

Heine Skjerning, Dan H. A. Kristensen og Anette Lamhauge

Trafikudvalget

Holmegaard, d. 1. februar 2016.

Materiale til foretræde i Trafikudvalget d. 4. februar 2016

COP21 har gjort det endnu mere aktuelt, at vi tænker CO₂ reducerende alternativer ind i forbindelse med opgraderingen af "Rute 54 - Næstved-Rønnede.

Er det muligt at pege på et CO₂ reducerende alternativ? Ja, det er det!

I januar 2013 pegede vi på en alternativ linjeføring til Vejdirektoratets fire linjeføringer, A, B, C og E.

Den alternative linjeføring, kaldt D, har en række fordele, fx:

- Den er CO₂ reducerende, idet ca. 65 % af trafikken kan afvikles over en kortere strækning.
- Den har bedre samfundsøkonomi - for såvel erhverv som private.
- Den berører færre husstande, således at færre skal eksproprieres.

Vi er usikre på, om Trafikudvalget er gjort bekendt med linjeføring D, og vi vil derfor gerne informere Trafikudvalget om det CO₂ reducerende alternativ.

Vi vedlægger til dette brev dels høringssvar nr. 14 fra Vejdirektoratets høringsnotat af august 2015, dels Vejdirektoratets opsamling på høringssvar 14. Af Vejdirektoratets høringsnotat fremgår det, at der er flere høringssvar, der bakker op omkring linjeføring D. Det drejer sig fx om høringsnotat 13, 18, 19, 29, 30, 34 og 35. Disse er ikke vedlagt.

På foretrædet vil vi gennemgå linjeføring D i relation til de øvrige linjeføringer, herunder illustrere en række forhold, som Trafikudvalget bør være opmærksomme på.

Med venlig hilsen

Heine Skjerning, Dan H. A. Kristensen og Anette Lamhauge

Høringssvar 14

Høringssvar vedr. rute 54

Opsummering:

I debatoplægget vedr. rute 54 savnes den alternative rute via Haslev til Sydmotorvejen, som adskillige borgere har talt for. Fordelene ved en sådan rute gennemgås i dette høringssvar og kan oplistes i disse konklusioner:

- Den samlede trafik på en alternativ rute vil spare 1.165 timer dagligt i forhold til linje A. Det svarer på et år til sammenlagt tæt på 49 års spildtid.
- Hvis 70% er fritids- og bolig-arbejdsstedsrejser og 30% er erhvervskørsel på rute 54, vil den samfundsmæssige meromkostning ved linje A sammenlignet med den alternative rute være 275.000 kr. om dagen. Det svarer til en årlig meromkostning på lige over **100 millioner** - hvert år!
- Den samlede besparelse ved at vælge en alternativ rute (D) i stedet for linje A vil kunne betale **hele** den alternative rute på 12 år.
- Rute D vil **spare** 4.962 tons CO₂ i forhold til de øvrige ruter, A, B, C og E.
- Rute D har en betydelig bedre intern rente, der er **4,5% bedre** end den bedste af de foreslåede linjer.
- Rute D har en betydelig bedre nettogevinst pr. investeret krone, og er **0,9 bedre** end den bedste af de foreslåede linjer.
- Økonomifordelen er så tydelig på rute D, at det vil være tydeligt for den enkelte billist, da en pendler mellem Næstved og København vil spare ca. 2.900 kr. om året.

Indledning:

Mit navn er Dan H.A. Kristensen. Jeg har lige fra min barndommen hørt om løsningen på rute 54. Jeg er opvokset i Boserup, Landevejen 71, og har selv ejet gård i ca. 10 år. Nu bor jeg på Loddervej 10, men er nu igen påvirket af den vej, jeg prøvede at rejse fra i år 2000. Jeg er erhvervsdrivende i Næstved by, sidder i flere bestyrelser i København og kender problemerne med trafikken til specielt Københavnsområdet, både fra min egen kørsel og for vore lastbilers kørsel.

Helt tilbage i slutningen af 70' hørte jeg første gang om en ny vejføring mellem Næstved og Rønnede. Dengang var trafikstrømmen mod Næstved fra alle sider, da der var en del store arbejdspladser, Maglemølle Papirfabrik, Nordisk Ventilator, Garderhusarkasernen, Ecoapon og Holmegård Glasværk, der dengang var noget større, og derudover både bryggerier, isfabrik og mejerier.

I slutningen af 70' var første gang jeg så et kort, der svarer til den nordlige rute, linje A i VD's forundersøgelse. Da blev den i regionsplanen benævnt R1 skulle løse behovet for at komme nemmere til arbejdspladserne i Næstved fra omegnskommunerne.

Det fortæller jo lidt om, hvor tanken om linje A kommer fra.

Linje B og C er kommet fra regionsplanen fra ca år 1999 vedr. forskellige forslag til omfartsvejen på den østlige side af Næstved, dengang kaldet R2 og R3 (se bilag 1) og dengang skabt for at opnå en kortere løsning til ruten mod Rønnede fra de foreslåede omfartsveje, hvis tilslutning lå noget længere væk fra Næstved.

Linje B, C og E var fornuftige muligheder med forslag ØA2 og ØA3 (se bilag 1), men ØH er nu bygget og i drift, og derved er B, C og Es værdi faldet betydeligt i forhold til det oprindelige udgangspunkt.

I slutningen af 2012 var vi nogle stykker fra Holme-Olstrup, Toksværd og Sørup, som mødtes for at diskutere, hvordan vi skulle forholde os til de forslag, der var kommet frem i forundersøgelsen. I stedet for blot at brokke os, begyndte vi at se på, hvilke behov der var, og hvad problemstillingen var omkring rute 54. Vi var mange forskellige ressourcer samlet om bordet, og ud fra det arbejde kom det tydeligt

frem, at en alternativ løsning ville give meget mere værdi for helheden og samtidig løse både rute 54-problemet og en del andre problemer, som der IKKE er taget højde for med de fire forslag i forundersøgelsen.

Baggrund:

Det vi kunne fremdrage af diverse trafiktællinger og tal fra forundersøgelsen, gav et billede af trafikken på rute 54 mellem Næstved og Sydmotorvejen, som så ud som følger:

- Trafik, som drejer nordpå ved Sydmotorvejen: Ca. 65%.
- Trafik, som hører til lokalområdet/ de borgere, der bor tæt på rute 54: Ca. 20%.
- Trafik, som kører mellem Næstved og Rønnede: Ca. 10%.
- Trafik, som kører mod syd på Sydmotorvejen: Ca. 5%.

Derudover har vi haft fokus på et langt bredere billede af det, der sker i området omkring rute 54, som ville kunne løses med en alternativ løsning: Der er en del trafik fra den sydlige del af Næstved, som kører på Præstøvejen for at komme til tilkørsel 38 ved Tappernøje eller 39 ved Bårse og derefter nordpå ad Sydmotorvejen til København: Ca. 2000 biler/døgn (bilag 2).

Der er en del trafik, som kører over Ringsted til området omkring Bjæverskov: Ca. 1500 biler/døgn, (bilag 3).

Der er en del trafik, som kører mellem Næstved og Haslev, enten gennem Natura 2000-området øst for Holmegård eller gennem de øvrige småveje i området: Ca 3000 biler/døgn (bilag 4).

Der er en del tung trafik, 11,5 - 13 %, på rute 54, hvilket er relativ højt, da den tunge trafik mellem Næstved og Haslev er tvunget til at køre en stor omvej via Sydmotorvejen (Bilag 5).

Alternativt løsningsforslag:

Den alternative løsning vil herefter blive nævnt som **Rute D**, se (bilag 6). Den kan udføres som højklasset vej, motortrafikvej eller motorvej. Rute D er med samme udgangspunkt ved den nye rundkørsel i Næstved øst og følger linje A hele vej til den nordlige side af Holme-Olstrup, hvorefter den følger Sydbanen på den sydlige side for at tage hensyn til Natura 2000-området øst for Holmegård.

Ved Bråby er der to muligheder, det optimale er at køre forbi Haslev og tilslutte ved Høsten, tilkørsel 35, med en sammenfletning på samme måde som ved Køge/Ølby. En alternativ mulighed er at føre den syd om Bråby og tilslutte ved Ulse, tilkørsel 36.

Trafiktal:

I forundersøgelsen er trafiktallene på den bedste linje (linje A) 17.700 biler i år 2020-tal. På rute D vil komme følgende trafik:

Fra rute 54 (65% af 14.000 = 9.100 biler) + trafik mellem Næstved og Haslev (3.000 biler) + trafik som vil aflaste Præstøvej (2.000 biler) + trafik til området omkring Bjæverskov (1.500 biler) = i alt 15.600 biler i år 2011 tal.

I forundersøgelsen tillægges tallene 2% årligt fra 2012 til 2020. Det ser vi som en ret højt faktor, så i vore tal tillægger vi kun 18% fra 2011 til 2020. Den samlede trafik på rute D bliver derfor: 15.600 +

18% = 18.408 biler/døgn.

Konklusion på trafiktal:

Rute D opfylder det primære mål, som er: ” Trafik: Det primære formål med at udbygge vejforbindelsen til motorvej er, at forbedre fremkommeligheden og trafiksikkerheden på Rute 54”.

Rute D vil allerede fra start have 4-5% mere trafik end linje A.

Rute D vil tilgodese problemerne med trafikken mellem Næstved og Haslev.

Rute D vil aflaste både Præstøvej og Ringstedvej.

Rute D vil løse problemerne med tung trafik mellem Næstved og Haslev.

Besparelse i km:

I forundersøgelsen er ingen af de foreslåede linjeføringer besparende i km; alle de foreslåede linjer koster flere km, fra Linje A med +14.600 km til Linje E med +33.900 km.

Rute D vil **spare** 49.920 km **hvert** døgn.

Konklusion, besparelse i km:

Der er klart en forskel på rute D og de øvrige forslag: Rute D sparer 49.920 km hver dag, hvorimod linje A koster 14.600 km hver dag. Det er en forskel på 64.520 km i døgnet, hvilket er over **23 millioner** km på et år - en betydelig forskel, som der bør tages i betragtning i en vvm-undersøgelse.

Konklusion, trafikarbejdet:

Trafikarbejdet har vi ikke haft muligheder for at beregne, men at en vej skaber så meget merkørsel er jo et tegn på, at den ikke kun løser et problem, men samtidig skaber et problem.

At de foreslåede linjeføringer giver omkørsler fra (linje A3)16.300 km til (linje E) 51.800 km i døgnet, er for os et tegn på, at de foreslåede linjer ikke ligger optimalt i forhold til den trafik, der er og kommer omkring rute 54.

Forurening, CO₂:

Da CO₂ betyder ret meget i forhold til, hvordan klimaet bliver påvirket, og at vi som samfund bruger store resurser på at finde løsninger på reduktion af CO₂, betyder, at denne faktor bør tages meget alvorligt i sådan en investering.

Lige meget om man er borger eller arbejdsgiver i Danmark, bliver vi ugentligt mindet om, at vi skal spare CO₂. Som borger skal vi alle ved køb af energibrugende enheder forholde os til at vælge det optimale, selv om det tit er dyrere.

Som erhvervsdrivende skal vi også investere rigtigt, og vi bliver endda udfordret af feks Carbon 20 og lignende politisk besluttede projekter for at investere direkte for at spare CO₂. Disse tiltag må jo betyde, at CO₂ vejer meget tungt i sådanne investeringer, og hvor sådan en vej skal placeres.

Som det fremgår af ”Konklusion, besparelse i km” og ”Konklusion, trafikarbejdet” vil alle de foreslåede linjer i forundersøgelsen give mange flere kørte km, hvilket også vil afspejle sig i, hvor meget CO₂-belastningen bliver ved de løsninger – og igen vil rute D, den alternative rute, give en betydelig forskel. Tallene er beregnet på en enkel måde og resultatet er som følgende:

Linje A vil give 255 tons mere CO₂.

Linje B vil give 372 tons mere CO₂.

Linje C vil give 824 tons mere CO₂.

Linje E vil give 1.243 tons mere CO₂.

Rute D vil **spare** 4.962 tons CO₂.

Konklusion, forurening CO₂:

CO₂ bør tages meget alvorligt i beslutningen om, hvilken løsning der bliver valgt. Rute D har en betragtelig besparelse på 5.217 ton CO₂ i forhold til den bedste løsning fra forundersøgelsen, hvilket svarer til 2,8 millioner kubikmeter CO₂ om året.

For at gøre det nemmere at forholde sig til, så svarer det til at 30.000 køleskabe bliver udskiftet til A++ årligt.

Trafikantbesparelser:

Som det fremgår af forundersøgelsen, er alle de foreslåede linjer tidsbesparende, lige fra en besparelse på 199 timer (linje C) til 1.425 timer (linje A). Vi har beregnet, at rute D vil spare 2.590 timer pr. døgn, dog kun beregnet ud fra den trafikantsbesparelse, der er for den trafik, som kører på den nuværende rute 54.

Der vil være en betydelig besparelse derudover på den øvrige trafik, som vil bruge rute D, men den del vil vi ikke medtage, da vi er usikre på, hvor stor den er.

Konklusion, trafikantbesparelser:

Den samlede trafik på en rute D-løsning vil spare 1.165 timer dagligt i forhold til linje A. Hvis det bliver omregnet til år, vil det svare til, at der sammenlagt bliver sparet tæt på 49 års spildtid.

Hvis 70% er fritids- og bolig-arbejdsstedsrejser og 30% erhvervskørsel, er den samfundsmæssige omkostning 275.000 kr om dagen. Det svarer årligt til lige over **100 millioner** - hvert år!

Det vil sige, at den samlede besparelse på 12 år ville kunne betale **hele** rute D.

Investering:

Ud fra forundersøgelsen kan vi beregne, at km-pris på de foreslåede linjer er fra 73 millioner (linje A3) til 86 millioner (linje A), alle disse linjer ligger i et kuperet terræn, som stiger betragtelig fra Næstved og til Boserup skoven, som er et af de højeste områder på Sjælland.

Når terrænet er så kuperet, koster det i byggeprocessen og hæver km-prisen. Samtidig vil dobbeltvejen ved Vester Egede koste yderligere, ligesom der er foreslået en meget dyr tilslutning ved Sydmotorvejen.

På baggrund af dette har vi anslået en pris på rute D til 65 millioner pr./km pga det mere jævne terræn hele vejen fra Næstved til Høsten, og fordi den følger jernbanen på et stykke af vejen, ligesom byggeprocessen ikke påvirker den eksisterende rute 54 med de omkostninger, der vil følge med det.

Ved denne km-pris er rute D en anelse dyrere 1.124 milliard end fx linje A på 1.075 milliard.

Den interne rente for de foreslåede linjer ligger fra 3,5% (linje C) til 9,7% (linje A), vores beregninger på en rute D er en intern forrentning på **14,2%**.

Nettogeinsten pr. investeret krone er på de foreslåede linjer fra negativ (linje C) til 1,7 (linje A), vores beregninger på en rute D er en nettogeinst pr investeret krone på **2,6**.

Konklusion, investering:

Rute D er ca 50 millioner dyrere.

Rute D har en betydelig bedre intern rente, der er **4,5% bedre** end den bedste af de foreslåede linjer.

Rute D har en betydelig bedre nettogeinst pr. investeret krone, og er **0,9 bedre** end den bedste af de foreslåede linjer.

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

Øvrige problemstillinger:

Trafikken til og fra Bon-Bonland vil stadig påvirke rute 54 med de foreslåede løsninger, da en god del af de 400.000 gæster kommer i bil, og de stadig vil køre på rute 54 enten ved rundkørslen i Næstved eller ved Villa Gallinavej.

Vi vil anbefale, at der bygges en bro med tilkørselsramperne på Holmegaardsvej, både for at få kørslen til Bon-Bonland tættere på og for at få en optimal løsning på modulvogntog til Holmegård Glasværk. (bilag 7).

Vi ser ingen sammenspil med den offentlige trafik; der er stort set ingen muligheder for at tage toget til København, hvis man kommer i bil. P-pladsen ved Ølby station er tit fyldt op, og i Næstved er det håbløst at planlægge en parkering.

Vi vil anbefale, at der kommer en pendler p-plads mellem Haslev og Næstved, hvor det bliver muligt at parkere uden problemer, og hvor et fremtidsmål kunne være at få s-toget fra Køge videre ned til denne plads.

Samtidig ville sådan en p-plads være en mulighed for Næstved. En vejbeslutning som rute 54 er en beslutning for mange år ud i fremtiden, og i fremtiden kunne der bygges en letbane fra en sådan p-plads ved banen og ind til den indre by i Næstved. Derved løses de problemer, der vil komme i fremtiden.

Når storsygehuset i Køge bliver bygget færdigt, ønsker vi en optimal tilkørsel til Køge. Vi ser det som en omvej, hvis vi skal til Rønnede, før vi kan køre mod Køge. Vi ved allerede nu, at mertid koster menneskeliv under kørsel mod sygehuse rundt om i landet, så hvorfor beslutte noget, som koster menneskeliv, når det er muligt at beslutte en rute, som kan redde menneskeliv.

I nærmere fremtid vil problemerne med trafiktætheden fra Rønnede og mod København vokse. Ud fra det behov bliver det nødvendigt med et ekstra spor fra Rønnede-tilslutningen og nord på. Ved en rute D vil dette problem være meget billigere at løse, da denne løsning vil flytte ca 10-15.000 biler fra Rønnedetilslutningen til Høsten-tilslutningen; på den måde skal det ekstra spor kun udbygges fra Høsten til Køge.

Vi har gentagne gange hørt, at den politiske verden taler om Femer-trafikken i forbindelse med rute 54-problemet. Man forestiller sig åbenbart, at den trafik, som kommer sydfra og skal til Nordvestsjælland også skal over Rønnede.

Der er imidlertid nu bygget en østlige omfartsvej ved Næstved, og det har ændret den trafik betydeligt. Hvis en billist skal fra Næstved og sydpå er det 10 km kortere at køre over Bårse. (Næstved-Bårse=18,5 km (Bilag 8), i forhold til over Rønnede 28,7 km (Bilag 9). Igen en faktor, som vil forøge CO₂-udledningen, og igen flere km og mere samfundsspildtid. Det er som om, det politiske liv er et helt andet sted end den verden, vi borgere lever i i forhold til CO₂-problemet.

De foreslåede linjer i forundersøgelsen har nærmest kun et problem i kikkerten, nemlig trafikken mellem Næstved og Rønnede - altså ses kun på behovet for 10% af trafikken på rute 54.

Vi mener ikke, at alle de 10% vil benytte de foreslåede ruter, fx vil den tunge trafik, som kommer fra Rønnede/Fakse og skal til Næstved erhvervsområde, fravælge de foreslåede linjer. Personbiler med trailer eller campingvogn, som også er langsomkørende og ikke kan køre 110-130 km/t, vil også have en fordel ved at blive på den gamle rute 54 (på bilag 10 er på linje A markeret med sort, hvilken omvej der skal køres i begge ender).

Samlet konklusion:

Rute 54 er en rigtig god vej med plads til cykelister, den er bare belastet for meget.

Rute D vil på lige fod med de øvrige rutesforslag skabe den plads, der skal til for at løse det problem.

Derved vil rute 54 blive en rigtig god vej med plads til de 3.400 biler (linje A) - 5.000 biler (linje E), der vil blive tilbage efter en ny linjeføring.

Derfor vil vi på det kraftigste anbefale at rute D kommer med i en vvm-undersøgelse, da den på flere punkter er en langt bedre løsning end de øvrige foreslåede linjer.

Vi har gentagne gange hørt, at den politiske verden har svært ved at være åben for andre forslag end deres egne. Men - som der står tydeligt i debatoplægget fra december 2014 - er der åbent for alternative forslag fra borgerne. Vi mener, at vores forslag er gennemarbejdet i en sådan grad, at den bør vejes i forhold til de øvrige linjer.

Arbejdet med rute D har stået på i et par år, og derfor har mange borgere i området støttet op om det. Jeg vedhæfter en underskriftindsamling, som viser, at der er mange, som ønsker denne løsning. I lokalområdet er der samlet 441 underskifter (bilag 11), som ønsker, at rute D kommer med i en vvmundersøgelse og bliver vurderet på lige fod med de andre forslag.

Bilag 11 er 441 underskifter, en vedhæftet fil.

Bilag 12 er samlet tal på linjer, en vedhæftet fil.

Med venlig hilsen

Dan Henrik Almsborg Kristensen

Loddervej 10

4684 Holmegaard

Vejdirektoratets opsamling

Dan H.A. Christensen (høringssvar 14)

Høringssvaret indeholder en omfattende argumentation i forhold til at påpege fordele ved en såkaldt linje D, som er en "tværforbindelse" med udgangspunkt i den nye fordelerring ved Næstved (samme sted som de øvrige linjeføringer). Linjeføringen går nord om Holme Olstrup, og følger banen, tæt forbi Bråby, øst om Haslev og til Sydmotorvejen ved Ulse eller Høsten Torp. Der er medsendt kortbilag med linjeføringer indtegnet. Der er derudover medsendt 441 underskrifter for forslaget. I debatoplægget vedr. rute 54 savnes den alternative rute via Haslev til Sydmotorvejen, som adskillige borgere har talt for. Dan har opgjort fordelene ved en sådan rute og de gennemgås i høringssvaret, og han oplister disse konklusioner:

- Den samlede trafik på en alternativ rute vil spare 1.165 timer dagligt i forhold til linje A.
- Hvis 70 % er fritids- og bolig-arbejdsstedsrejser og 30 % er erhvervskørsel på rute 54, vil den samfundsmæssige meromkostning ved linje A sammenlignet med den alternative rute være 275.000 kr. om dagen.
- Den samlede besparelse ved at vælge en alternativ rute (D) i stedet for linje A vil kunne betale hele den alternative rute på 12 år.
- Rute D vil spare 4.962 tons CO₂ i forhold til de øvrige ruter, A, B, C og E.
- Rute D har en betydelig bedre intern rente.
- Rute D har en betydelig bedre nettogevinst pr. investeret krone.
- Økonomifordelen er så tydelig på rute D, at det vil være tydeligt for den enkelte billist, da en pendler mellem Næstved og København vil spare ca. 2.900 kr. om året.

Vejdirektoratets bemærkninger til høringssvaret

Vejdirektoratet takker for det fremsendte forslag, men skal også indledningsvis bemærke, at forslaget ligger udenfor opgavens rammer, som er beskrevet i kommissoriet for VVM-undersøgelse. I kommissoriet fremgår det, at mulighederne for en motorvej mellem Næstved og Rønnede skal undersøges i forlængelse af forundersøgelsens resultater.

Vejdirektoratet vil medtage forslaget i den indledende del af VVM-undersøgelsen, hvor der vil blive lavet en overordnet screening og vurdering af et nordligt alternativ på linje med alternativerne med udbygning af den kollektive trafik og udbygning af den eksisterende vej.

Uden at have arbejdet videre med forslaget, vil vi på nuværende tidspunkt komme med følgende betragtninger om forslaget:

- Det fremgår af de vedlagte skitser, at den foreslåede linjeføring til Høsten Torp er ca. 18-19 km lang. Med et udgangspunkt om de samme enhedspriser som anvendt i forundersøgelsen vil strækningen alt andet lige være ca. 25 % dyrere end en vej mellem Næstved og Rønnede.
- Den foreslåede linjeføring går gennem Faxe Kommune på størstedel af strækningen. Så vidt Vejdirektoratet er bekendt, indgår en sådan tværforbindelse ikke i Faxe Kommunens planer om den fremtidige infrastruktur i kommunen. Det er Vejdirektoratets opfattelse, at Faxe Kommunen anbefaler på en højklasset forbindelse til/fra Rønnede og med en hensigtsmæssig udformning af et kommende tilslutningsanlæg, som kan tilgodese en tilpasning med "ECOValley"-området bedst mulig.
- En overordnet miljøscreening viser, at der er risiko for at komme i konflikt med Natura 2000-området "Holmegårds mose og Porsmose" ved Gødstrup Engsø, hvor engsøen og den eksisterende jernbane ligger tæt på hinanden og der er begrænset areal til en ny vej. Forslaget rummer også en mulig tilslutning ved Ulse, som vil komme i konflikt med Natura 2000-området "Søer ved Bregentved og Gisselfeld", hvor vejen vil krydse den sydlige del af området.

- Vi har ikke haft grundlag for at kontrollere de medsendte beregninger om samfundsøkonomi m.m., men kan henvise til bemærkningerne i høringssvar nr. 7, hvor det fremgår at vejprojekters samfundsøkonomiske effekter bliver beregnet med metoden TERESA, som er Finansministeriets og Transportministeriets metode til samfundsøkonomisk vurderinger af projekter indenfor transportområdet.