



MINISTEREN

Transport-, Bygnings- og Boligudvalget
Folketinget

Dato 15. februar 2017
J. nr. 2017-903

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transport-, Bygnings- og Boligudvalget har i brev af 30. januar stillet mig følgende spørgsmål (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Andreas Steenberg (RV).

Spørgsmål nr. 298:

Det fremgår af den sammenfattende VVM-undersøgelse for Rute 54 mellem Næstved og Rønnede, at økonomiberegningerne ved linjeføring A, B, og C er lavet uden et fuldt højklasseanlæg i modsætning til linjeføring E. Linjeføring A, B og C anlægges derimod med et nordgående anlæg, hvor en del af investeringen således vil gå tabt, hvis det senere besluttes, at der skal bygges et højklasseanlæg på grund af øget trafik fra f.eks. Femern. Hvad vil den samlede pris for henholdsvis linjeføring A, B og C være med et fuldt højklasseanlæg som ved linjeføring E?

Svar:

Jeg har forelagt spørgsmålet for Vejdirektoratet, som har oplyst følgende:

”Den valgte udformning af tilslutningen ved Sydmotorvejen i forslag A, B og C er søgt tilpasset de konkrete trafikstrømme. Her vil langt størstedelen af trafikken på Rute 54 køre mod nord (og retur). Derfor er forbindelsen udformet med direkte ramper mod nord, mens trafikanterne mod syd skal bruge ramperne i det eksisterende tilslutningsanlæg (TSA 37). Det betyder, at de skal køre en kort strækning på den eksisterende vej.

Den fremlagte udformning af tilslutningen i forslag A, B og C er således optimeret i forhold til den forventede trafikmængde og køremønstre. Samtidig udnyttes muligheden for at genbruge de eksisterende ramper og dermed begrænses udgifterne til det samlede vejanlæg.

Forslag E ender 1,6 km syd for TSA 37 i Rønnede, og det kan derfor ikke lade sig gøre at genbruge ramperne ved Rønnede. Det har medført, at tilslutningen ved Sydmotorvejen i denne løsning er udformet med ramper både mod nord og syd.

På opfordring fra bl.a. Faxe Kommune indgår der i VVM-undersøgelsen også et tilvalg med et helt nyt tilslutningsanlæg (udformet som et kløverblad) med fuld



udveksling i alle retninger og tilslutning til Vordingborgvej. Denne løsning vil være ca. 180 mio. kr. dyrere end den skitserede udformning i forslag A, B og C.

Side 2/2

Det er endvidere Vejdirektoratets vurdering, at Femern forbindelsen kun vil have marginal betydning for trafikken mod Næstved. Det vurderes, at det er en meget begrænset andel af mertrafikken fra Femern, som skal videre mod Næstved/Slagelse. For denne trafik vil det desuden være mere attraktivt at benytte Præstø Landevej fra Bårse (rute 265), som er ca. 10 km kortere til fx den nordlige omfartsvej i Næstved. Det vil en motorvej mellem Næstved og Rønnede sandsynligvis ikke ændre væsentligt på.”

Med venlig hilsen



Ole Birk Olesen