

Transportudvalget
Christiansborg
1240 København K

CO2-reducerende alternativ til en ny rute 54

Kære udvalgsmedlemmer

Vejdirektoratet har forbedret motorvejstilslutningen på rute 54 ved Rønnede; men ifølge Vejdirektoratets forundersøgelsesrapport og debatoplæg til en ny rute 54 kan 3 ud af 4 linjeføringer medføre, at forbedringen er spildt arbejde og spildte skattekrone. Værst er det dog, at forundersøgelsesrapporten og debatoplægget ikke indeholder det mest CO2-reducerende alternativ, da vejret for alvor er begyndt at vise os, at verdensklimate ikke har det så godt. Man behøver ikke en rapport for at kunne finde det mest CO2-reducerende alternativ; det er nok at se på et landkort over Sjælland. Til gengæld bør alternativet være med i VVM-undersøgelsen, så der kan laves en dækkende rapport med et godt sammenligningsgrundlag.

Mange politikere ønsker en motorvejstilslutning ved Rønnede, når der skal laves en ny rute 54. En af årsagerne til fokus på Rønnede er, at den nuværende rute 54 er strækningen Næstved-Rønnede. Rønnede-løsningen er tænkt som en kompromisløsning for nordtrafikken og sydtrafikken; men der er dog mange gode grunde til at vælge en løsning, der går nord om Hesede Skov og via Haslev.

Nr. 1: Det er den mest optimale løsning, da det er trafikken til/fra København, der er mest af på den nuværende rute 54; en Haslev-løsning vil være en genvej uden lige, hvilket vil bidrage til mindre CO2-udledning.

Nr. 2: En Haslev-løsning vil være mere skånsom over for skove og godser, da løsningen vil have en linjeføring nær jernbanen, hvilket giver en samlet infrastrukturkorridor med "jorddeling", hvor landskabet i forvejen er delt.

Nr. 3: Uden for myldretiderne er den nuværende rute 54 en god vej, og når der kommer en ny rute 54, vil den nuværende opnå en stor forbedring i myldretiderne. Desuden er der brugt penge på at forbedre den nuværende motorvejstilslutning ved Rønnede.

Nr. 4: Der er ingen logik i at have to Næstved-Rønnede veje. For det første af grund nr. 1. For det andet af grund nr. 3. For det tredje vil en ny Næstved-Rønnede vej også være en omvej for sydtrafikken og trafikken mellem Storebælt og Femern Bælt, hvilket også fremgår af side 38 i Vejdirektoratets forundersøgelsesrapport; trafikanterne mellem Slagelse og Sydmotorvejen kombinerer ofte rute 22 med rute 265, da rute 265 er den korteste sydrute mellem Næstved og Sydmotorvejen.

Nr. 5: Sydtrafikken og Storebæltstrafikken har allerede fået en "gave" i form af Ring Øst og den kommende Ring Nord. Ved at give Københavnstrafikken den direkte vej via Haslev bliver sydtrafikken og Storebæltstrafikken ikke snydt; disse trafikarter bevarer muligheden for senere at få en optimal løsning som f.eks. Øverup-Bårse eller en strækning mellem Ring Øst og Bårse-området.

Nr. 6: Hvis Sydmotorvejen senere skal udvides, er strækningen Køge-Haslev billigere og mere naturvenlig at udvide, når man sammenligner med en udvidelse af hele strækningen mellem Køge og Rønnede.

Nr. 7: Haslev-løsningen vil fjerne trafik gennem et Natura 2000 område. Rødebrovej, der går gennem Holmegaards Mose, vil blive aflastet i samme takt, som vejen føres nordligere. Derfor har Haslev-løsningen en naturfordel frem for A-løsningen, hvis vi ønsker at beskytte Natura 2000 områder mod gennemkørende trafik og generelt ønsker at sænke CO2-udslippet.

Nr. 8: Man kan godt få optimale løsninger i Jylland og i Københavnsområdet. Derfor er Sjællands provinsdel fuldt ud berettiget til en optimal løsning. Den sydøstlige del af rute 18 er et godt eksempel på, at en ny vej ikke behøver at ligge tæt på den gamle; en del af rute 18 er blevet "flyttet" flere gange uafhængigt af dens tidligere placering(er).

Nr. 9: Faxe Kommune vil også få glæde af at få Haslev på hovedvejsnettet, især når kommunens rådhus ligger i Haslev.

Nr. 10: Den kendsgerning, at Næstved-områdets infrastruktur er ret så elendig, er løbende blevet bekræftet; i Dansk Industris landsdækkende undersøgelse "Lokalt Erhvervsklima 2010" fik Næstved Kommune en bundplacering. Det er især infrastrukturen, der har fået dumpekarakter i undersøgelsen, hvor Næstved Kommune fremstår som landets mindst erhvervsvenlige kommune. Samme type undersøgelse har i de efterfølgende år vist, at Næstved Kommune ligger blandt de nederste på listen. Det er nemt at give lokalpolitikere skylden for bundplaceringer og fraflytninger; men lokalpolitikere er ikke skyld i, at der blandt landspolitikerne i årevis ikke har været flertal for at forbedre Næstved-områdets dårlige rammevilkår, der især består af manglende motorveje på rute 22 og 54 og af manglende jernbane via Dalmoose. På grund af mange års manglende forbedringer mener jeg, at Næstved Kommune fuldt ud fortjener at få en genvej via Haslev.

I bilaget "Kort udgave af en borgergruppes forslag" er der en nærmere beskrivelse af en Haslev-løsning. Bilaget "Tal for alle ruter" indeholder en sammenligning af de forskellige løsningsforslag inkl. Haslev-løsningen. Begge bilag er lavet af medlemmer af en stor borgergruppe fra oplandet mellem Næstved og Rønnede.



På kortet er mit forslag til en ny rute 22 medtaget, da rute 54 i forvejen er en omvej for trafikken mellem Næstved og Vordingborg/Falster/Lolland. Den dårlige vejforbindelse mellem Storebælt og Femern Bælt er til stor ulempe for Vestsjælland, Næstved, Vordingborg og Lolland-Falster. Mellem Næstved og Sydmotorvejen er især rute 265 hårdt plaget af dette problem.

Jeg håber, at der via en VVM-undersøgelse kommer tal på en ny rute 54 via Haslev.

Med venlig hilsen

Lars Skovsboe Madsen
Gaabensevej 77
4800 Nykøbing F.
16.12.2014

Bilag: "Kort udgave af en borgergruppes forslag" og "Tal for alle ruter"