

Gødstrup d. 28 februar 2017

Att.: Transport-, Bygnings- og Boligudvalget

Kommentarer til brev fra Næstved og Faxe kommune

(<http://www.ft.dk/samling/20161/almdel/tru/bilag/195/1724708.pdf>)

Faxe og Næstved kommune (herefter benævnt "kommunerne") har i et brev til Transport-, Bygnings-, og Boligminister Ole Birk Olesen, samt til folketingets Transport-, Bygnings- og Boligudvalg d. 17. februar, fremført nogle synspunkter samt kommenteret på dele af processen omkring VVM-redegørelsen. Dette brev afstedkommer følgende bemærkninger.

Kommunerne angiver at mange borgere og virksomheder i området gennem høringsvar har tilkendegivet at det er et "must" med en motorvej, som et indikation af at borgere og virksomheder i kommunerne ønsker motorvejen. Om end der utvivlsomt er mange borgere og virksomheder som ønsker en motorvej, er der også meget stor modstand mod denne. Tilkendegivelserne i høringsvarene til VVM-rapporten, herunder antallet af positive tilkendegivelser, kan i denne sammenhæng ikke tolkes som kommunerne gør det, da

1. Næstved Kommune har gennemført "kampagner" rettet ensidigt mod tilhængere af motorvejen, for at få disse til at komme med positive tilkendegivelser for motorvejen, overfor Vejdirektoratet. Næstved Kommune har ikke ønsket negative tilkendegivelser, og kommunens handlinger bidrager derfor betydeligt til at skævvride billedet af folkestemningen i området, hvi denne vurderes ud fra høringsvarene. Kommunernes tolkning af høringsvarene som en tilkendegivelse af stor lokal opbakning er derfor helt fejlagtig og i høj grad produceret af Næstved Kommune. Næstved Kommunes handlinger i denne sag, er stærkt udemokratiske og illoyale overfor de af kommunens borgere og virksomheder som ikke ønsker en motorvej.
2. Et betydeligt antal af de positive tilkendegivelser er ganske indholdsfattige, og tilkendegiver kun en holdning uden nogen bagvedliggende årsag eller ræsonnement. Da motorveje ikke anlægges efter demokratisk afstemning, og da høringsvarene i øvrigt ikke kan opfattes som en demokratisk afstemning, særligt efter Næstved Kommunes aktioner for kun at få positive tilkendegivelser, er alle disse indholdsfattige tilkendegivelser ganske værdiløse.

Kommunerne påstår at motorvejen vil medføre en markant forbedring i rejsetiden for mange borgere og virksomheder i området, og lette pendlingen for de mange borgere som arbejder i hovedstadsområdet. Tidsbesparelsen er i bedste fald omkring 4 minutter, for dem som tilbagelægger hele strækningen, og dette kan næppe betegnes som en "markant" forbedring af rejsetiden. Særligt for pendlerne, hvis interesse kommunerne påstår at have på sinde, er tidsbesparelsen så marginal ift. den samlede rejsetid til hovedstadsområdet, at den er så godt som værdiløs, da en tur til hovedstadsområdet tager langt over en time i myldretiden, og på en sådan tur er det ikke 4 minutters rejsetid mere eller mindre som gør turen lettere.

Det er således tydeligt, at kommunerne, med deres overdrivelse af betydningen af de godt 15km motorvej, forsøger at tegne et urealistisk positivt billede af betydningen af motorvejsforbindelsen mellem Rønnede og Næstved. I øvrigt vil denne motorvejsforbindelse ikke have nogen positiv effekt for pendlere til hovedstadsområdet, som er bosat i Faxe Kommune, da disse i alle tilfælde vil benytte den eksisterende Sydmotorvej.

Kommunerne taler for motorvejsforbindelsen som en del af en tværforbindelse mellem Rønnede og Kalundborg, men Vejdirektoratet har fastslået i et svar til transportministeren (se links nedenfor), at den tværgående trafik ved udbygning af motorvejen, er meget marginal. Kommunerne står således meget alene med deres opfattelse af, at der er et stort behov for en tværforbindelse, og alle argumenter for motorvejen som referer til dens funktion som tværforbindelse, bør derfor afvises.

<http://www.ft.dk/samling/20161/almdel/tru/spm/298/svar/1382866/1723381.pdf>

- Her spørges til hvordan trafikken vil se ud, hvis den eksisterende Rute 54 ikke lukkes gennem Boserup, som Vejdirektoratet (VD) ellers lægger op til i VVM-rapporten, men som mange borgere og virksomheder finder problematisk. VD svarer, at der er et meget begrænset lokalt trafikbehov, og at VD's beregninger kun ændres marginalt hvis Rute 54 holdes åben. At ændringen er marginal, betyder dog ikke at den er ubetydelig, da selv det størst tænkelige overskud for projektet (6% over 50 år, svarende til ~0,1 % pr. år), i forvejen er meget marginalt. Desuden bemærker VD, at trafikmodellen ikke er bygget til at regne på den meget lokale trafik, og at der er betydelige usikkerheder forbundet med trafikberegningerne, hvorfor også deres vurdering af konsekvensen ved at holde Rute 54 åben, er behæftet med væsentlig usikkerhed.

<http://www.ft.dk/samling/20161/almdel/tru/spm/299/svar/1382867/1723384.pdf>

- Her spørges til hvordan linjeføringerne A, B og C ser ud, hvis de anlægges med et fuldt højklasseanlæg (kløverbladsanlægget), ligesom linjeføring E. VD svarer, at det nordgående trompetanlæg er en optimering ift. den forventede trafik, som primært vil bestå af trafik mod og fra nord, og i meget mindre grad mod og fra syd, og at trafikanter fra og mod syd kan benytte de eksisterende ramper og den eksisterende landevej. For linjeføring E kan en sådan tilslutning ikke benyttes, da der ikke i forvejen er et tilkørselsanlæg som kan benyttes af trafikanter mod og fra syd. Dette er en meget fornuftig forklaring på forskellene i tilslutningsanlægget, men ændrer ikke på det faktum, at linjeføring E, som den er analyseret i VVM-rapporten fortsat er et "bedre" anlæg ud fra et funktionsmæssigt synspunkt, end A, B og C, da E kan betjene trafikanter fra og mod både syd og nord. I øvrigt erklærer VD hermed også, at
 - Der ikke er noget behov for en tværforbindelse hen over det sydlige Sjælland, hvilket ellers er en del af formålet med motorvejen, samt en af værdibærerne for motorvejen ift. erhvervslivet i følge VD's egen rapport (s. 6 hhv. s. 101), samt et tungtvejende argument for kløverbladsanlægget fra særligt Næstved Kommune. VD bemærker i øvrigt indledningsvist i VVM-rapporten (s. 12), at motorvejen kan indgå som en del af tværforbindelsen mellem Rønnede og Kalundborg, hvilket stemmer dårligt overens med trompetanlægget, som er det eneste som VD har analyseret.
 - Motorvejsanlægget ikke vil blive forberedt for en fremtidig Femernforbindelse, og VD vurderer at trafik fra Femern ikke vil benytte denne motorvej i væsentligt omfang, bl.a. fordi det er ca. 10 km kortere at køre ad landevejene fra Bårse. Dermed udhules VD's egen argumentation om motorvejens værdi som sjællandsk tværforbindelse (som refereret ovenfor), og VD forholder sig i deres svar til transportudvalget i øvrigt ikke til en fremtidig færdigudbygget tværforbindelse helt op til Kalundborg.

Det bemærkes i øvrigt, at meromkostningen ved udbygningen af det fulde kløverbladsanlæg, vil medføre at selv det mest rentable motorvejsforslag (linje A) vil give et markant underskud.

På venge af Gødstrup Bylaug,

Rune Gjermundbo

Jørgen Krogh Johansen

Erik Hansen