

## Betænkning - Nordlig omfartsvej – Stevns

### Den rigtige løsning for Stevns erhverv, natur og samfund

## Indholdsfortegnelse

1. Sagens baggrund.....	3
2. Vejen SKAL gøre samfundsgavn og skade kultur og miljø mindst muligt.....	4
2.1. Hvad er det for et beskyttet område Den sydlige linjeføring ødelægger? .....	4
2.1.1 Beskyttet natur .....	4
2.1.2 Flora og fauna .....	4
2.1.3. Kultur og landskab .....	5
3. Hvad er det for beskyttelsesbestemmelser, som gælder ? .....	5
3.1. Skovloven.....	6
4. Undgå meningsløs infrastruktur .....	6
5. Afslutning.....	9

## 1. Sagens baggrund

I mere end 20 år er det blevet diskuteret af Stevns og Køge kommuner hvordan den trafikale flaskehals i Køge, hvor pendlerne fra især Strøby sidder fast i myldretidstrafikken kan afhjælpes.

Der har alle dage været enighed om at en omfartsvej er nødvendig – men kommunerne har ikke kunne ens om hvor omfartsvejen skulle placeres. Derfor blev der i 2008 bestilt en rapport af Rambøll som skulle dokumentere de trafikale og miljømæssige konsekvenser af forskellige placeringer af en omfartsvej med henblik på at aflaste den gennemkørende trafik i Køge.

Konklusionen var klar, hvis man ønsker en vej der effektivt afhjælper de trafikale problemer, til den billigste pris med mindst mulig påvirkning af landskab og kultur skal der vælges en Nordlig løsning – Vejforslag 2<sup>1</sup>

Siden da, har Stevns og Køge kommuner diskuteret denne linjeføring, men uden at blive enige. Indtil den 13. november 2013 hvor begge kommuner ansøger om foretræde for transportudvalget<sup>2</sup> med en Sydlig Linjeføring over Herfølge som primært løber ad eksisterende veje og føres udenom befolkede områder.

En stor del, af denne vejføring forløber dog på Vallø Stifts fredede jorder og de ønskede ikke den vedtagne linjeføring og giver således udtryk for deres modstand i endnu et foretræde for trafikudvalget, hvorfor Stevns Kommune i foråret 2014 rykker vejen endnu længere mod syd sådan at vejen nu forløber tværs gennem Vallø Storskov på en af de absolut dårligste linjeføringer for samfund og natur.

”Den sydlige linjeføring er den eneste, vi kan skabe politisk enighed om på tværs af kommunegrænser” Borgmesteren medgiver at vejen næppe vil få mange daglige trafikanter. Ifølge Rambøll rapporten vil blot 2600 af de i alt 19.000 daglige billister gennem Køge benytte den ny vej.” siger Borgmester Mogens Haugaard til sn.dk den 2. oktober 2014 –men vedtaget blev det alligevel at gå til Folketinget med denne linjeføring – med 4 kommunalbestyrelsesmedlemmer imod efter en kort og heftig meningsudveksling. Siden da har SF’s gruppe samt Venstres gruppe i kommunalbestyrelsen meldt ud, at de ikke støtter den sydlige linjeføring fordi den ikke afhjælper de trafikale problemer

For de fleste, er det helt uforståeligt, at ansvarlige politikere kan finde på at vælge en linjeføring med så ringe samfundsøkonomisk afkast:

- Der ikke afhjælper det trafikale flaskehalsproblem borgernes tab af produktiv tid
- I høj grad belaster kultur og miljø
- Pålægger erhverv og borgere højere transportomkostninger ved at vælge den ny vej idet den er adskillige kilometer længere end både den oprindeligt vedtagne linjeføring samt alternativ 2, som anbefales af Rambøll.

Endvidere har det været ganske uforståeligt, at et sådant forslag kan fremsættes og bearbejdes så intenst på politisk niveau, med det ene argument ”at det var det eneste vi kunne enes om”.

Kontakt med kommunale politikere har efterladt det indtryk, at man hellere ser en dårlig vej end ingen vej og så må borgere og erhverv i det tætbefolkede kommunalt udpegede vækstområde ved Strøby undvære

<sup>1</sup> Se Rambøll uddrag side 7

<sup>2</sup> Bilag 1

en løsning. Ligeledes ønsker man heller ikke længere at arbejde for den oprindelige vedtagne løsning over Herfølge.

## **2. Vejen SKAL gøre samfundsgavn og skade kultur og miljø mindst muligt**

Med udgangspunkt i regeringens udmeldinger om ønsket om en sammenhængende natur samt at sænke CO2 emission, skal der tages de natur- og landskabsmæssige hensyn til Enderslev området, som dette enestående område har krav på med sine fredninger. Ligeledes skal pendlere og erhverv have en effektiv vej til motorvejen og offentlig transport som ydermere vil frigøre produktiv tid til samfundets bedste.

Som nævnt er området et kommunens mest beskyttede naturområder. Med gennemførelse af kommunalreformen i 2007 blev amterne nedlagt, og størsteparten af deres opgaver på natur- og planlægningsområdet overført til kommunerne, resten til staten. Dermed indtrådte kommunerne i en ny rolle som naturbeskyttelses- og fredningsmyndighed, der både skal varetage lokale og regionale interesser. Disse ændringer på naturbeskyttelses- og fredningsområdet stiller store krav til samtlige aktører.

Efter at have været vidne til hvorledes Stevns Kommune svigter miljø og borgere i denne sag, kan jeg kun appellere til Statens repræsentanter i Transportudvalget om at sikre hensyn til miljø og naturspørgsmål samt overordnet samfundsnytte på et tilstrækkeligt kompetent grundlag jf. regeringens ønske om at skabe mere sammenhængende natur og nedbringe emission.

### **2.1. Hvad er det for et beskyttet område Den sydlige linjeføring ødelægger?**

#### **2.1.1 Beskyttet natur**

Enderslev overdrev består af en række overdrev, remiser og engarealer, som er §3 beskyttet natur. Områderne er meget sårbare overfor bl.a. øget trafik, ligesom vejanlægget vil være en trussel for området. Den sydlige løsning krydser desuden et fredskovområde omfattet af skovloven. Det drejer sig om Vallø Storskov. For fredskovsområder gælder det at et fjernet kvantum skov skal erstattes med minimum 110 % ny skov.

#### **2.1.2 Flora og fauna**

Landskabet omkring den valgte sydlige linjeføring, alternativ 4 udgøres dels af en række markarealer, dels af en række fragmenterede naturelementer, som virker som levesteder for dyr og planter.

Naturområderne består af vandhuller, jagtremiser, hegn og skov som virker som trædesten og spredningskorridorer for f.eks. vildt i området. Vallø Storskov samt Enderslev overdrev udgør desuden en længere sammenhængende spredningskorridor for arter og specielt dagsommerfugle og flagermus er i rigt antal.

Skovområdet udgør en sammenhængende habitat, hvor vejen i langt højere grad end ved de alternative linjeføringer vil virke som en barriere for arterne tilknyttet området.

### 2.1.3. Kultur og landskab

Den sydlige linjeføring berører elementer af kulturhistorisk værdi. Enderslev Overdrev er udpeget kulturmiljø og område med kulturhistoriske værdier. Landskabet, der består af åbne marker og mange mindre husmandssteder er meget karakteristisk for området, og besidder stor kulturhistorisk og landskabelig værdi. Der er æstetiske og geologiske værdier i at bevare landskaber som uberørte helheder. De sidste 50-100 år er omfattende dele af kulturområderne i Danmark, store sammenhængende naturområder og mange småbiotoper inddraget til dyrkning, hvilket har skabt et stærkt fragmenteret landskab på mange egne. Mange naturområder er derved arealmæssigt blevet reduceret og isoleret med deraf følgende forringelse af levestederne for dyr og planter og deres sprednings- og formeringsmuligheder. For at skabe plads og mulighed for øget biodiversitet er det derfor nødvendigt at sikre større sammenhængende naturområder. Større sammenhængende områder vil også have en positiv betydning for landskabet og for de geologiske og kulturhistoriske interesser, ligesom de er attraktive udflugtsmål for offentligheden som i større antal besøger Vallø Storskov og nyder den fred som skoven i sin ro byder på.

Ligeledes er det en del af miljøministerens naturplan at sikre en bedre og mere sammenhængende natur hvor denne linjeføring er i konflikt med både miljøministerens Naturplan, fredninger og Danmarks overordnede mål, som heldigvis er baseret på emissionsminimering og højeste miljø- og naturbeskyttelse.

Et andet formål med miljøministerens Naturplan er at vende tilbagegangen for naturen i Danmark – og det er jo netop sådanne sjældne og værdifulde områder, der giver os mennesker mulighed for store naturoplevelser. Men også af æstetiske og kulturhistoriske grunde skal vi bevare denne natur som en helhed. Enderslev er dansk natur og kulturhistorie i allerhøjeste grad og det eneste kendte landskab på Sjælland, hvor hele 5 forskellige parter har besiddet jord. Resultatet er et åbent landskab med mange små husmandssteder, som i dag er hesteejendomme og spændende jordbrug som giver en varieret naturoplevelse til folk fra byerne som i stort antal kører til Dyndledsvej og Damvej om sommeren for at se på dyrene og nyde freden og skoven.

## 3. Hvad er det for beskyttelsesbestemmelser, som gælder ?

Der må ikke ske ændringer af tilstanden i områder, som er omfattet af § 3 i naturbeskyttelsesloven (NBL). Myndigheden kan dog i særlige tilfælde, jævnfør naturbeskyttelseslovens § 65, dispensere for tilstandsændringer. Dispensation søges hos kommunen.

Skove er beskyttet af en byggelinje jf. § 17 NBL:

§ 17. Der må ikke placeres bebyggelse, campingvogne og lignende inden for en afstand af 300 m fra skove. For privatejede skove gælder dette kun, hvis arealet udgør mindst 20 ha sammenhængende skov.

Kirkebyggelinjen har til formål at beskytte omgivelserne rent visuelt i forhold til byggeri. En vej tæt ved Enderslev landsby vil være i konflikt med disse bestemmelser.

§ 19. Der må ikke opføres bebyggelse med en højde over 8,5 m inden for en afstand af 300 m fra en kirke, medmindre kirken er omgivet af bymæssig bebyggelse i hele beskyttelseszonen.

### 3.1. Skovloven

Skovloven har overordnet til formål at bevare og værne landets skove og hertil forøge skovarealet samt at sikre, at hensynet til landskab, naturhistorie, kulturhistorie, miljøbeskyttelse og friluftsliv kan tilgodeses. Alle offentlige og en stor del af de private skove er udpeget som fredskov.

§ 6. Når særlige grunde taler for det, kan miljøministeren ophæve fredskovs-pligten på et areal, som ønskes anvendt til andet formål.

§ 11. På fredskovspligtige arealer må der ikke opføres bygninger, etableres anlæg, gennemføres terrænændringer eller anbringes affald.

Ved ophævelse af fredskovspligten efter § 6, stk. 1, skal der altid tages stilling til spørgsmålet om etablering af erstatningsskov. Erstatningsskoven skal som udgangspunkt være mindst 110 % og højst 200 % af det areal den skal erstatte. Inden for disse grænser er det op til skovlovsmyndighedens skøn, at fastsætte størrelsen på erstatningsskoven, jf. bekendtgørelsens § 2.

## 4. Undgå meningsløs infrastruktur

Det er åbenlyst, at der er trængselsproblemer i Køge og der er behov for tiltag til løsning af disse, men det må og skal ske på et solidt grundlag jf. den foreliggende tekniske dokumentation for Trafikale og miljømæssige konsekvensanalyser der er gennemført i forbindelse med vurderinger af Stevnstrafikken og i samspil med Danmarks overordnede mål, som er baseret på emissionsminimering og højeste miljø- og naturbeskyttelse.

Den valgte sydlige linjeføring vejforslag 3 på Rambølls overblik som følger på side 7, har den dårligste tilknytning til planlagt byudvikling og har ingen tilknytning til offentlig transport. Ligeledes er den det dårligste alternativ i forhold til at aflaste trafikken gennem Køge i det linjeføringen ikke afhjælper Strøbys trafik.

Det er ligeledes problematisk, at kommunen ikke indregner konsekvensen af de meget store investeringer samfundet foretager i den kollektive trafik og at den helt har fravalgt at afhjælpe de trafikale problemer og i stedet suboptimerer et ønske om at skabe bedre forhold for den tunge trafik i sydstevn, som ellers også ville få bedre trafikale forhold ved en Nordlig løsning – den mest direkte vej – flaskehalsen er i Køge og ikke på Enderslev Overdrev langt syd for vækstområdet Strøby, som trafikbelastes både miljø- og støjmessigt i uhørt grad jf. Stevns og Køges Kommunes foretrædelsesdokument.

Faktisk vil den foreslåede Sydlige linjeføring blot betyde ekstra omvej og omkostning for trafikken fra vækstområderne på Stevns herunder både Hårlev som nu har 14 km til Køge og med den Sydlige linjeføring får ca 22 km og Strøby (for hvem vejen bliver helt ubrugelig med en omvej på mere end 18 km.) og med øget CO2 belastning og spildtid til følge.

**Blot 8 km omvej i gennemsnit for 18.000 biler pr. døgn svarer til 30 millioner km pr. år eller mere end 5 tons CO2 udledning. Og samfundet som efterspørger arbejdskraft skal således give afkald på 240 mandeår. Dertil kommer naturligvis det tab i privatøkonomisk rådighedsbeløb som går tabt fra**

**privatforbrug som kunne have medvirket til at skabe omsætning for lokale detail erhverv, ved i stedet at blive anvendt til brændstof. Ligeledes vil der heller ikke ske en formindskelse af udledningen af kvælstofoxider og partikelforureningen, hvor særligt borgere i Strøby Egede er ramte.**

Det anslås da også i Rambølls rapport, at vejforslag 3/4 som altså nu er vedtaget, ikke vil blive benyttet i ret stort omfang af netop den årsag, af mere end 2.600 ud af de 18.000 biler der har trafikproblemet.

I Stevns Kommunes oplæg, som vil blive fremlagt for udvalget snarest, forholder man sig ikke til den kollektive trafik som er under udvikling – herunder det store parker og rejs anlæg som planlægges i Herfølge og som derfor bør være en naturlig del af den planlagte linjeføring. De rigtige løsninger er enten den tidligere vedtagne:

## **Alternativ 6**

Linjeføringen tager udgangspunkt i Klippinge og følger Tingvejen til Hårlev. Herfra skal der anlægges en ny vej, der følger Østbanens spor til nord for Grubberholm og her slår et sving mod vest frem til Herfølge. Her er det tanken, at den skal ramme Holmebækvej, der udgør Herfølges bymæssige grænse mod syd.

Fra krydsningen på Vordingborgvej fortsætter vejen mod vest, hvor den rammer jernbanen Køge-Næstved. Her vil vejen støde til nyt park and ride-anlæg. Når den nye jernbane fra Ringsted over Køge til København åbner i 2018, kan man fra denne nye station i Herfølge med halvtimes-drift nå Hovedbanegården på omkring en halv time.

Eller alternativ 2 som er langt det mest attraktive alternativ ud fra både samfundsøkonomiske, trafikale og landskabs-kultur hensyn.

## **Alternativ 2 – Omfartsvej ved Herfølge**

Alternativ 2 ligger placeret syd for Hastrup, og består overordnet af en ny tilslutning til Sydmotorvejen ved

Svansbjerg, hvorved der skabes direkte forbindelse fra motorvejen til Strandvejen. Vejen føres således fra motorvejen over Vordingborgvej nord om Herfølge enten igennem eller syd for Egøje og videre på Billesborgvej, der er forbundet til Strandvejen. Vejen består dels af eksisterende veje, og dels af etablering af nye vejstrækninger. En variant af alternativet indeholder en forlægning af Billesborgvej udenom Egøje.

Ved en anden variant af alternativet føres forbindelsen ved Egøje mod Strandvejen og kobles til Strandvejen ved Pramskov

## Rambøll dokumentation for linjeføring af ny Stevnsvej:

### 4. Sammenfattende beskrivelse af linjeføringer

I sammenfatningen er det forsøgt at sammenstille de alternative linjeføringer, der er undersøgt for på den baggrund at kunne lave en prioriteringsliste.

For alle alternativer er der angivet en "karakter" for hver af følgende parametre:

<i>Trafikale forhold:</i>	Linjeføringens evne til at aflaste det øvrige vejnet eller medføre hensigtsmæssige omfordelinger i trafikbelastningen. Rejsetid- og rejselængde i forbindelse med optimering for trafikanterne og samtidigt minimere energiforbrug, CO <sub>2</sub>
<i>Natur og Miljø forhold:</i>	Linjeføringens potentielle konfliktområder indenfor natur, landskab og kultur.
<i>Pris:</i>	Linjeføringens forventede anlægsudgift.
<i>Øvrige forhold:</i>	Linjeføringens evt. begrænsning eller understøtning af mulig byudvikling. Desuden tilknytning til kollektiv trafik.

Linjeføringerne er indbyrdes vægtet med 1 til 3 stjerner, hvor 3 stjerner gives til det bedste alternativ og 1 er det dårligste. Karaktererne kan ikke lægges sammen i kolonner, men kan give en indikation af de indbyrdes forskelle på vejmodellerne. En samlet karakter for alternativerne vil bero på en yderligere prioritering af de enkelte parametre.

	Vejforslag 1	Vejforslag 2	Vejforslag 3	Vejforslag 4	Vejforslag 5
<b>Trafikale forhold:</b>					
Trafikal aflastning gennem Køge	*	***	*	**	**
Rejsetid og rejselængde	**	**	**	**	**
<b>Natur og Miljø forhold:</b>					
Natur	***	***	**	*	*
Landskab og kultur	**	***	**	*	*
<b>Pris:</b>	***	**	**	*	*
<b>Øvrige forhold:</b>					
Sammenhæng med planlagt byudvikling	*	***	*	**	**
Tilknytning til station	*	***	*	**	**



## 5. Afslutning

Afslutningsvis skal det nævnes, at jeg har noteret mig de grønne udmeldinger, som en række politikere og politiske partier er kommet med i forbindelse med fremsættelsen af planer for kommende infrastrukturinvesteringer.

Jeg skal derfor appellere til, at en eventuel beslutning om en ny omfartsvej for Stevnstrafikken bliver truffet i pagt med de grønne politiske udmeldinger, samfundsøkonomiske hensyn til lokalt erhverv som ikke bør pålægges ekstra omkostninger ved lange omveje og hensyn til borgeres tab af både produktiv tid og natur/kultur. Det eneste rigtige valg forbliver dokumenterbart: En nordlig omfartsvej - Den rigtige løsning for Stevns erhverv, natur og samfund.

## Bilag 1

Oprindelig vedtagne løsning alternativ 6

<http://www.ft.dk/samling/20131/alm-del/tru/bilag/70/1306164/index.htm>

Transportudvalget 2013-14  
TRU Alm.del Bilag 70  
Offentligt

Folketinget - Transportudvalget

Dato

14. november 2013

Stevns Kommune Postboks 834660 Store Heddinge www.stevns.dk **Borgmesteren**

**Foretræde for Folketingets Trafikudvalg** Køge og Stevns kommuner anmoder herved om snarlig foretræde for Folke-tingets Trafikudvalg. 1) For at uddybe og nuancere den samfundsmæssige udfordring, som vi ser for både vores vækstmuligheder og pendlertrafik. 2) For at forelægge et enigt løsningsforslag. I Køge eksisterer en meget tæt og gennempasserende trafik, som på stræk-ninger i og omkring Køge midtby ligger på hhv. 18.000 og 25.000 biler målt i årsdøgn, som dagligt skaber kødannelser også langt ind i Stevns Kommune. Især Køge men også Strøby Egede rammes hårdt og områderne belastes både miljø- og støjmæssigt i en uhørt grad. Til sammenligning er den årsdøgnstrafik, som svarer til trafikbelastningen på Øresundbroen. På lige fod med andre kommuner anser vi en sådan belastning som urimelig. I den sammenhæng har vi naturligvis stor interesse og forhåbning om, at da Folketinget så sent som i april 2011 vedtog Anlægsloven indgik Næstveds omfartsvej, med en trafikbelastning på omkring 12 – 13.000 biler målt i årsdøgnstrafik. Stevns Kommune bidrager helt væsentligt til den eksisterende flaskehals-problematik i Køge Kommune med sin høje andel af udpendlere, som samtidig pendler meget langt med en gennemsnitlig pendlingsafstand, der ligger blandt Regionskommunernes top. Ca. 1/3 pendler til Køge, 55% pendler via Køge og videre til andre nordlige og vestlige kommuner, hvor med kun godt 10% pendler syd og udenom Køge.

Udover de tunge trafikale gener, og den unødvendigt lange transporttid for dem, som i forvejen transporterer sig langt, så isolerer de trafikale forhold også Stevns Kommune og de udviklingsmuligheder, som eksisterer gennem en trafikal lettere adgang. I den sammenhæng rammes Stevns Kommune dobbelt, da den infrastrukturelle udfordring berører såvel udpendlere som indpendlere. Det gælder især adgangen til og fra København samt muligheden for synergieffekten ved at understøtte vækstpotentialet i og omkring Skandinavisk Transport Center i Køge og det kommende Universitetssygehus. Men det gælder ligeledes muligheden for at øge produktiviteten ved at få højtuddannede i vores erhvervsvirksomheder. Den viden skal tiltrækkes udefra og i og med, at denne gruppe loyalt bosætter sig i København og store byer, er vi afhængige af, at transporttiden for disse er overkommelig. Vækst og produktivitet er centralt for alle landets kommuner. Imidlertid er Region Sjælland hårdere ramt og ligger med en lavere produktivitet end de øvrige regioner.

Hovedgaden 464652 Hårlev Telefon: +45 56 57 57 57 Fax: +45 56 57 57 59 E-mail: politik@stevns.dk Find åbnings- og telefontider på www.stevns.dk. CVR-nr.: 29 20 86 54 Bank: 4343 - 4343 019 203

ling end de øvrige regioner.

I Region Sjælland ligger Stevns Kommune yderligere svagt. Det er især en afledt effekt af erhvervs sammensætningen, som igen er afledt af infrastrukturen. Derfor ligger en af de helt centrale nøgle til øget produktivitet og vækst i vores område netop i infrastrukturen. Med erkendelsen af ovenstående har Køge og Stevns kommuner for alvor samarbejdet siden sommeren 2012 og er nu nået frem til et løsningsforslag, som kan være det fælles middel for kommunernes individuelle mål. Det er dette løsningsforslag, kommunerne kan blive enige om, da det mindst muligt kolliderer med kommunernes øvrige og modstridende interesser. Til dette arbejde har der været tilknyttet ekstern og uvildig konsulentbistand, hvilket også var tilfældet allerede i 2008 og 2009, hvor Køge og Stevns Kommune fik udarbejdet en rapport med fem forslag til linjeføringer. Dengang strandede arbejdet imidlertid,

da vores to kommuner ikke kunne opnå enighed om linjeføringen, hvor der derimod i dag, er bred opbakning til denne alternative linjeføring.

Linjeføringen forbinder Sydmotorvejen fra Tågerødvejs krydsning af motor-vejen til Hårlev og Klippinge via en linjeføring syd om Herfølge. I dette alternativ genbruges i størst mulig omfang eksisterende veje, men ud af i alt ca. 19 km, er der behov for ny anlæg af ca. 10 km vej. Løsningsforslaget fremmer yderligere især følgende forhold

- Aflaster antageligt i 2022 Køges indfaldsvej fra Stevns med minimum 4.400 biler. En vej som i dag er belastet med hele 18.400 biler. Aflastningen kan forventes forøget, såfremt det bliver mindre attraktivt at køre af de nuværende veje gennem St. Tårnby og Valløby.
- Bidrager til opløsning af flaskehalsproblematikken for de øvrige bilister.
- Øger den samfundsøkonomiske effektivitet ved kortere transporttid samt den enkeltes livskvalitet.
- I løsningsforslaget opgraderes eksisterende veje til landeveje, hvor der etableres cykelstier langs store dele af strækningen. •Understøtter brugen af kollektiv trafik, idet der ved Herfølge Station kan etableres et stort nyt Parker og Rejs anlæg til betjening af Stevns-området, Herfølge-området og bilister på Sydmotorvejen. Derved vil Danmarks mest belastede motorvej, Køge Bugt Motorvejen blive aflastet.
- Formindsker udledningen af kvælstofoxider og partikelforureningen, hvor særligt borgere i Køge og Strøby Egede er ramte.
- Åbner op for byudviklingsmuligheder syd for Herfølge og nord for Hårlev
- Linjeføringen giver yderligere god mulighed for at forbinde Syd-motorvejen ved Herfølge med Vestmotorvejen ved Borupafkørs-len.

Linjeføringen indbefatter imidlertid også en række udfordringer. •De samlede anlægsomkostninger for anlæg af ny vej og opgradering af eksisterende er estimeret til at være i størrelsesordenen af 260 mio. kr.

- Vejstrækningen vil skulle ramme dele af de fredede områder ved Vallø Gods, hvor fredningen specifikt sigter på, at der ikke må anlægges nye veje.

Afslutningsvis skal vi gentage vores anmodning om foretræde for udvalget hurtigst muligt. Der har i mange år været stor interesse for at komme frem til en løsning og trafikudvalget har tidligere været venlige og mødes med os. Den store forskel er imidlertid som sagt, at det nu er lykkedes Stevns og Køge kommuner, at komme til enighed om et løsningsforslag. Et løsningsforslag som understøtter øvrige planlagte investeringer, og bidrager til en helhedsorienteret og hensigtsmæssig løsning for det samlede øst og midt-sjælland.

Med venlig hilsen

Borgmester Poul Arne Nielsen - Stevns

Borgmester Marie Stærke - Køge

Side 3/3