

Folketinget  
Christiansborg  
1240 København K

Att.: Transport-, Bygnings- og Boligudvalget

Nykøbing F., den 16. februar 2017

## **Rute 54 Næstved-Faxe**

### **Baggrund**

Klimavenlig motorvej mellem Næstved og Sydmotorvejen? De seneste stormes oversvømmelser er advarsler, man bør tage alvorligt. Derfor får I mit forslag til orientering, selv om mange politikere peger på Vejdirektoratets forslag A.

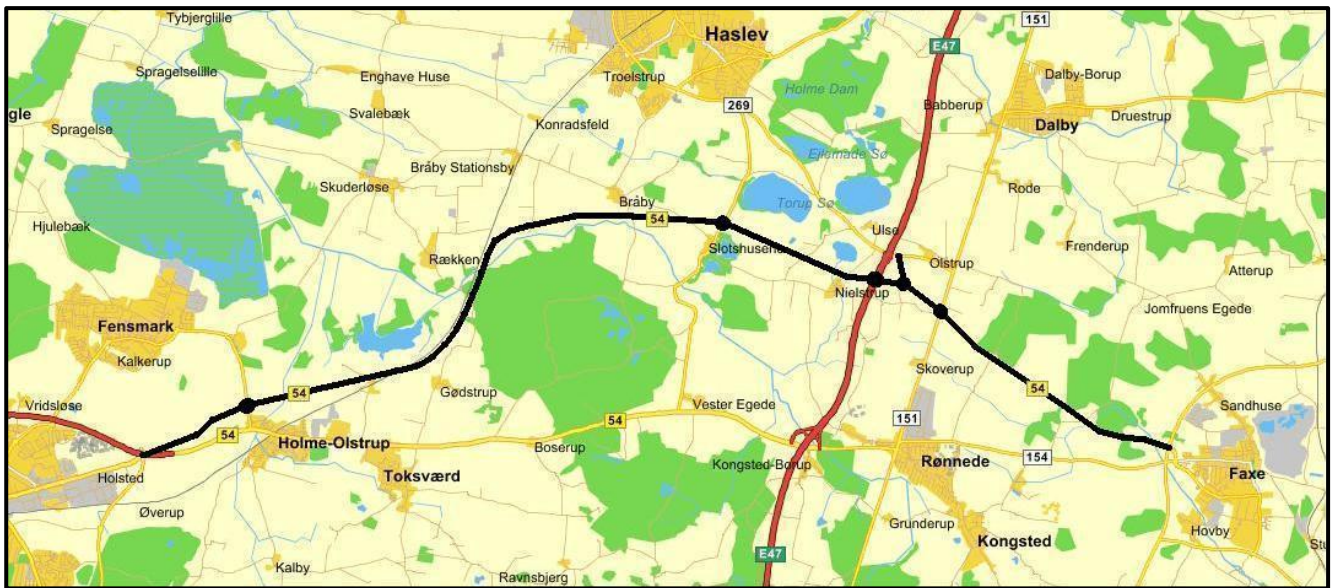
Rute 54 Næstved-Faxe vil kombinere klimahensyn med et politisk ønske om et særligt hensyn til Faxe og Stevns. Vejforlaget vil også reducere den gennemkørende trafik i Holmegaard Mose og Hesede Skov, og der er også tænkt på Faxe Kommunes ønske om nordvendte ramper til Sydmotorvejens tilslutningsanlæg 36 ved Ulse. Dertil kommer, at forlaget vil aflaste Rønnede for en stor del af den tunge trafik mellem Sydmotorvejen og Faxe.

### **Rute 54 Næstved-Faxe med motorvejskryds Rønnede Nord – en løsning der rykker**

I et svar, som jeg har fået fra fhv. transportminister Hans Christian Schmidt, fremgik det bl.a., at en Haslev-løsning ligger uden for den politisk vedtagne ramme for projektet med en ny rute 54, fordi der skal tages et særligt hensyn til Faxe og Stevns. Skal der tages et sådant hensyn, mener jeg, at man skal gøre det ordentligt ved at forlænge rute 54 til Faxe, selv om vejanlæg øst for Sydmotorvejens tilslutningsanlæg også ligger uden for politikernes ramme. Hvis man virkelig mener noget med hensynet til Faxe og Stevns, burde de ansvarlige politikere kunne blive enige om dette, selv om man i første omgang har anset østligt tillægsanlæg for at være en kommunal opgave.

Vejdirektoratets løsningsforslag tilgodeser trafikken mellem Næstved og Sydmotorvejen, mens Faxe og Stevns ligger glemt og gemt i skyggen bag Rønnede. Rønnede vil stadig være transitby for en stor del af trafikken mellem Næstved og Faxe, og det gælder også for trafikken mellem Faxe og Femern Bælt. Jeg har selv prøvet at have Sydmotorvejen-Faxe som en del af min pendlerstrækning, hvilket ofte medførte irriterende og ineffektive oplevelser.

Da man har brugt et hensynsfuldt kompromisforslag ved anlæg af motorvej ved Silkeborg, har Vejdirektoratets høringsnotat fra august 2015 inspireret mig til at lave et kompromisforslag til en ny rute 54. Forslaget kombinerer en motorvej med et motorvejskryds og en motortrafikvej.



På kortet er det sammensatte forslag tegnet med en sort linjeføring. Ved Nielstrup foreslås anlæg af motorvejskryds Rønnede Nord med fuld tilslutning. Motorvejskrydset vil være et nyt tilslutningsanlæg (TSA) 36; det vil erstatte det nuværende TSA 36 ved Ulse. Ved motorvejens østlige ende vil der være en rundkørsel, hvor rute 269 vil have en særlig erstatningstilslutning. Med en motortrafikvej forlænges rute 54 til Faxe. Forslagets motorvejsdel har to tilslutninger til det lokale vejnet. I den vestlige halvdel er der tilslutning til Holmegaardsvej, af hensyn til trafik til/fra Fensmark og Holme-Olstrup, hvor bl.a. hhv. Holmegaard Glasværk og BonBon-Land ligger. I den østlige halvdel er der tilslutning til Gisselfeldvej, af hensyn til trafik til/fra Haslev og Haslevs sydlige omegn med rekreative turistmål. De to tilslutningsveje er på kortet vist med gul farve, hvilket betyder, at de er af en bedre kvalitet i forhold til øvrige veje i det lokale vejnet. Forslagets motortrafikvejsdel har tilslutning til rute 151.

Nordøst for Holme-Olstrup kan der være fordele ved at vælge at følge Vejdirektoratets forslag A, der går syd om Ravnstrup, der ligger vest for Gødstrup. Flere steder kan man eventuelt vælge at grave motorvejen ned og f.eks. lade jernbanen virke som støjafskærmningsvold.

Jeg har fundet seks gode grunde til at vælge det viste kompromisforslag.

**Nr. 1:** Der tages fuldt ud hensyn til Faxe og Stevns; disse områder er ikke tjent med en halv løsning. Der er et ønske om nordvendte ramper til TSA 36; disse ramper kan passende også have direkte forbindelse til Faxe med en forlænget rute 54. En sådan forbindelse vil lede den tunge trafik uden om Rønnede, der trænger til en aflastning.

**Nr. 2:** Der tages hensyn til klimaet; vest for motorvejskrydset bruges næsten det hele af Ulse-forslaget, bortset fra enkelte tegningsunøjagtigheder. De seneste stormes virkning på en stor del af Danmarks kystnære områder har igen gjort os opmærksomme på, at klimahensyn er vigtige, og at klimaet virkelig skal tages alvorligt. Jeg siger hermed mange tak til folket bag høringsvar 14 og 34; der er mange gode oplysninger og ikke mindst sammenligninger.

**Nr. 3:** Det vil være synd og afgrundsdybt ærgerligt at gennemskære Hesede skov med motorvej, da skoven er et af vore enestående naturområder. Kompromisforslaget vil kun berøre et kort stykke af skovens udkant, hvor den i forvejen gennemskæres af jernbanen.

**Nr. 4:** I Hesede Skov ligger Villa Gallina idyllisk med minimal baggrundsstøj. En motorvej gennem skoven vil øge støjen, mens kompromisforslaget vil reducere støjen. Da forslaget på kortet også vil medføre en markant bedre vejforbindelse til den gennemkørende trafik mellem Næstved og Haslev, vil forslaget også reducere støjen fra Rødebrovej, der gennemskærer Holmegaard Mose, som er et naturbeskyttelsesområde (Natura 2000). I høringsnotatet fra august 2015 er der i høringssvar 18 (side 129) et kort, der viser, at både Rødebrovej og Villa Gallinavej bliver brugt af gennemkørende trafik mellem Næstved og Haslev, og at den tunge Næstved-Haslev trafik er nødt til at køre omvejskørsel via Sydmotorvejen.

**Nr. 5:** Uden for myldretiderne er den nuværende rute 54 en god kvalitetslandevej, og når der kommer en ny rute 54, vil den nuværende opnå en stor forbedring i myldretiderne. Det vil derfor være synd at lukke en del af den vej for almindelig landevejstrafik. Anlæg af motorvej gennem Hesede Skov medfører desuden ekstraarbejde med anlæg af erstatningscykelsti, anlæg af faunabro, eventuelt anlæg af erstatningslandevej og eventuelle flytninger af dele af andre veje. Dertil kommer, at anlæg gennem skoven vil medføre, at trafikken vil blive generet i anlægsperioden, hvorimod kompromisforslaget kun vil berøre den nuværende rute 54 ved tilslutningsrundkørslen øst for Næstved.

**Nr. 6:** De tværgående veje, der tilsluttes ved Holme-Olstrup og Slotshusene, vil være af en bedre kvalitet og dermed mere trafikvenlige, når man sammenligner med tilslutninger i Vejdirektoratets forslag A, C og E vest for Hesede Skov. Af disse tilslutninger har den ene side forbindelse til en vej, der er vist med grå farve på kortet med kompromisforslaget. Nord for forslag A har den gråfarvede Gødstrupvej forbindelse til andre gråfarvede veje. Syd for forslag C har en ny tilslutningsvej forbindelse til den gråfarvede Sørupvej. Syd for forslag E har en ny tilslutningsvej forbindelse til den gråfarvede Nr. Tvedevej.

## Sammenligninger

Vejforslag / Nuværende vej	Linje A	Linje D	Linje F	Rute 54
Længde i km	12,54	17,3	15,4	12,3
Trafik: Enheder/døgn	17.700	18.408	17.000	14.420
Antal kørte km: Forskel/dag i forhold til rute 54	+15.200	-49.920	-32.448	
CO2-udslip i tons: Forskel/år i forhold til rute 54	+255	-4.962	?	
Anlægsudgift i mio.kr.: Basisoverslag + 50%	1.075,4	1.124,5	1.031,8	
Intern rente: %	9,7	14,2	10,1	
Nettogeinst pr. offentlig investeringskrone: Kr.	1,7	2,6	1,7	
Beregnet pris pr. km vej: Mio.kr.	86	65	67	

Oplysningerne i tabellen har jeg fra høringssvar 14 og 34 i Vejdirektoratets høringsnotat fra august 2015. Vejforlaget via Haslev er benævnt som linje D, mens vejforlaget via Ulse er benævnt som linje F. Af høringssvar 14 fremgår det også, at Vejdirektoratets linje A, B, C og E vil øge CO-udslippet med hhv. 255, 372, 824 og 1.243 tons/år. Ved linje F er forskellen i antal kørte km 35% mindre i forhold til linje D, hvilket må give en CO2-besparelse, der er tilsvarende mindre, men alligevel markant. De klimavenlige vejforslag D og F har folkelig opbakning; i det nævnte høringsnotat fremgår det af høringssvar 10, 13, 14, 18, 19, 26, 29, 30 og 34.

Høringssvar 14 indeholder også syv interessante betragtninger.

Den samlede trafik på rute D vil **spare** 1.165 timer dagligt i forhold til linje A. På et år svarer det til ca. 49 års spildtid.

Hvis 70% er fritids- og bolig-arbejdssteds-rejser, og 30% er erhvervskørsel på rute 54, vil den samfundsmæssige meromkostning ved linje A sammenlignet med rute D være 275.000 kr. om dagen. Det svarer til en årlig meromkostning på lige over **100 mio.kr.** - hvert år!

Den årlige besparelse ved at vælge rute D i stedet for linje A vil kunne betale **hele** rute D på 12 år.

Rute D vil **spare** 4.962 tons CO<sub>2</sub> i forhold til den nuværende rute 54. I forhold til linje A er der en betragtelig besparelse på 5.217 tons CO<sub>2</sub>, hvilket svarer til 2,8 millioner kubikmeter CO<sub>2</sub> om året. For at gøre det nemmere at forholde sig til, så svarer det til, at 30.000 køleskabe bliver udskiftet til A++ årligt.

Rute D har en betydelig bedre intern rente, der er **4,5 procentpoint bedre** end linje A's interne rente.

Rute D har en betydelig bedre nettogevinst pr. investeret krone, og gevinsten er **0,9 kr. bedre** end linje A's nettogevinst.

Økonomifordelen er så tydelig på rute D, at det vil være tydeligt for den enkelte bilist, da en pendler mellem Næstved og København vil **spare** ca. 2.900 kr. om året.

### **Fejl og mangler i VVM-rapport**

I november 2016 udkom en sammenfattende rapport om VVM-redegørelsen (Vejens Virkning på Miljøet). Rapporten indeholder også en overordnet gennemgang af forslag D og F. Selv om disse forslag er fravalgt, er det **respektløst** at behandle dem mangelfuldt og forkert.

Det er **sjusk**, når man på VVM-rapportens side 34 og 35 beskriver de klimavenlige vejforslag (Haslev og Ulse) forkert. Nordvest for Holme-Olstrup mangler tilslutningen til Holmegaardsvej. Andre steder er der halve tilslutningsanlæg, der er ubrugelige for trafikken til og fra Næstved. Der er også fejl i tilslutningen til Sydmotorvejen, da Haslev-forslaget er tilsluttet nord for tilslutningsanlæg (TSA) 35. Hvis man kigger på landkort og satellitfoto, vil man ellers se, at det vil være mere optimalt og beboelsesvenligt med en sydlig tilslutning eller en tilslutning direkte på ramperne i TSA 35. Ved Ulse mangler den sydvendte tilslutning til rute 269, hvilket for Vejdirektoratet gør det nemt at erklære, at begge vejforslag vil medføre, at trafik fra/til Rønnede og Stevnsområdet vil blive afskåret fra at få gavn af en ny højklasset forbindelse til/fra Næstved. En sådan erklæring er ikke en fair behandling af Ulse-forslaget. Kun tilslutningen til rute 269 ved Haslev er rigtigt beskrevet med et helt tilslutningsanlæg.

Det er **fusk**, når man på VVM-rapportens side 34 påstår, at der i forslagene til de to nordlige løsninger ikke er beskrevet, hvor der kunne være tilslutningsanlæg til det lokale vejnet. I Vejdirektoratets høringsnotat fra august 2015 er beskrivelsen af tilslutningsanlæg fordelt på høringssvar (HS) 14, 29 og 34. Tilslutning til Holmegaardsvej er nævnt i HS 14 (side 92), HS 29 (side 161) og HS 34 (side 184+186+187), samt vist i HS 34 (side 185). Tilslutning til rute

269 ved Haslev er nævnt i HS 29 (side 161). Tilslutning til Gisselfeldvej er nævnt i HS 34 (side 184+187), samt vist i HS 34 (side 185). Tilslutning til rute 269 ved Ulse er vist i HS 34 (side 185) ved, at forslag F har nordligt endepunkt ved rute 269; det nordlige endepunkt svarer til en sydvendt tilslutning til rute 269, når forslag F forlænges til Sydmotorvejen.

Det er **uretfærdigt**, når man på VVM-rapportens side 34 og 35 ikke nævner, at Haslev-forslaget og Ulse-forslaget hver vil have en positiv virkning på miljøet i Holmegaard Mose, der er et naturbeskyttelsesområde (Natura 2000). Man er ensidigt bekymret for vejforslagenes trafik i nærheden af mosen; men man burde også være bekymret for den gennemkørende trafik på Rødebrovej, der gennemskærer mosen. Forslag D og F vil aflaste Rødebrovej for især den gennemkørende trafik mellem Næstved og Haslev, hvilket vil have en positiv virkning på miljøet, da det er bedre, at gennemkørende trafik vil benytte en ny vej uden for et naturbeskyttelsesområde, i forhold til at gennemkørende trafik vil fortsætte med at benytte en vej og plage omgivelserne inden for et naturbeskyttelsesområde. I det nævnte høringsnotat er der i HS 18 (side 129) et kort, der viser, at både Rødebrovej og Villa Gallinavej bliver brugt af gennemkørende trafik mellem Næstved og Haslev, og at den tunge Næstved-Haslev trafik er nødt til at køre omvejskørsel via Sydmotorvejen. Kortet i HS 34 (side 185) viser også, at Sydmotorvejen er nabo til et Natura 2000 område, der gennemskæres af rute 269.

## Opfordring

Allan, Bodil, Carl, Dagmar, Egon, Freja osv. Ifølge TV 2 Vejrets meteorolog Peter Tanev kan vi lige så godt vænne os til, at rækken af navne på danske storme bliver længere og længere, og at antallet af skybrud også stiger. Klimamodellernes bud på fremtidens danske vejr viser nemlig, at vi vil komme til at opleve mere ekstremt vejr i fremtiden. I en rapport fra 2014 advarer Danmarks Meteorologiske Institut (DMI) mod flere oversvømmelser i fremtiden. Ifølge klimaekspert Martin Olesen fra DMI vil en højere vandstand medføre, at oversvømmelser også kan forekomme ved storme, hvor vindstyrke og voldsomhed er mindre i forhold til tidligere storme med oversvømmelser. De nævnte meteorologiske budskaber er tydelige; derfor er det uretfærdigt, at det kun er vejforslag A, B, C og E, der er blevet VVM-undersøgt fuldt ud, da disse forslag vil bidrage til, at der kommer flere vinterstorme og sommerskybrud.

Mange steder i samfundet er man meget opmærksom på energibesparende tiltag og grøn omstilling. De seneste stormes oversvømmelser er med til at understrege, at samfundets klimafokus er velbegrundet og ikke en omgang hysteri. Jeg vil derfor igen opfordre de ansvarlige politikere til, at de til sammenligninger får lavet et **retvisende** og **retfærdigt** grundlag ved, at de klimavenlige vejforslag (D og F) VVM-undersøges, som de er beskrevet i høringsnotatet fra august 2015. Den alvorlige klimasituation gør, at der virkelig er noget at tænke over. Vejforslag D og F vil hver have en årlig samfundsmæssig besparelse, der er så markant, at ekstra VVM-arbejde hurtigt vil være tjent hjem. En retfærdig behandling af forslag D og F vil være **logisk** og **respektfuld** over for især befolkningen i de kystnære områder.

Med venlig hilsen

Lars Skovsboe Madsen  
Gaabensevej 77  
4800 Nykøbing F.