindelse	x	x		
Tilløb til Hulebæk (rørlagt). Tilløbet er ikke § 3, ikke økologisk forbindelse	x			
Tilløb til Saltø Å ved Fuglebjerg. § 3 vandløb og økologisk forbindelse		x		
Vandløb i Præsteskov. § 3 vandløb og økologisk forbindelse		x		
Tilløb til Harrested Å (Næstved) nordvest for Kyse. § 3 vandløb og økologisk forbindelse	x			
Søbro Rende. § 3 vandløb og økologisk forbindelse	x			
Evegrøft. § 3 vandløb og økologisk forbindelse	x	x		

TABEL 8.1 Forslagernes krydsninger med vandløb.

Ifølge de to kommuners udkast til vandhandleplaner er der ikke aktuelle planer for vandløbene, som kan påvirke de forskellige forslag.

Påvirkning og afværgeforanstaltninger

Ved udbygning af rute 22 skal det sikres, at eksisterende passagemuligheder for dyr og planter ikke forringes som følge af udbygningen af vejen og eventuelle vildthejn. Dette kan ske ved etablering af faunapassager med tilhørende ledebeplantning og hegn.

Skovene i trekantsområdet Sorø - Slagelse - Næstved og det omgivende landskab med mange forskellige naturtyper udgør et af Sjællands største og mest værdifulde, sammenhængende naturområder. Skovområder rummer store bestande af dådyr, rådyr og sika. På den eksisterende rute 22 er der mellem Charlottendal og Rosted opsat vildttavler, der advarer mod krydsende hjorte. Der er registreret en del trafikdræbte større dyr jævnt fordelt på rute 22, dog koncentreret hhv. nordvest og sydøst for Rosted og ved Katrineholm Skov. Med en forventet ÅDT (gennemsnitlig døgntrafik) på 8.000-10.000 biler pr. døgn i 2025 vil vejen udgøre en barriere for dyrene.

I forslag NS og SN vurderes det nødvendigt at anlægge mindst en faunabro til rådyr og større hjorte kombineret med ledehegn og vildthejn fx ved Katrineholm skov for at undgå ulykker med hjortevildt og øge trafiksikkerheden på den nye vej. Desuden vil en ny motortrafikvej mellem Slagelse og Næstved kombineret med Sydmotorvejen og Vestmotorvejen lukke hjortevildtet inde i mellem fire brede og trafikerede veje. På Sydmotorvejen er der i dag ingen muligheder for at rådyr kan krydse vejen og på Vestmotorvejen er der kun mulighed for at rådyr kan krydse ved Ringsted Å og Køge Å. Det vurderes som værende problematisk at anlægge en faunaunderføring til rådyr og større hjorte på rute 22, da landskabet er ret fladt.

Herudover vurderes der behov for anlæg af faunapassager ved krydsning af vandløb og økologiske forbindelser (se tabel 8.2). Det vurderes også på det foranliggende grundlag, at afværgeforanstaltninger til at opretholde den økologiske funktionalitet for padder og flagermus kan blive nødvendige, fx paddehegn og paddetunneler til bilag IV-padderne løvfrø, løgfrø og stor vandsalamander. Dette gør sig især gældende dels i området omkring Rosted, af hensyn til løvfrø, dels i området mellem Fuglebjerg og Fodby af hensyn til løgfrø samt Tystrup-Bavelse Naturpark (se bilag 2 Beskyttede naturtyper)

Henholdsvis øst og vest for fredskoven Stubbeskov/Katrineholm Skov krydser NS igennem et små-skala-landskab med mange intakte, brede, levende hegn mellem skove og andre småbiotoper. Det må derfor formodes, at der fore-

kommer en del flagermus i disse områder. Visse arter af flagermus er i stor risiko for negativ påvirkning ved etablering af en ny vej, og det er derfor vigtigt at kortlægge deres færden og udbredelse med henblik på at finde de rette afværgeforanstaltninger.

Det vurderes på det foranliggende grundlag, at forslag NS medfører flere påvirkninger af natur på delstrækningen Slagelse - Førslev Dyrehave end forslag SN. Af hensyn til det udpegede uforstyrrede landskab og naturen i området bør en linjeføring nordøst om Fuglebjerg placeres så tæt ved den eksisterende rute 22 som muligt. På delstrækningen Førslev Dyrehave - Næstved medfører forslag NS færre påvirkninger på natur end forslag SN (og NS1 færre end SN1). En ren SS linjeføring vil umiddelbart have færre påvirkninger på værdifuld natur end både NS og SN.

Flere af overhalingsstrækningerne i forslag 0+ påvirker økologiske forbindelser, hvor der i dag ses en del påkørsler af hjorte, fx nord-vest for Rosted og ved Katrineholm skov. Overhalingsstrækninger hér må forventes at medføre øgede konflikter mellem vilde dyr og trafik. I bygværket, som fører Lindså under rute 22 bør der etableres 1 m brede grus/stenbanketter i begge sider af vandløbet.

I en eventuel VVM-undersøgelse vil der blive foretaget en nærmere vurdering af behov for etablering af faunapassager og andre afværgeforanstaltninger (erstatningsnatur, paddehegn og tunneler) for de undersøgte forslag.

I tabel 8.2 ses en oversigt over de steder, hvor der umiddelbart vurderes behov for etablering af faunapassager samt den forventede type.

Sø- og åbeskyttelseslinjer

I henhold til Naturbeskyttelseslovens § 16 er det ikke tilladt at placere bebyggelse, campingvogne eller lignende eller foretage beplantning eller terrænændringer i en afstand på 150 m fra søer og vandløb med beskyttelseslinje.

Der er åbeskyttelseslinje langs Lindså ved Sørbymagle, Saltø Å ved Lystager Torp og Harrested Å ved Vallensved. Forslag NS, SN og 0+ berører åbeskyttelseslinjen langs Lindså.

Skovbyggelinjer

Der må ikke placeres bebyggelse, campingvogne og lignende inden for en afstand af 300 m fra skove. For privatejede skove under 20 ha omfattes ikke af skovbyggelinjer.

Der er skovbyggelinjer omkring det levende hegn langs rute 22 vest for Rosted samt omkring skovene Katrineholm, Palmevænge, Harrested, Hestehave, Førslev Dyrehave og Græsvænge.

Afværgeforanstaltninger ved vandløb, økologisk forbindelser og beskyttet/værdifuld natur	NS	SN	KN	0+
Lindeså og økologisk forbindelse	Vådpassage B1	Vådpassage B1	-	2 banketter
Ellebæk/Pibergrøft og økologisk forbindelse	Tørpassage B1	Vådpassage B1	-	-
Piberå og økologisk forbindelse	Vådpassage B1	Vådpassage B1	-	-
Katrineholm skov	Faunabro	Faunabro	-	-
Tilløb til Hulebæk (ikke §3, ikke økologisk forbindelse)	Vådpassage C eller tørpassage C	-	-	-
Økologisk forbindelse der forbinder Hulebæk med tilløb til Saltø Å ved Fuglebjerg	Tørpassage B1	Vådpassage B1	-	-
Økologisk forbindelse der forbinder vandløb i Præsteskov med tilløb til Saltø Å ved Fuglebjerg	Tørpassage B1	Tørpassage B1	-	-
Tilløb til Harrested Å nordvest for Kyse og økologisk forbindelse til vandløb i Præsteskov	Vådpassage B1	Tørpassage B1	-	-
Søbro Rende og økologisk forbindelse til Evegrøft	Vådpassage B1	Tørpassage B1	Tørpassage B1	-
Evegrøft og økologisk forbindelse	Vådpassage B1	Vådpassage B1	-	-

TABEL 8.2 Vurderet behov for faunapassager på de forskellige forslag. Der kan derudover blive behov for yderligere afværgeforanstaltninger, fx paddetunneler, padde- og vildthejn, ledehegn, erstatningsnatur og faunapassager til flagermus.



Forslag NS, SN og 0+ berører skovbyggelinjerne omkring det levende hegn vest for Rosted, Katrineholm skov, Førsløv Dyrehave og Græsvænge. Forslag KN berører skovbyggelinjerne omkring Græsvænge.

Fredede områder

En fredning er det ældste og et af de stærkeste redskaber til beskyttelse af natur og landskab, som vi har i Danmark. Den sikrer en - i princippet - evig beskyttelse af det udpegede område. Fredninger kan have til formål at bevare et område i den eksisterende tilstand, eller fastlægge en særlig drift, så området udvikler sig hen imod en bestemt ønskelig tilstand, som herefter skal bevares.

Der er en kirkeomgivelsesfredning af Førsløv Kirke og en fredning af Fodby Kirkes arealer. Ingen af de to fredninger berøres dog umiddelbart af forslagene (se bilag 7 Kulturarv).

Tystrup-Bavelse Søerne og Susådalen er fredet. Fredningen omfatter udover søerne skove, herregårdsmarker, moser, enge og Susåen. Fredningen berøres ikke direkte af forslagene.

Kirkebyggelinjer

Omkring næsten alle kirker er der jf. Naturbeskyttelsesloven fastlagt en kirkebyggelinje på 300 m. Inden for denne linje må der ikke opføres bebyggelse med højder på mere end 8,5 m med mindre kirken er omgivet af bymæssig bebyggelse i hele beskyttelseszonen. Formålet er at beskytte kirker, der ligger i åbent landskab mod, at der opføres bebyggelse, der kan virke skæmmende på kirken.

Der er kirkebyggelinje omkring kirkerne i Sørbymagle, Glimminge, Haldagerlille, Krummerup, Fuglebjerg, Førsløv, Vallensved og Fodby (se bilag 7 Kulturarv).

Forslag NS kan afhængigt af den endelige linjeføring berøre kirkebyggelinjerne omkring kirkerne i Fuglebjerg og Vallensved. Forslag SN kan berøre kirkebyggelinjerne omkring kirkerne i Krummerup og Vallensved. Forslag KN kan berøre kirkebyggelinjen omkring Vallensved kirke.

Fredskov

Fredskovspligtige arealer er omfattet af Skovloven og reserveret til skovdrift. Inddragelse af arealer med fredskov vil normalt indebære, at der etableres erstatningsskov på op mod 200 % af det areal, det skal erstatte.

Skoven Stubbeskov/Katrineholm Skov, Førsløv Dyrehave og Tofteskov mellem Førsløv og Kyse, Harrested Skov og nærliggende skove Hestehave og Præsteskov samt Græsvænge er registreret fredskov (se bilag 4 Skovområder).

Forslag NS krydser fredskoven Stubbeskov/Katrineholm Skov, forløber imellem de to mindre fredskove Førsløv Dyrehave og Tofteskov og igennem fredskoven Græsvænge. En nordligere placering af forslag NS imellem Harrested Skov og Hestehave og Præsteskov er ikke hensigtsmæssig. Forslag SN og KN berører kun fredskoven Græsvænge. Forslag 0+ berører fredskovene Stubbeskov/Katrineholm Skov og Førsløv Dyrehave. Omfanget af inddraget fredskov er markant større for forslag NS end for SN.

Stendiger og fortidsminder

Der må ikke foretages ændringer i tilstanden af sten- og jorddiger jf. Museumsloven. I området langs den eksisterende rute 22 og i de områder, hvor forslagene forløber findes en række beskyttede diger (se bilag 7 Kulturarv).

Antallet af diger, der krydser af de respektive udbygningsforslag er optalt. For NS drejer det sig om 21 diger, for SN om 32 diger, for KN om 8 diger og for 0+ om 7 diger.

Der må ikke foretages ændringer i tilstanden af beskyttede fortidsminder. Dvs. at alle aktiviteter, der påvirker fortidsminderne ikke er tilladt. Der må heller ikke foretages jordbehandling, gødes eller plantes på fortidsminder eller i en afstand på min. 2 m fra dem.

De fleste fortidsminder er desuden omgivet af en 100 m beskyttelseslinje, jf. § 18 i Naturbeskyttelsesloven. Inden for denne linje må tilstanden ikke ændres på en sådan måde, at det forringer oplevelsen af fortidsminder, herunder er det ikke tilladt at bygge, tilplante, opstille hegn og lign.

Der findes 8 beskyttede fortidsminder i nærheden af forslagene (se bilag 7 Kulturarv).

Forslag NS forløber imellem 2 beskyttede fortidsminder ved Katrineholm Skov (hvh. vildtbanepæl og langdysse) i meget kort afstand til fortidsminderne. Afhængigt af den endelige linjeføring kan ét af fortidsminderne blive direkte berørt. Der er ingen beskyttelseslinje om vildtbanepælen, som i dag står tæt på den eksisterende rute 22. Desuden kan fortidsmindet vest for Fuglebjerg (stenkammer) eller dets beskyttelseslinje blive berørt af forslag NS afhængigt af den endelige linjeføring.

Forslag SN berører et dyssekammer sødvest for Fuglebjerg direkte. Et andet beskyttet fortidsminde (stenkammer) med 100 m beskyttelseslinje nord herfor kan, afhængigt af den endelige linjeføring, blive berørt. Forslag 0+ kan berøre vildtbanepælen syd for Katrineholm Skov.

Påvirkningerne af stendiger og fortidsminder som konsekvens af en ny vej mellem Slagelse og Næstved vil blive nærmere belyst i en eventuel kommende VVM-undersøgelse.

Jordforureningsloven

Efter reglerne i jordforureningsloven kortlægges regionerne jordforureninger. Der skelnes mellem V1 og V2 kortlægning, hvor V1-kortlægning ofte foretages ud fra arkivmateriale og oplysninger om, hvordan arealet har været anvendt, mens et areal V2-kortlægges, hvis der er konstateret en forurening. Der er enkelte V1 og V2 kortlagte arealer i området. De fleste ligger i by/landsbyområder og berøres ikke af forslagene (se bilag 6 Råstofområder).

Der er et lille V2 kortlagt område i den sydlige del af Katrineholm Skov (se figur 7.2), 2 små V2-områder i landsbyen Lystager Torp og et V1-område syd for Lystager Torp (se figur 8.2), adskillige V1 og V2-områder i Fuglebjerg by, et V2 område i Øllerup samt to V2 områder (1 på hver side af vejen) og et V1 kortlagt område i Sørgensbjerg (se figur 8.2). Desuden er den nedlagte jernbane mellem Slagelse og Næstved V1-klassificeret.

Forslag NS berører den nedlagte jernbane samt eventuelt V2-området i Sørgensbjerg. Forslag SN kan, afhængigt af den endelige linjeføring, berøre V2-området i Katrineholm Skov, jernbanen samt med stor sandsynlighed V1 og V2-områderne i Sørgensbjerg. Forslag KN og 0+ berører ingen kortlagte forureninger.

Den nedlagte jernbane mellem Slagelse og Næstved er V1-klassificeret. Forslagene NS, SN og KN krydser jernbanen vest for Næstved.

Langs hele strækningen mellem Slagelse og Næstved kan det på luftfotos ses en række mindre firkanter. Disse små firkanter formodes at være gamle mergelgrave. Disse kan være fyldt op med alt fra marksten til diverse fyldmaterialer. Det er næsten uundgåeligt, at en ny vejforbindelse vil krydse en til flere mergelgrave.

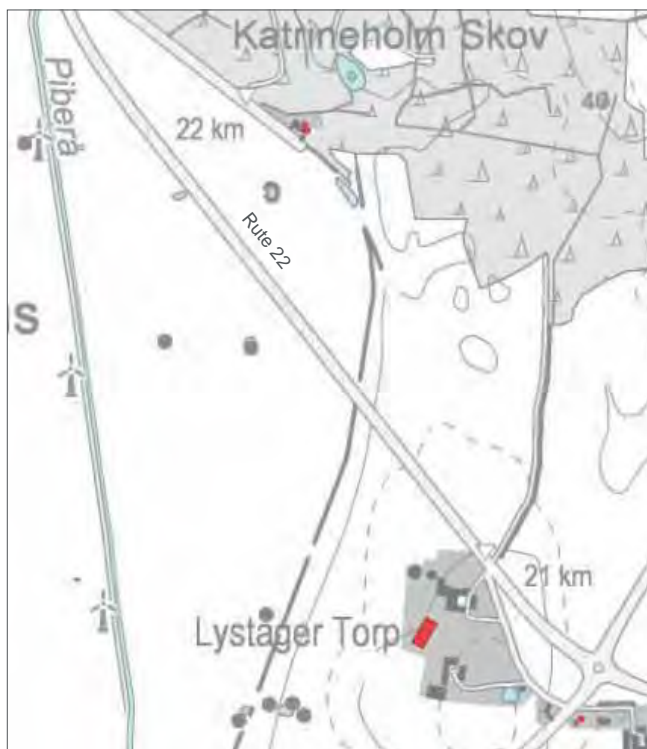
Påvirkningerne af de forurenede arealer som konsekvens af en ny vej mellem Slagelse og Næstved vil blive nærmere belyst i en eventuel VVM-undersøgelse. I den forbindelse vil der skulle laves nærmere undersøgelser af jorden i berørte V1-områder.

Lettere forurenede jord kortlægges ikke, men er i stedet omfattet af reglerne om områdeklassificering. Lettere forurenede jord findes i de fleste byområder, hvor alle byområder som udgangspunkt er klassificeret som lettere forurenede jord. Forslagene berører ikke områdeklassificerede arealer; om end forslag NS kan komme i berøring med forurenede jord i Fuglebjerg, hvis linjeføringen rykkes.

VURDERING AF LANDSKABSMÆSSIGE KONSEKVENSER

Landskabet mellem Slagelse og Næstved er karakteriseret af to typer landskab.

Den nordlige del af undersøgelseskorridoren fremstår som et herregårdslandskab med store sammenhængende mar-



FIGUR 8.2 Forurenede områder ved langs rute 22

ker og skove, der sammen med Tystrup-Bavelse Søerne udgør et af de største, sammenhængende naturområder på Sjælland.

Den sydlige del af korridoren fremstår som et mosaiklandskab med fritliggende landejendomme og mindre skove. Landejendommene er spredt ud over landskabet, der fremstår som et relativt fladt landskab, hvor man oplever lange kig på tværs i landskabet.

Langs den nuværende rute 22 ligger 5 mindre byer: Rosted, Sørbymagle, Fuglebjerg, Kyse og Vallensved. Ved Rosted, Sørbymagle og Fuglebjerg fungerer rute 22 som en sydlig afgrænsning af byerne, der omvendt åbner sig mod det omkringliggende herregårdslandskab. Ved Kyse og Vallensved føres rute 22 gennem byerne, hvor en række bygninger ligger meget tæt på vejen. Kyse og i særdeles Vallensved er desuden karakteriseret ved at have flotte historiske stjerneudstyknings.

Forslag NS forløber tæt på herregården Gyldenholm og gennemskærer det karakterfulde landskab mellem Gyldenholm og gården Katrineholm og opdeler Katrineholm Skov. NS forløber nord om Fuglebjerg, hvor den vil være i konflikt med byens sporadiske åbne karakter og fremstå indgribende i landskabet. Mellem Fuglebjerg og Sneslev vil NS udgøre en barriere mellem de to byer. NS forløber syd om det lille bysamfund Vallensved, hvorved to historiske stjerneudstyknings syd for Vallensved og nord for Fodby påvirkes. Den samlede vurdering er, at forslag NS vil påvirke kulturlandskabet markant i negativ retning og også medføre væsentlige gener i forhold til nuværende bebyggelse.

Forslag SN forløber syd for gården Katrineholm – hvorved det åbne flade landskab mellem Gyldenholm og Katrineholm samt Katrineholm Skov bevares uændret. SN forløber nord om Vallensved gennem det mosaikagtige landskab med mindre ejendomme og småskala skove. Ved denne placering griber SN knap så problematisk ind i stjerneudstyknings som ved NS. Den overordnede vurdering er, at SN friholder byerne langs strækningen og naturområdet nord for Fuglebjerg og at SN lægger sig rimelig skånsomt i landskabet især nord for Vallensved, hvor stjerneudstyknings kun berøres let.

Forslag KN vil få stor værdi for beboerne i Kyse og Vallensved, der vil blive aflastet for gennemkørende trafik. Tilsvarende forslag SN, så skærer KN gennem det spredt skovklædte småskala terræn.

ANDRE FORHOLD

Kulturarvsarealer

Kulturarvsarealer er kulturhistoriske interesseområder med særlig høj kulturhistorisk og arkæologisk værdi. Kulturarvsarealerne er ikke fredede, og kortlægningen er derfor mere tænkt som et arbejdsredskab for planmyndigheder og bygherrer i forbindelse med plan- og anlægsarbejder, med henblik på en vurdering i forhold til eventuel forekomst af arkæologiske fund.

Der er kortlagt tre mindre kulturarvsareal langs den eksisterende rute 22. Ét i Sørbymagle/Sørbylille/Vollerup mose sydvest for Sørbymagle. Ét i Kyse by og ét ved skoven Græsvænge øst for Vallensved.

Forslag NS og 0+ berører ingen kortlagte kulturarvsarealer. Forslag SN og KN berører kortlagte kulturarvsarealer øst for Vallensved.

I forbindelse med eventuelle anlægsarbejder skal der tages hensyn til kulturarvsarealet, og i det omfang det arkæologisk ansvarlige museum vurderer det relevant, gennemføres forundersøgelser og eventuelle detailundersøgelser før anlægsfasen.

RESUMÉ AF DE MILJØMÆSSIGE PÅVIRKNINGER AF DE FORSKELLIGE FORSLAG

Forslag NS har større miljømæssige konflikter end forslag SN på delstrækningen Slagelse-Førslev Dyrehave, da NS indebærer en stor påvirkning af det uforstyrrede landskab og naturen nord for Fuglebjerg. Ved såvel forslag NS som SN er miljøpåvirkningen forsøgt minimeret ved at holde linjeføringerne tæt på den eksisterende rute 22.

På strækningen Førslev Dyrehave-Næstved har NS store miljømæssige konflikter med kulturmiljøet omkring Fodby, mens forslag SN har store konflikter med ynglesteder for bilag IV-arten løgfrø ved Kyse Overdrev.

Forslag 0+ påvirker økologiske forbindelser, hvor der allerede i dag ses en del påkørsler af hjorte. Overhalingsstrækninger hér må forventes at medføre øgede konflikter mellem vilde dyr og trafik.



Indkørsel til gården Katrineholm



Landskabet øst for Fuglebjerg

9. ANLÆGSOVERSLAG OG SAMFUNDSØKONOMI

Der er beregnet anlægsoverslag for forslag NS, SN, KN og 0+. Overslagene er udarbejdet i henhold til Transportministeriets budgetteringsprincipper for anlægsprojekter på vej- og baneområdet. Vejdirektoratets erfaringer med gennemførte entrepriser og enhedspriser, er beskrevet i et samlet overslagssystem, som er benyttet til overslagene.

Detaljeringsniveauet for forslagene er i forundersøgelsen ikke præcise nok til, at kunne angive de præcise mængder af f.eks. jord eller længde af nye lokale veje. Overslagene er derfor baseret på følgende forudsætninger:

- Der er anvendt enhedspriser ud fra erfaringer fra de seneste anlægsarbejder, som eksempelvis mængder i m³, m² og ved vejlængder i priser pr. km, som er baseret på tværsnit i henhold til forslagene.
- For jordarbejde er der gjort en række forsimplede antagelser om terrænforhold, idet det aktuelle terræn ikke er opmålt. Sikkerhedsskrånninger er medtaget i de skønnede jordmængder og vejafvanding er fastsat ud fra kilometerpriser.
- Der er foretaget en geologisk screening som input til de skønnede mængder for blødbund m.v.
- Der er afsat skønnede beløb pr. km til nye adgangsveje m.v. og midlertidige foranstaltninger i anlægsperioden.
- Nye faunaunderføringer (rør), paddehegn, afværgeforanstaltninger ved vandløb, erstatningsbiotoper samt støjafskærmning er indeholdt i anlægsoverslaget baseret på et skøn, da der ikke er foretaget egentlige feltundersøgelser. De vil blive gennemført i forbindelse med en evt. kommende VVM-undersøgelse.

Til mindre ledningsomlægninger er der afsat beløb med baggrund i kilometerpriser samt erfaringstal.

Arealbehovet er opgjort ud fra det skønnede arealbehov til permanente ekspropriationer. Heri indgår en vurdering af omfanget af de forventede totalekspropriationer. Arealbudgettet er opstillet ud fra ejendomspriserne i området og på baggrund af ekspropriations- og taksationskommissionens erstatningsfastsættelse på sammenlignelige strækninger.

Der er afsat beløb til arkæologiske forundersøgelser og markundersøgelser baseret på kilometerpriser.

ANLÆGSOVERSLAG

På baggrund heraf er der beregnet et basisoverslag, som omfatter udgifter til etablering af anlægget, arealanvendelse, projektering, tilsyn og administration, eksklusiv moms. Basisoverslaget tillægges 50% til dækning af fremtidige ændringer og usikkerheder jf. Transportministeriets budgetteringsprincipper for økonomistyring af anlægsprojekter. I tabel 9.1 ses basisoverslaget +50% for de enkelte forslag.



Forslag:	NS	SN	KN	0+
Basisoverslag +50 %	1.512,7	1.444,7	195,2	98,6

TABEL 9.1 Basisoverslag +50 % for forslagene (prisniveau FFL-13, indeks 183,38)

SAMFUNDSØKONOMISKE EFFEKTER

Den samfundsøkonomiske rentabilitet er vurderet for udbygningsforslagene efter den metode, som er beskrevet i Transportministeriets manual for samfundsøkonomisk analyse og ministeriets samfundsøkonomiske beregningsmodel "TERESA". Et projekt vurderes som rentabelt, hvis det har en positiv nettonutidsværdi og en intern rente over diskonteringsrenten, der er 5 %. Beregningshorisonten er 50 år efter forudsat åbning i 2025, og med forudsat trafikvækst frem til 2035.

I forbindelse med en forundersøgelse er vurderingen baseret på en række relativt simple antagelser, idet der endnu ikke er foretaget detaljerede undersøgelser. Som en væsentlig konsekvens af forslagene aflastes den nuværende rute 22 for gennemkørende trafik, der flyttes til de nye vejforbindelser. Således sker der en aflastning af trafikken gennem byerne Kyse og Vallensved. Forslagene giver forbedret fremkommelighed for trafikken og bedre bymiljø, herunder lokal trafiksikkerhed og støjreduktion.

Den samfundsøkonomiske vurdering omfatter i øvrigt ikke forhold som landskab og bykvalitet, dyr og planteliv, samt sammenhængen mellem fysisk planlægning og regionaløkonomiske effekter. Disse effekter vurderes generelt ikke at kunne påvirke det samlede samfundsøkonomiske beregningsresultat væsentligt. Anlægsoverslaget indeholder omkostninger til at imødegå negative effekter på eksempelvis dyre- og planteliv i form af faunapassager.

VURDERING AF RESULTATERNE

De samfundsøkonomiske effekter er beregnet for forslag NS, SN og KN. Se tabel 9.2. Der er ikke regnet på den samfundsøkonomiske effekt ved forslag 0+. Det vurderes, at de målbare effekter i form af sparede uheld og tidsgevinster ved forslagets trafiksikkerhedstiltag og overhalingsstrækninger vil være meget begrænsede i forhold til basis-situationen 2025 og at den interne rente vil være meget lav.

Det fremgår, at alle forslag til nye vejforbindelser har en negativ nettonutidsværdi og en intern rente under 5 %, hvilket tyder på, at de ikke er rentable. Den relativt lave samfundsøkonomiske effekt ved alle forslag skyldes primært, at den forventede trafikmængde i 2025 ikke giver anledning til store trængselsproblemer på den eksisterende vej, hvilket begrænser tidsgevinsten ved en ny vejforbindelse

Forslag NS og SN med en ny vejforbindelse på hele strækningen falder bedst ud, hvilket primært skyldes at forslagene er kortere end den eksisterende vej og at hastighedsbegrænsningen er 90 km/t. Den lidt højere forrentning på forslag NS skyldes primært skyldes beliggenheden af tilslutningsanlæggene, herunder det ekstra tilslutningsanlæg nord for Fuglebjerg.

Forslag KN med en omfartsvej nord om Kyse og Vallensved er længere end den direkte vej gennem byerne, og at hastighedsbegrænsningen er sat til 80 km/t, hvilket medfører at tidsgevinsten begrænses og kørselsomkostningerne stiger.

Forslag:	NS	SN	KN
I alt nettonutidsværdi (NNV)	-287	-411	-84
Intern rente	3,9	3,3	2,4
Nettogeinst pr. offentlig omkostningskrone	- *	- *	- *

TABEL 9.2 Samfundsøkonomisk vurdering af forslagene med basisoverslag + 50 %. Prisniveau FFL-13, indeks 183,38). Beløb i mio. kr. * Da nettonutidsværdien er negativ er nettogeinsten ikke opgjort

BAGGRUNDSRAPPORTER

- Erhvervsanalyse
kan findes på vejdirektoratet.dk/rute22
- Trafikberegninger
kan findes på vejdirektoratet.dk/rute22
- Strækingsanalyse
kan findes på vejdirektoratet.dk/rute22

BILAG

BILAG 1: KOMMUNEPLANRAMMER

BILAG 2: BESKYTTEDE NATURTYPER

BILAG 3: VÅDOMRÅDER

BILAG 4: SKOVOMRÅDER

BILAG 5: FRILUFT OG GEOLOGISKE VÆRDIER

BILAG 6: FORURENET JORD OG RÅSTOFOMRÅDER

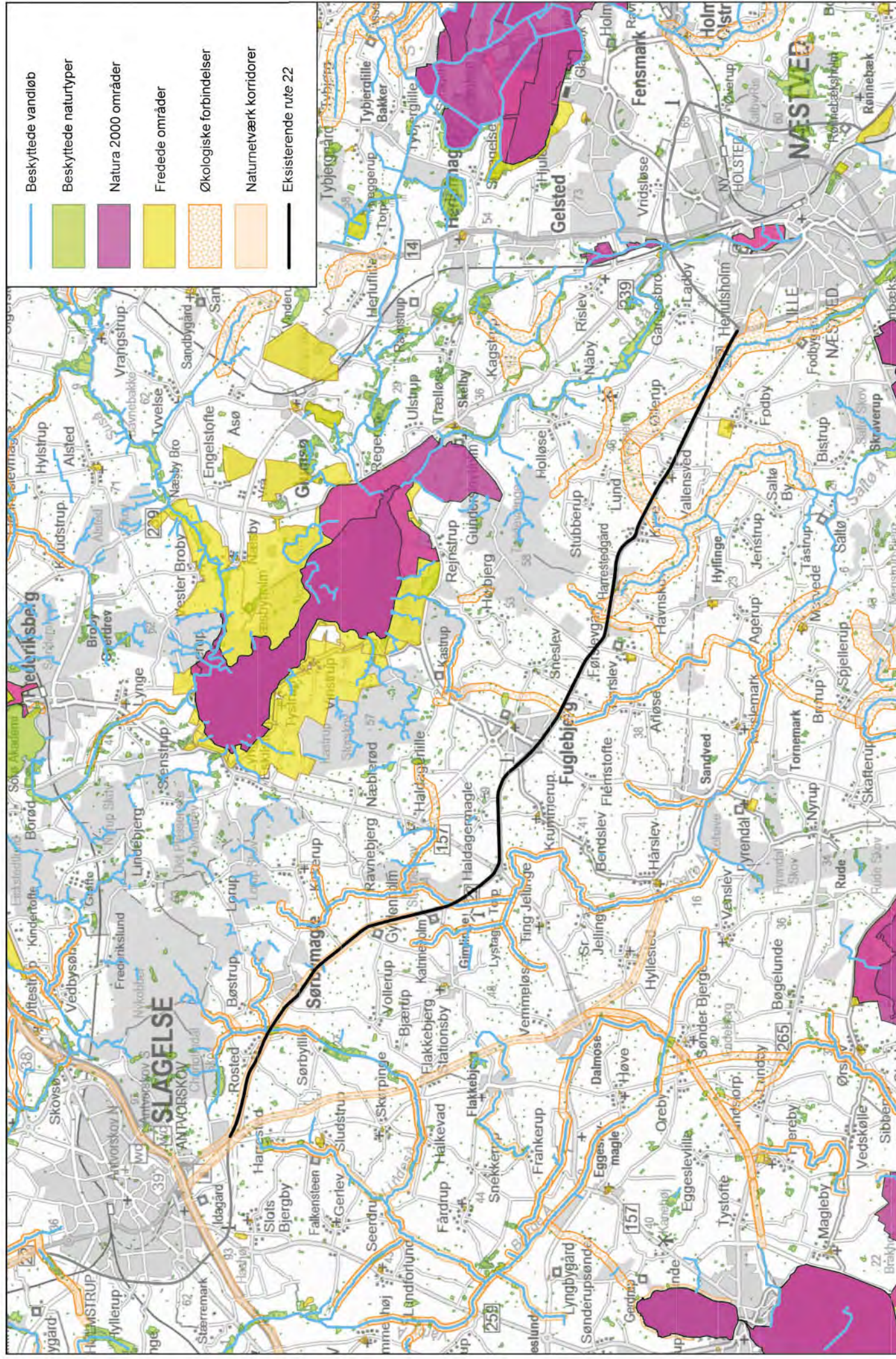
BILAG 7: KULTURARV

BILAG 8: DRIKKEVANDSINTERESSER

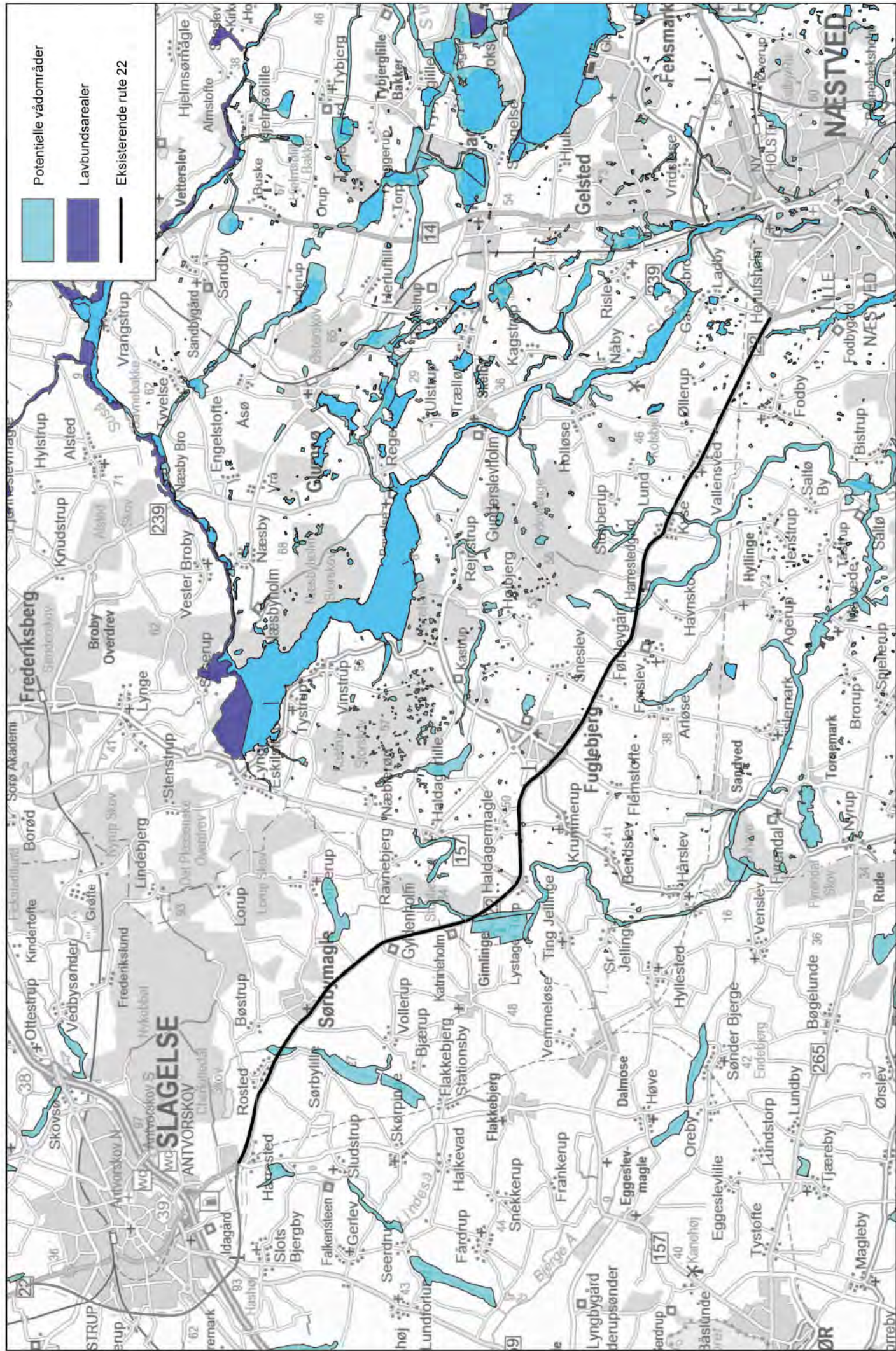
Bilag 1 Kommuneplanrammer



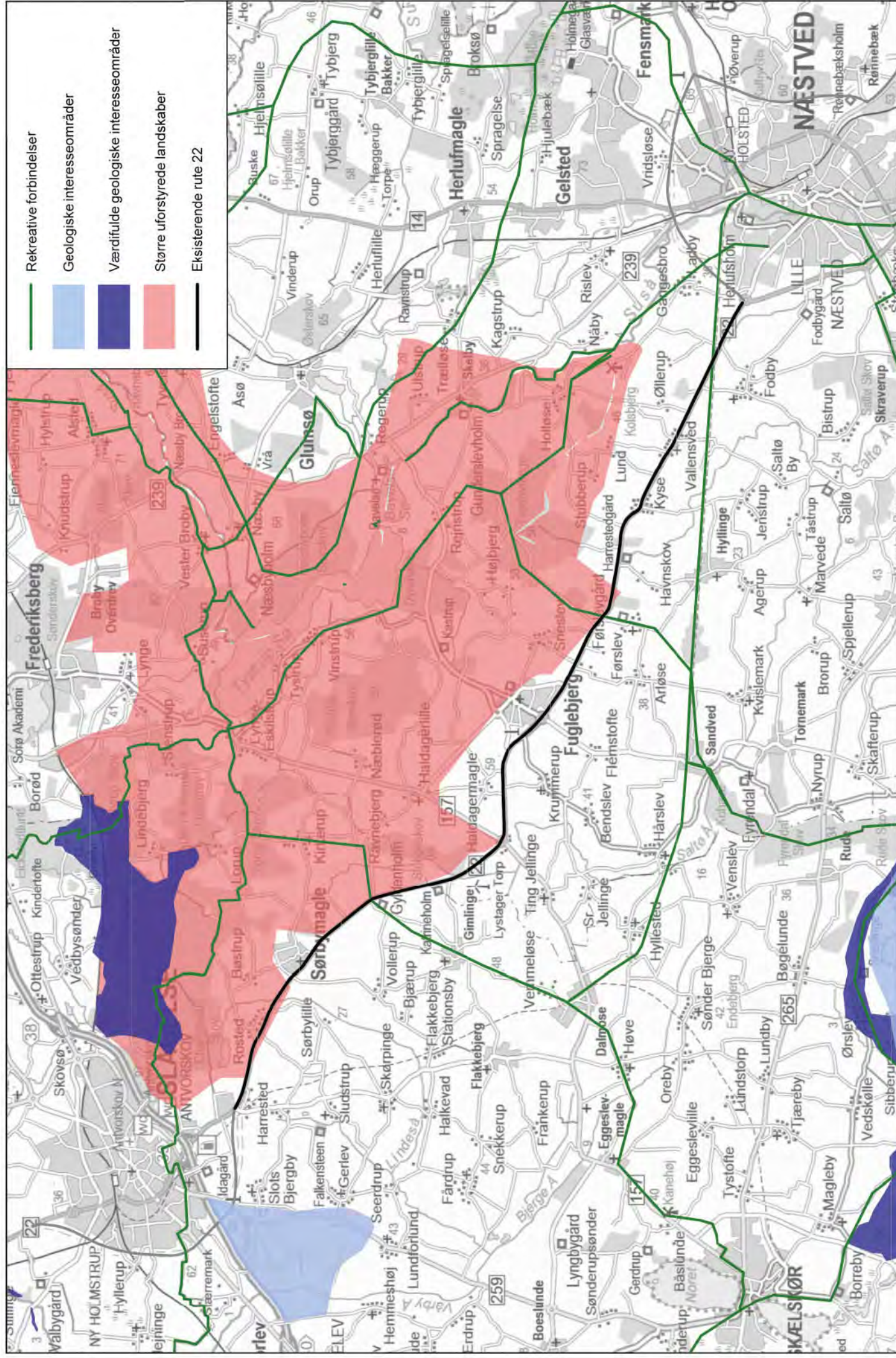
Bilag 2 Beskyttede naturtyper



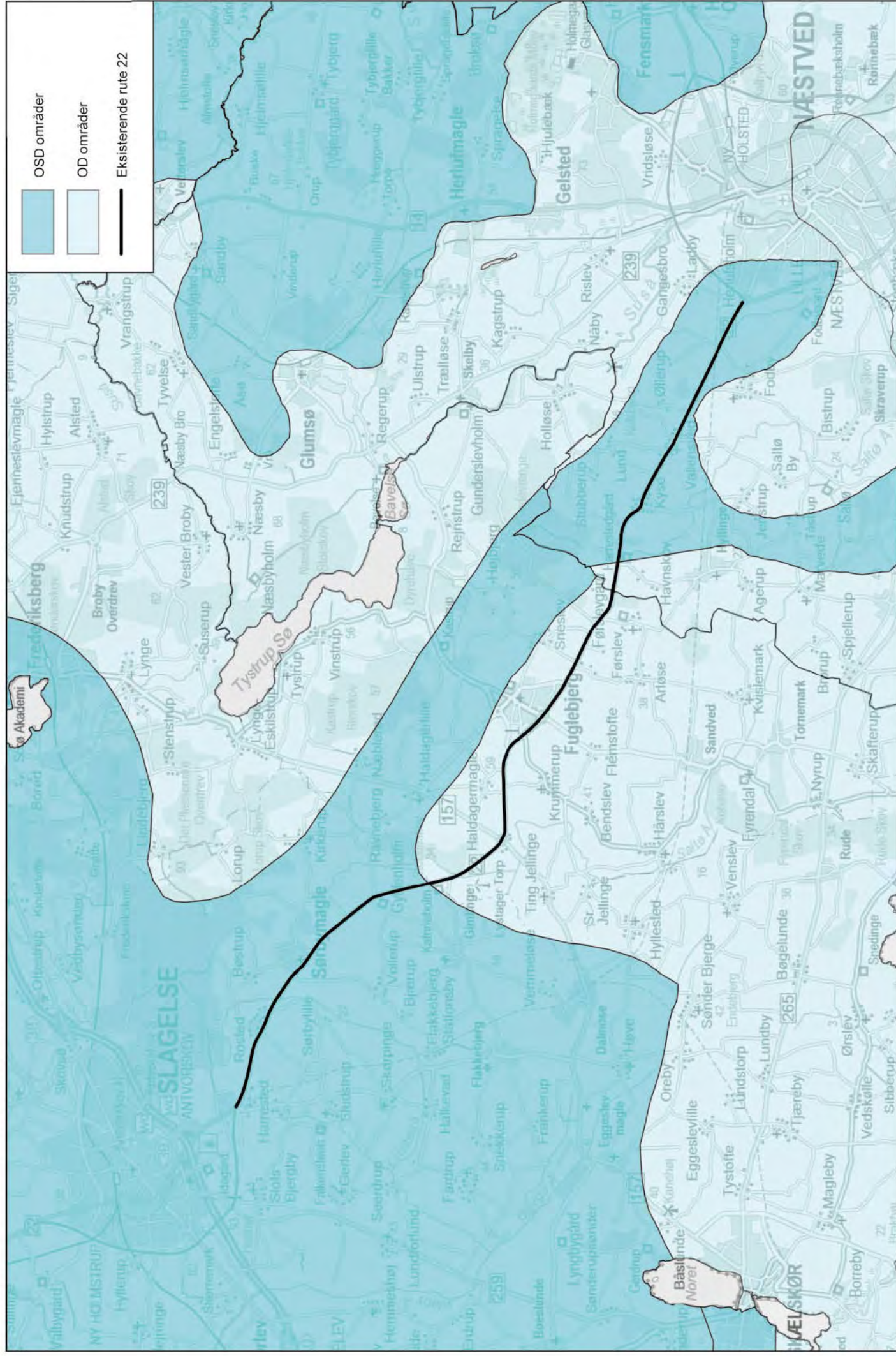
Bilag 3 Vådømråder



Bilag 5 Friluft og geologiske værdier



Bilag 8 Drikkevandsinteresser





Vejdirektoratet har lokale kontorer i Aalborg, Fløng, Middelfart, Næstved og Skanderborg samt hovedkontor i København.

Find mere information på vejdirektoratet.dk

VEJDIREKTORATET
Niels Juels Gade 13
Postboks 9018
1022 København K
Telefon 7244 3333

vd@vd.dk
vejdirektoratet.dk

