

Bilag 1: Foretræde for Folketingets Transportudvalg om omfartsvej ved Køge

Omfartsvej for trafikken til og fra Stevns – fælleskommunal løsningsmodel virker ikke

Den af Køge og Stevns kommuner i fællesskab besluttede placering af omfartsvejen løser ikke det helt centrale problem med 18.000 biler i døgnet på Strandvejen mellem Stevns og Køge!

Den valgte løsning er placeret alt for sydligt til at aflaste trafikken fra Stevns.

Den fælleskommunale vejplacering har yderligere den særdeles negative effekt, at den i et nyt tracé gennemskærer et enestående herregårdslandskab ved Vallø Slot, der i 1981 netop blev fredet for at undgå fremtidige gennemskærende vejanlæg (overfredningsnævnsafgørelse af 14. juli 1981).

Der skal søges en løsning inde i Køge by (alternativ 1 på s. 2) eller så tæt på Køge som muligt, idet:

- en helt overvejende del af trafikken kommer op langs kysten og støder til Strandvejen tæt på Køge, hvorfor man ikke fanger disse biler ved en sydlig løsning
- køreafstanden målt frem til motorvejen nord for Køge herved bliver betragtelig kortere
- trafikpsykologien gør, at man ikke kører sydpå eller langt vestpå for at komme ud på en ofte trafikbelastet motorvej
- der er taget højde for en nordlig løsning via Billesborgvej (alternativ 2 på s. 2) i:
 - fredningen af området omkring Vallø Slot
 - Fingerplan 2013 med den nye vej nord-øst om Herfølge
 - Kommuneplan Køge 2013, hvor der endnu ikke er planlagt byudvikling nord-vest for Køge samt reserveret areal til bro over banen
- kommunalt hyret rådgiver anbefaler ud fra en samlet trafik- og miljøbelastningsvurdering alternativ 2 som den bedste løsning

Skulle det vise sig, at man alligevel ønsker en sydlig løsning, så bør man vælge alternativ 3 (s. 2) i stedet for den fælleskommunale løsning (alternativ 6, s.2), idet

- den kommunale løsning (alt. 6) grundlæggende ikke afløfter flere bilenheder end alternativ 3 – servicerer samme bysamfund
- alternativ 3 er billigere at etablere
- der er allerede gode forbindelsesveje til Herfølge og over mod Ringsted som med stor fordel kan benyttes i stedet for at anlægge nye veje
- der er direkte adgang til eksisterende bro over og ramper ned til motorvejen (afk. 34)
- alternativ 3 ikke gennemskærer det fredede herregårdslandskab

Løsningsalternativer for aflastning af Stevnstrafikken på Strandvejen:

Oversigtskort

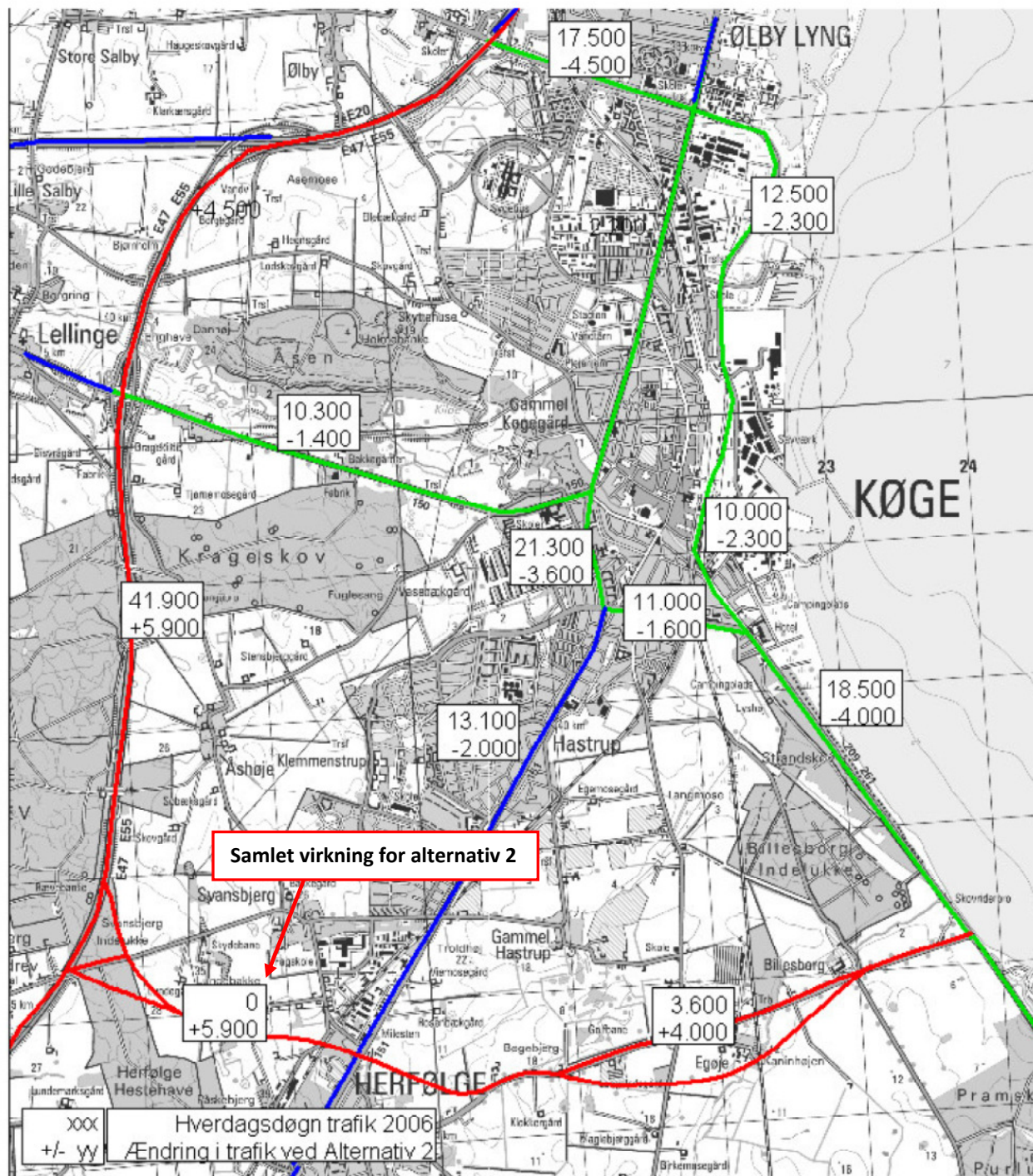
De oprindelige 3 alternativer

samt

den besluttede fælleskommunale vejføring (alternativ 6)



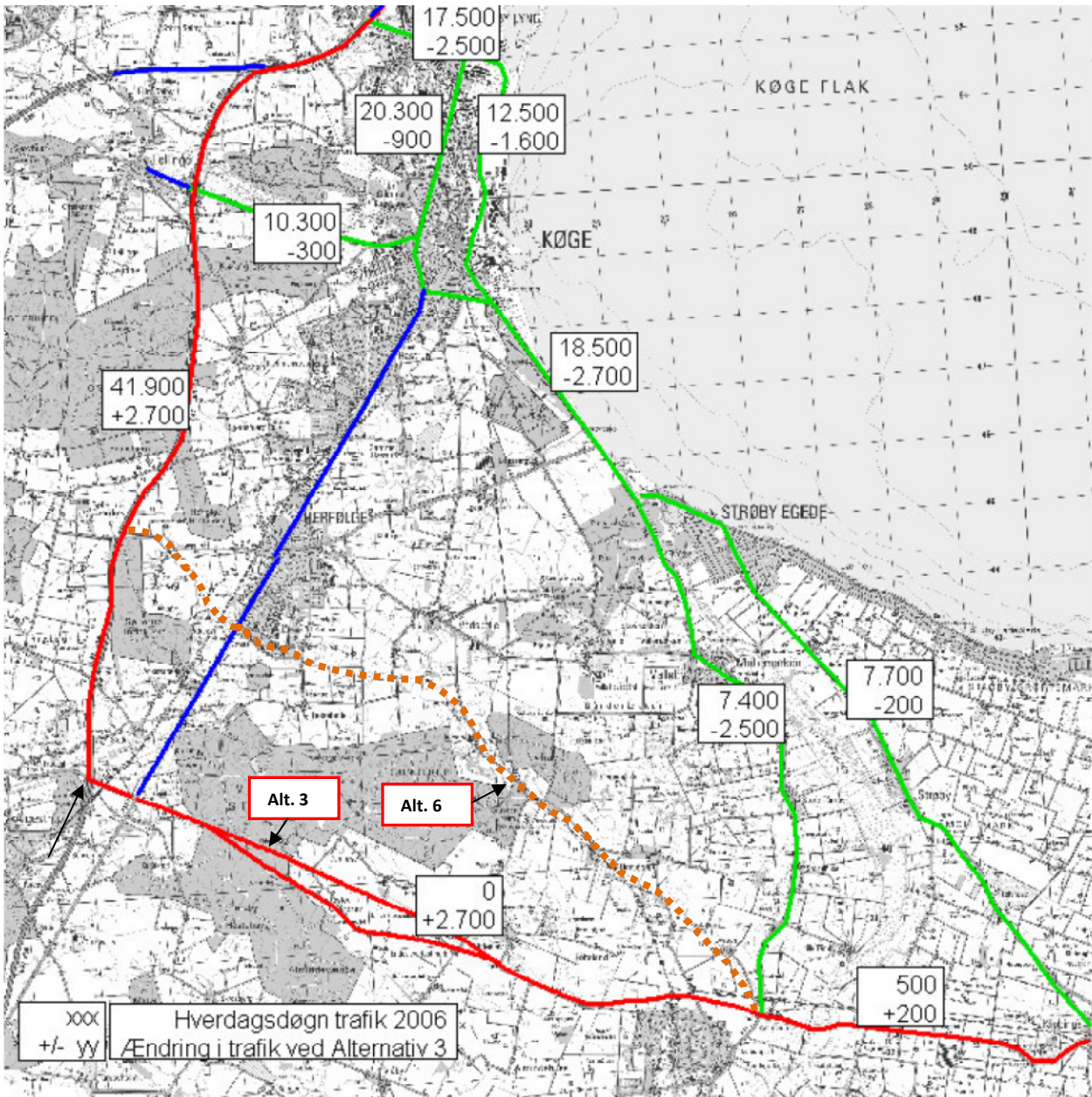
Ændring i trafikmængde ved alternativ 2



Figur 10: Eksisterende og ændring i trafikmængder ved omfartsvej omkring Herfølge, hverdagsdøgntrafik

Kilde: "Stevns trafikken", for Køge og Stevns kommuner, Rambøll, april 2008, med tilføjelse

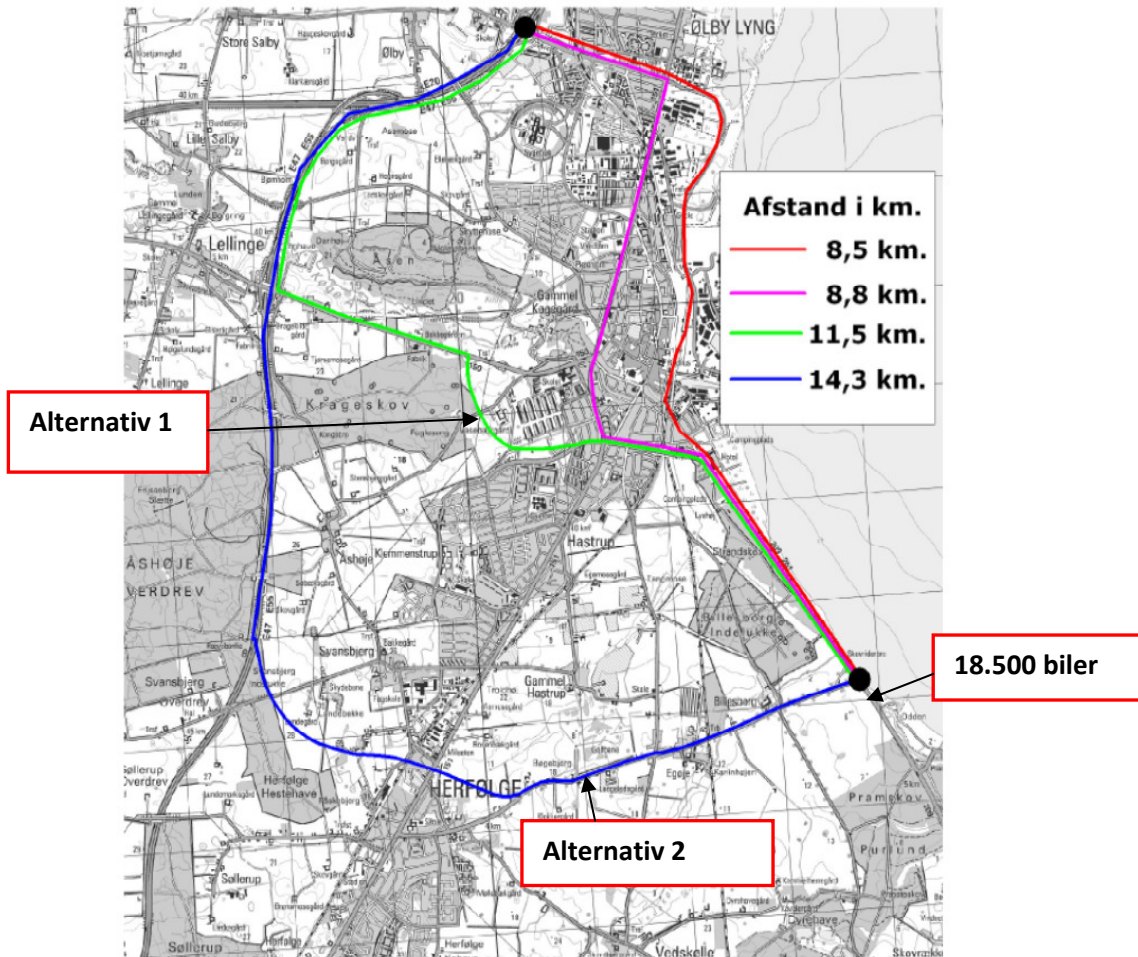
Ændring i trafikmængde ved alternativ 3 i samme analyse



Figur 11: Eksisterende og ændring i trafikmængder ved vejforbindelse mellem Hårlev og Vordingborgvej, hverdagsdøgntrafik

Kilde: "Stevns trafikken", for Køge og Stevns kommuner, Rambøll, april 2008, med tilføjelse af alt. 6

Køreadfaste for de nordlige løsninger



Figur 6: Køreadfaste for fire alternative ruter mellem Billesborgvej og Lyngvej

Kilde: "Stevns trafikken", for Køge og Stevns kommuner, Rambøll, april 2008, med tilføjelser

Ingen betydende forskel i aflastet trafik mellem alternativ 3 og 6

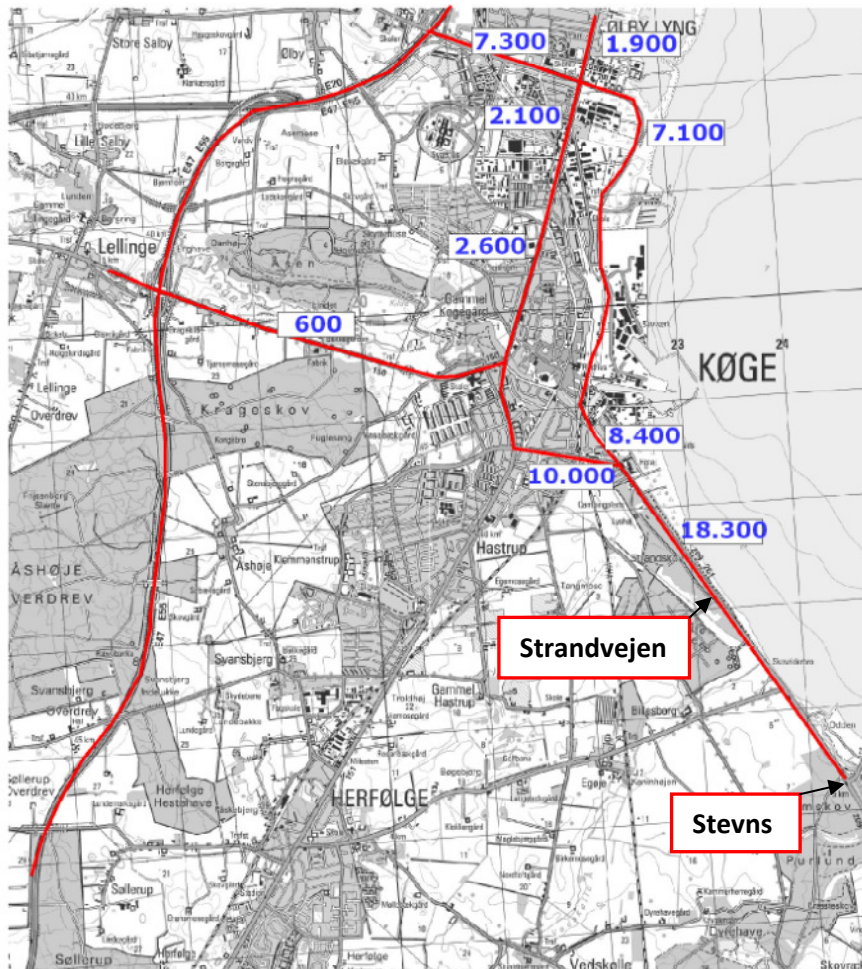
Ændringen i trafikmængden ved alternativ 3 og den fælleskommunale løsning (alternativ 6) er stort set ens, idet den ændrede tracé for den kommunale løsning ikke afløfter trafik fra flere eller større byer end alternativ 3. Dette kan man danne sig et overblik over på nedenstående kort:

De to alternative forslag med en meget sydlig placering

Ingen betydende forskel i bysamfund, der aflastes trafikmæssigt



Fordeling af trafikken, antal biler pr. hverdagsdøgn



Figur 4: Stevnstrafikanternes vejvalg gennem Køge – modelberegnet

Kilde: "Stevns trafikken", for Køge og Stevns kommuner, Rambøll, april 2008, med tilføjelser