

Folketinget
Christiansborg
1540 København K

Transportudvalget

Stevns, den 17. maj 2015

Vedr.: Foretræde for Folketingets Transportudvalg torsdag den 28. maj 2015 kl. 1045 - sammenfattende bemærkninger.

Vedlagt fremsendes, til Folketingets Transportudvalg i anledning af foretræde den 28. maj 2015, sammenfattende bemærkninger til vejprojektet "Fra Stevns til motorvejen."

Anledningen er, at Stevns og Køge kommuner beder om Folketingets Transportudvalgs støtte til et vejprojekt; - en "omfartsvej" med en linjeføring fra Klippinge (Stevns) via Hårlev, forbi Endeslev, igennem Tureby Hestehave/Vallø Storskov til Sydmotorvejen ved afkørsel 34, Herfølge.

Bemærkningerne er udarbejdet af en arbejdsgruppe, der blev nedsat på et borgermøde den 22. oktober 2014 med deltagere af borgere og repræsentanter for grundejerforeninger fra blandt andet Køge, Strøby Egede, Strøby, Hårlev, Endeslev og Kannerød, i anledning af, at kommunalbestyrelsen i Stevns Kommune den 9. oktober 2014 vedtog en omfartsvej – en ny linjeføring "fra Stevns til motorvejen – en projektidé."

Linjeføringen har efterfølgende været behandlet af kommunalbestyrelsen i Stevns Kommune. Ved denne behandling blev linjeføringen ændret, idet der nu er forslag om, at linjeføringen ikke går nord om Endeslev, men syd om. Der er stadig tale om "en sydlig løsning."

Der er enighed om, at der skal findes en løsning på de alvorlige trafikale problemer, der kan konstateres, når trafikken fra Stevns skal passere Køge for at komme til eller fra motorvejsnettet.

Stevns Kommune er ved et borgermøde afholdt i Hårlevhallen den 16. marts 2015 blevet mødt med kritik af, at "den sydlige løsning" søges fremmet.

Borgmester Mogens Haugaard (V) har som deltager i Strøby Egede Borger og Grundejerforenings generalforsamling i april 2015 tilkendegivet, at han håbede, at "transportudvalgets ingeniører kan hjælpe med en bedre løsning end den sydlige linjeføring for en ny statsvej."

Stevns, Køge (og tidligere også Vallø) kommuner har bekostet flere rapporter udarbejdet af Rambøll A/S.

Rapporterne er entydige: En "sydlig løsning" bidrager ikke til en løsning af de trafikale problemer, fordi den væsentlige del af den trafik, der burde ledes uden om Køge, ikke vil blive ledt til motorvejsnettet ved etablering af en "sydlig løsning." Der henvises til Rambøll's rapporter fra 2006, 2008, 2009 og i 2013.

En gennemgang af det foreliggende materiale viser endvidere, at den foreslåede (sydlige) løsning i enhver henseende er den mindst hensigtsmæssige.

I brev af 26 marts 2015 fra Stevns Kommune til Folketingets Transportudvalg oplyses på side 2 under overskriften; "Et fælles løsningsforslag," 1. afsnit 2. punktum, at der er "opnået accept hos den lodsejer, som bliver berørt på en stor del af den foreslåede vejstrækning." Det er Vallø Stift der refereres til. Vallø Stift har i et brev til Transportudvalget i efteråret 2013, (Transportudvalget 2013/14, TRU ALM. bilag 76) tilkendegivet, at stiftet ønsker en så nordlig løsning som muligt.

Det skal til de synspunkter der af Stevns Kommune anføres til støtte for forslaget fremme anføres, at de forhold løsningsforslaget efter kommunernes vurdering fremmer, netop ikke er de trafikale problemer, der søges en løsning på.

Med venlig hilsen

Erik Stevnsbo, Kaj Petersen, Georg Vad-Nielsen og Peter Giersing

Sammenfattende bemærkninger til Folketingets Transportudvalg til brug for foretræde torsdag den 28. maj 2015 kl. 1045 i anledning af Stevns og Køge kommuners ansøgning om støtte til en omfartsvej under overskriften

“Fra Stevns til motorvejen”

Formålet med bemærkninger til forslaget “Fra Stevns til motorvejen,”¹ er at påpege uhensigtsmæssigheder i det forslag der søges fremmet (“den sydlige løsning”) og bidrage til at finde den bedste løsning såvel økonomisk som trafikalt samt at bevare miljøet, herunder kulturmiljøet, i videst muligt omfang.

Sammenfatning:

Det forslag til ny vejføring kommunalbestyrelsen i Stevns Kommune vedtog den 9. oktober 2014 – under overskriften “Fra Stevns til motorvejen,” er

trafikalt den mindst hensigtsmæssige løsning for såvel Stevns som for Køge kommuner,

natur og miljømæssig en ringere løsning end en nordligere løsning,

den mindst hensigtsmæssige løsning i forhold til planlagt byudvikling,

i strid med de hensyn der er prioriteret i Stevns Kommuneplan 13 og

uforenelig med regeringens Naturplan Danmark, en plan, som frem til 2050 skal sikre en mere varieret dansk natur samt at

forslaget forudsætter en linjeføring der krydser Tryggevælde Å og Natura 2000 området, Tryggevælde Ådal.

Endvidere er forslaget,

klart den dyreste løsning, da anlægsudgiften, set i forhold til den trafikale aflastning den foreslåede løsning kan bidrage med for såvel Stevns som Køge kommuner, er betydeligt højere end alternativerne.

Det bemærkes, at de trafiktal Stevns Kommune oplyser i forslaget er forældede. Den trafiktællingen, der ligger til grund for den oplyste trafikbelastning (trafiktal) er fra 2005.²

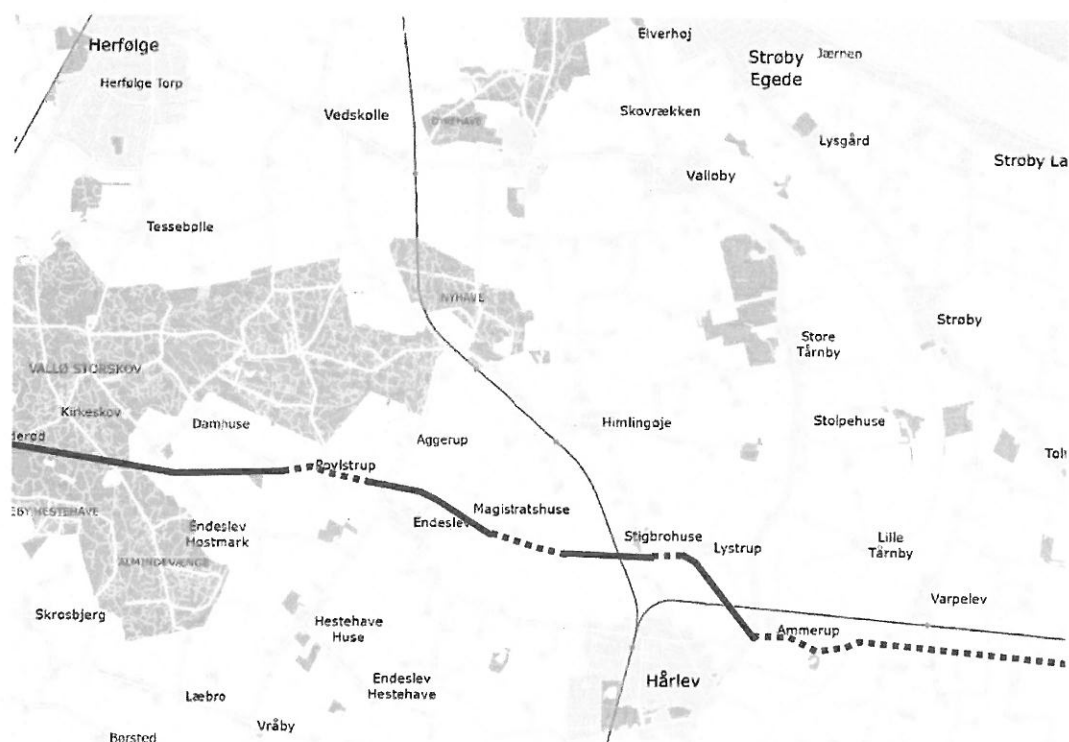
Kommunalbestyrelsens beslutning

Kommunalbestyrelsen i Stevns Kommune vedtog den 9. oktober 2014, forslag til ny linjeføring, "Fra Stevns til motorvejen – én projektidé."

Forslaget, der er udarbejdet af ledelsessekretariatet ved Stevns Kommune, hviler på trafiktællinger fra 2005. Forslaget tager afsæt i et tidlige forslag til linjeføring "alternativ 3," (bilag 1)³.

Forslaget er en linjeføring fra Klippinge over Hårlev og til sydmotorvejen ved afkørsel 34. Forslaget er ikke identisk med "alternativ 3," men er som det anføres af ledelsessekretariatet "i groft tracé," hvilket blandt andet giver en linjeføringen fra Povlstrup over Endeslev Overdrev, og ikke en linjeføring svarende til Dyndledsvej, inden linjeføringen skærer igennem Tureby Hestehave/Vallø Storskov. Forslaget er efterfølgende ændret, således linjeføringen nu er syd om Endeslev og ikke som vist nord om.

Forslag til linjeføring, oktober 2014 "Fra Stevns til motorvejen – én projektidé"



Stevns Kommunes ledelsessekretariats beskrivelse under dagsordens pkt. 224/2014 den 9. oktober 2014.

Det er blandt andet oplyst i "beskrivelsen" til brug for kommunalbestyrelsens behandling den 9. oktober 2014, at "Linjeføringen afhjælper i mindre grad trafikbelastningen her og nu i Køge end en mere nordlig løsning. Til gengæld støttes linjeføringen både i Køge og af Vallø Stift og kan potentielt ændre det grundlæggende trafikmønster og dermed på sigt afhjælpe trafikbelastningen i og omkring Køge."⁴

Til den "beskrivelse" der er forelagt kommunalbestyrelsens medlemmer bemærkes:

- 1) Det oplyste fremgår ikke af analyserne udarbejdet af Rambøll i 2006,⁵ 2008,⁶ 2009⁷ og 2013⁸ Nævnte rapporter peger entydigt på, at den sydligste løsning (alternativ 3, (der i rapporten fra 2006 er benævnt alternativ 4)) ikke bidrager til løsningen af de trafikale problemer. Hvordan den nu foreslåede linjeføring kan "ændre det grundlæggende trafikmønster og dermed på sigt afhjælpe trafikbelastningen i og omkring Køge," er således uoplyst.
- 2) Forslaget bidrager ikke til, at "trafikafviklingen med biler fra Stevns gennem Køge kan forbedres."
- 3) For så vidt angår den anførte "støtte" fra Vallø Stift, har Vallø Stift igennem de år en forbindelse har været drøftet, ønsket en så *nordlig løsning* som muligt, hvilket tillige fremgår af henvendelse fra Vallø Stift til Folketingets Transportudvalg i efteråret 2013.⁹

Baggrund

I juni 2006 forelå en rapport bestilt af Vallø Kommune. Rapporten "trafikmodelberegninger"¹⁰ indeholdende forslag til 4 alternative linjeføringer. Alternativ 4 er en linjeføring fra Klippinge over Hårlev syd om Endeslev og frem til sydmotorvejen ved afkørsel 34.

Beregninger viste "kun en lille andel af trafikanterne for Store Heddinge og Klippinge"¹¹ ville foretrække denne rute. Vest for Hårlev er vurderet, at yderligere 1.900 vælger denne rute. I alt medfører dette anlæg en aflastning på 2.400 biler på kystvejen.¹²

I 2008 forelå en af Rambøll for Køge og Stevns Kommuner udarbejdet rapport, "Stevns Trafik" trafikale problemer.

Rapporten indeholdt 3 forslag til linjeføringer. Det i rapporten indeholdte "alternativ 3" svarer i store træk til det i rapporten fra 2006 foreslåede "alternativ 4."

Rapporten konkluderer, for så vidt angår "alternativ 3,"¹³ at vejforbindelsen

"udelukkende har betydning for trafikanter, der kommer fra Hårlev og Klippinge eller syd herfor. De forskellige forslag til linieføring vest for Hårlev har ingen betydning for trafikens fordeling på vejnettet.

Det anføres blandt andet, at det er beregnet, at der på strækningen mellem Hårlev og Klippingen vil køre 200 biler/dag.¹⁴

I marts 2009 afleverede Rambøll en supplerende rapport (analyse)¹⁵ indeholdende trafikale og miljømæssige vurderinger "Stevns Trafikken." Analysen er et supplement til de tidligere gennemførte analyser af en mulig omfartsvej, der blandt andet har til formål at aflaste Køge for gennemkørende trafik.

Rapporten indeholder endvidere 2 yderligere alternativer, dels en omfartsvej syd om Herfølge og nord om Vedskølle, dels en omfartsvej syd om Herfølge og Strøby Egede.

I maj 2013 afleverede Rambøll et notat¹⁶ under overskriften "Omfartsvej syd om Køge - supplerende analyse – vejalternativ 6."

Baggrunden for notatet var, at Stevns og Køge Kommuner pludselig fremkom med et nyt forslag til linjeføring. Dette forslag medførte, at Vallø Stift, hvis jorde linjeføringen ville skære igennem, rettede henvendelser til Folketingets Transportudvalg med anmodning om foretræde.

Vallø Stift anfører i henvendelsen til udvalget, "at der skal søges en løsning inde i Køge eller så tæt på Køge som muligt" og angiver en række grunde herfor.

Vallø Stifts anbefaling¹⁷ svarer til Rambølls alternativ 2, og som i øvrigt ud fra såvel et trafikalt synspunkt som ud fra de øvrige belyste forhold, herunder økonomiske, er den mest hensigtsmæssige løsning.

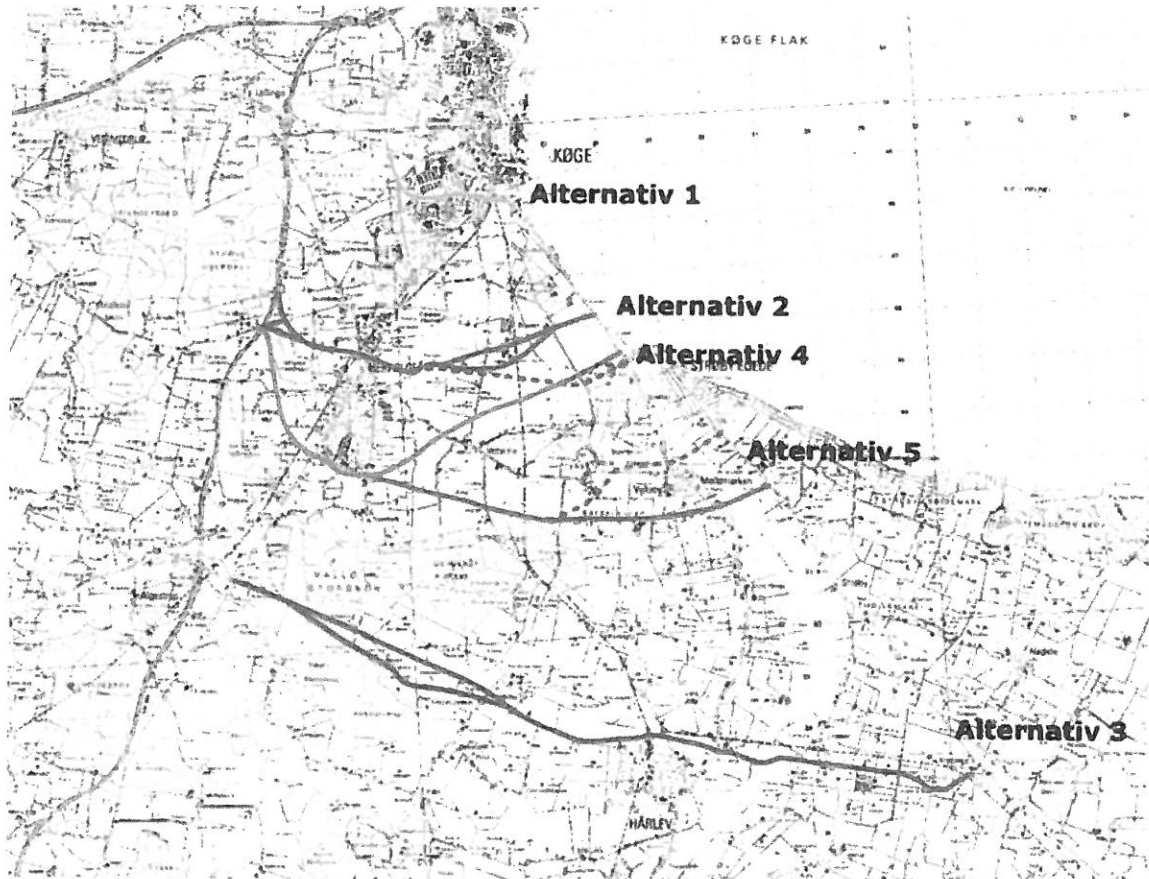
Rambølls notat fra maj 2013 vedrørende "vejalternativ 6" bekræfter de tidligere analyser, at jo længere nord på en vej etableres, jo større trafikaflastning vil vejen have, dels fordi den sydlige løsning ikke vil bidrage til aflastning af trafikken i væsentlig grad og heller ikke bidrage til aflastning af trafikken gennem Køge, dels ved områderne ved Strøby og Strøby Egede ikke blive aflastet, med mindre en nordlig løsning vælges.

Sammenfattende beskrivelse i "Stevns trafikken" supplerende analyse. Trafikale og miljømæssige vurderinger, Rambøll marts 2009 side 17.

De foreslåede linjeføringer¹⁸ er listet på en prioriteringsliste, hvor linjeføringerne er vægtet med en til tre stjerner, hvor 3 stjerner gives for det bedste alternativ og 1 for det dårligste.¹⁹ ("Vejalternativ 6" er ikke medtaget i oversigten).

	Vejforslag 1	Vejforslag 2	Vejforslag 3	Vejforslag 4	Vejforslag 5
Trafikale forhold					
Trafikal aflastning gennem Køge	*	***	*	**	**
Rejsetid og rejse-Længde	**	**	**	**	**
Natur og Miljø forhold:					
Natur	***	***	**	*	*
Landskab og kultur	**	***	**	*	*
Pris:	***	**	**	*	*
Øvrige forhold:					
Sammenhæng Med planlagt by-Udvikling	*	***	*	**	**
Tilknytning til Station	*	***	*	**	**

Oversigt alternativ 1-5. Alternativ 3, den sydligste løsning, var i analysen fra 2006 udarbejdet af Rambøll Nyvig for Vallø Kommune beskrevet som alternativ 4.



Planforhold

Ifølge Stevns Kommuneplan 13²⁰ er en stor del af det område, hvor den nu foreslåede vejføring (alternativ 3) skal passere, udpeget til værdifulde naturområder, herunder områder med beskyttet natur, Natura 2000 området Tryggevælde Ådal, og områder/landskaber der betegnet som kulturelt bevaringsværdige.

Der er endvidere tale om passage af naturområder, der af Stevns Kommune er udpeget "uforstyrret landskab,"²¹ der efter det i planen oplyste, af Stevns kommunen betragtes som en vigtig ressource, hvorfor de udpegede områder skal beskyttes og bevares. Hvis forslaget realiseres, vil linjeføringen netop skære igennem natur udpeget som "uforstyrret landskab."

De eksisterende og potentielle biologiske spredningskorridorer som Stevns Kommunen har udlagt²² i Stevns Kommuneplan 13, vil ligeledes blive brudt ved en linjeføring som foreslået.

I Stevns Kommunes landskabsanalyse 2011²³ er særligt Tureby Hestehave og en del af Vallø Storskov udlagt som "uforstyrret landskab," med en bemærkning om, at områderne er godt vedligeholdt, hvorfor det

anbefales, at området udpeges til uforstyrret landskab i sammenhæng med skovområdet i Køge Kommune, hvorfor "skovene ikke bør ændres i udstrækning og udseende."²⁴

Stevns Kommune har senest den 26. juni 2014 meddelt afslag på ansøgning om landzonetilladelse til etablering af en mobilsendestation med en 42 m. gittermast på adressen Lerskovvej 18, 4652 Hårlev med følgende begrundelse:²⁵

"Placeringen af masten ligger indenfor Stevns Kommunens kulturmiljøudpegning. Stevns Kommunes udpegning til kulturmiljø ses som den lilla skravering på kort 1, og mastens placering er markeret med et rødt "i."

...

"I Stevns Kommuneplans retningslinjer (retningslinje 5.9.2) for kulturmiljøer er der beskrevet følgende for kulturmiljøer i Stevns Kommune:

"Inden for de udpegede kulturmiljøer må tilstanden eller arealanvendelsen af særligt værdifulde sammenhængende helheder eller enkeltelementer ikke ændres, hvis det forringer deres værdi eller muligheden for at styrke eller genoprette oplevelsen eller kvaliteten af deres værdi".

(Der henvises til oversigtsbilledet på side 7).

De skraverede områder der refereres til, er de områder forslaget til linjeføring skal skære igennem.

Natur

Roskilde Amt foretog registrering og overvågning af dagsommerfugle i Vallø Storskov og Tureby Hestehave, og der i området registreret sjældne arter. Der er endvidere registreret en bestand af springfrøer.

Kulturmiljøer

Roskilde Amt karakteriserer landsbyerlavene Endeslev og Poulstrup som særligt bevaringsværdige kulturmiljøer²⁶. Betegnelsen gælder udover selve Endeslev også Endeslev Høstmark og Endeslev overdrev, netop det område, hvor den planlagte vejføring skal skære igennem.

Redegørelsen var resultatet af flere års arbejde, hvor også museerne i amtet var inddraget. Redegørelsen fastslår, at de særlige kulturværdier bør bevares. Området beskrives som et "særligt bevaringsværdigt kulturmiljø." Der er få landsbyer og husmandsbebyggelser med samme kulturmæssig værdi som området omkring Endeslev og Poulstrup.



Stevns, maj 2015

Georg Vad-Nielsen,

Erik Larsen,

Kaj Pedersen og

Peter Giersing

¹ Forslag til ny linjeføring, "fra Stevns til Motorvejen" oktober 2014 side 15 ff. og side 33.

² Rapport juni 2006 "Trafikmodelberegninger" side 8, udarbejdet af Rambøll Nyvig A/S for Vallø Kommune.

³ Baggrundsrapport "Stevns trafik" februar 2008, Rambøll.

⁴ Punkt 224, afsnittet "beskrivelse af sagen" sidste afsnit.

⁵ Trafikmodelberegninger, juni 2006, Rambøll Nyvig A/S for Vallø Kommune.

⁶ Baggrundsrapport "Stevns trafik" februar 2008, Rambøll.

⁷ "Stevns trafikken" supplerende analyse, marts 2009, Rambøll.

⁸ Notat, maj 2013 fra Rambøll – "supplerende analyse - vejalternativ 6."

-
- ⁹ Vallø Stifts henvendelse til Transportudvalget 2013/14, TRU ALM. bilag 76.
- ¹⁰ Udarbejdet af Rambøll Nyvig A/S for Vallø Kommune.
- ¹¹ Rapporten side 15.
- ¹² Rapporten side 15. (Der burde have været anført Strandvejen og ikke Kystvejen).
- ¹³ Side 16/34 punkt 4.7.1.
- ¹⁴ Baggrundsrapport "Stevns Trafik" februar 2008, Rambøll, side 16 pkt. 4.7.1, 2. afsnit.
- ¹⁵ "Stevns trafikken" supplerende analyse" marts 2009, Rambøll.
- ¹⁶ Omfartsvej syd om Køge – "supplerende analyse – vejalternativ 6" Rambøll maj 2013.
- ¹⁷ Vallø Stifts henvendelse til Transportudvalget 2013/14, TRU ALM. bilag 76.
- ¹⁸ "Stevns trafikken" supplerende analyse, marts 2009, Rambøll , side 17/37
- ¹⁹ Karakterne er alene ment som en indikation af de indbyrdes forskelle på vejmodellerne.
- ²⁰ Stevns Kommuneplan 13, hæfte 1.
- ²¹ Stevns Kommuneplan 13, hæfte 2.
- ²² Stevns Kommuneplan 13, retningslinjer hæfte 2, side 54, punkt 5.3.
- ²³ Vallø Skov- og Herskabslandsskab, landskabsanalyse Stevns Kommune 2011.
- ²⁴ Vallø Skov- og Herskabslandsskab, landskabsanalyse Stevns Kommune 2011 – anbefalinger.
- ²⁵ Sag nr. 8/198-14.
- ²⁶ "Særligt bevaringsværdige kulturmiljøer" i Roskilde Amt bind 2 udgivet af Roskilde Amt.