

Ny motorvej mellem Næstved og Rønnede

Sammenfattende rapport



**NY MOTORVEJ MELLEM
NÆSTVED OG RØNNEDE**
Sammenfattende rapport

DATO

September 2025

ISBN (DIGITAL VERSION)

978-87-7595-171-0

COPYRIGHT

Vejdirektoratet, 2025

Indhold

1. Indledning	4
1.1 Baggrund for det undersøgte projektforslag	5
1.2 Undersøgelsen	5
1.3 Det opdaterede projektforslag	5
1.4 Proces, tidsplan og borgerinddragelse	5
2. Trafikale effekter	8
2.1 Trafikken i dag	8
2.2 Trafikvækst	8
2.3 Trafikken i fremtiden	10
3. Tekniske forhold, herunder vej, afvanding og bygværker	12
3.2 Variant "Nord og Syd gennem skoven"	14
3.3 Tværprofil	15
3.5 Skærende veje	16
3.6 Samkørselspladser	19
3.7 Cykler	19
3.8 Bygværker	20
3.9 Afvanding	20
3.10 Geotekniske forhold	21
3.11 Indvinding af råstoffer	21
4. Miljø, herunder støj	22
Landskab og visuelle forhold	23
Arkæologi og kulturarv	23
Friluftsliv og rekreative interesser	23
Natur og biodiversitet, herunder Bilag IV-arter	24
Støj	32
5. Arealforhold	34
5.1 Arealbehov	34
5.2 Adgangsforhold	35
5.3 Ekspropriation	35
5.4 Ledninger	36
6. Anlægsoverslag og bevilling	37
7. Samfundsøkonomi	38
8. Bæredygtighed og klima	40
8.1 CO ₂ fra anlæg og vedligehold	40
8.2 CO ₂ fra trafikken	40
9. Gennemførelse og tidsplan	41

1. Indledning

Med aftale om Infrastrukturplan 2035 den 28. juni 2021 mellem regeringen (Socialdemokratiet), Venstre, Dansk Folkeparti, Socialistisk Folkeparti, Radikale Venstre, Enhedslisten, Det Konservative Folkeparti, Nye Borgerlige, Liberal Alliance, Alternativet og Kristendemokraterne er parterne enige om at gennemføre nye investeringer og initiativer i en fuldt finansieret investeringsplan på transportområdet for perioden 2022-2035.

Med delaftalen om "Fremtidens Veje", som Enhedslisten og Alternativet står uden for, er der afsat 1.532 mio. kr. til anlæg af motorvej på Rute 54 mellem Næstved og Rønnede. Anlægsprojektet igangsættes i 2026. Forud for anlæg af projektet skal miljøkonsekvensvurderingen (MKV'en) af projektet fra 2016 opdateres.



Figur 1 Forslag til ny Rute 54 mellem Næstved og Rønnede.

1.1 Baggrund for det undersøgte projektforslag

Projektet omfatter anlæg af en ca. 14 km lang motorvej mellem Næstved og Sydmotorvejen ved tilslutningsanlæg 37. Vejen går nord om Holme Olstrup og følger den eksisterende Rute 54 igennem Hesede Skov. En ny motorvej vil forbedre mobiliteten på det sydlige Sjælland og komme primært pendlere mellem Næstved og Hovedstadsområdet til gode.

Vejdirektoratet gennemførte i 2016 en VVM-undersøgelse (MKV) af projektet. Med politisk aftale om "Linjeføring af motorvej mellem Næstved og Sydmotorvejen (Rønnede)" den 19. april 2017 mellem den daværende regering (Venstre, Det Konservative Folkeparti og Liberal Alliance), Socialdemokratiet, Dansk Folkeparti, Socialistisk Folkeparti og Radikale Venstre, blev parterne herefter enige om at fastlægge linjeføringen i MKV'ens forslag A, inkl. mindre justeringer svarende til Vejdirektoratets indstilling.

Det er derfor Forslag A i den tidligere gennemførte MKV, der lægges til grund for anlæg af motorvejen. Vejdirektoratet har desuden taget udgangspunkt i den afsluttende høring af MKV'en i 2016 samt den efterfølgende indstilling af projektet, hvor motorvejen flyttes ca. 100 m længere mod nord ved Holme-Olstrup for at nedbringe motorvejens støjpåvirkning og dominans i den nordlige del af byen. Yderligere blev det indstillet, at den eksisterende Rute 54 anlægges på en ca. 2 km lang strækning ved Hesede Skov som en 2 minus 1 vej, samt at Slettehavevej ved Sydmotorvejen lukkes. De indstillede justeringer, er blevet vurderet i forhold til dagens forhold i forbindelse med den gennemførte miljøkonsekvensvurdering og opdatering af projektet.

1.2 Undersøgelsen

Vejdirektoratets undersøgelse har i hovedtræk omfattet følgende forhold:

- Trafikberegninger
- Skitseprojektering af veje, bygværker og afvanding.
- Geotekniske vurderinger
- Analyse af mulige råstofforekomster
- Feltundersøgelser af natur og miljø
- Ny miljøkonsekvensvurdering
- Støjberegninger
- Arealanalyser
- Beregning af klimaeffekter
- Beregning af anlægsoverslag
- Samfundsøkonomiske beregninger

Der er udarbejdet en række tekniske rapporter, kortmateriale, visualiseringer m.m. som nærmere beskriver projektforslagets forhold som listet ovenfor.

Se mere på projektets hjemmeside: [Motorvej Næstved-Rønnede](#).

1.3 Det opdaterede projektforslag

Det undersøgte forslag indbefatter en ny 4-sporet motorvej med en forudsat hastighedsbegrænsning på 130 km/t. Der er arbejdet med flere ændringer og justeringer i forhold til projektforslaget fra 2016. Det er begrundet i forskellige hensyn i forhold til blandt andet optimering af jordhåndtering, fokus på lokal indvinding af råstoffer, trafikafvikling, natur – miljø og lokale hensyn, støjskyttelse m.m.

De væsentligste ændringer fra projektet i 2016 er oplistet her, og er nærmere uddybet i denne rapport og de tekniske beskrivelser.

- Der er foreslået anlagt østvendte ramper ved Holmegaardsvej for blandt andet at forbedre vejadgangen til motorvejen fra Fensmark. Østvendte ramper kan muligvis overflødiggøre et anlæg af en ny vejforbindelse mellem rundkørslen/fordelerringen ved Næstved øst og Fensmark, som fremgår af den kommunale planlægning.
- Tidligere forslag om anlæg af vestvendte ramper ved Gødstrupvej udgår.
- Der er medtaget 2 forslag til passage gennem Hesede Skov (benævnes "Nord gennem skoven" og "Syd gennem skoven"). I forslag "Nord gennem skoven" er fokus på bevarelse af en hængesæk/højmose beliggende lige nord for den eksisterende Rute 54 i Hesede Skov.
- Der er foreslået mindre ændringer af Villa Galinavej, Gisselfeldvej og Gødstrupvejs tilslutninger til den eksisterende Rute 54.
- Det eksisterende tilslutningsanlæg ved Rønnede (TSA 37) foreslås bevaret uændret i modsætning til 2016-projektet hvor den sydgående frakørselsrampe mod syd var foreslået lukket og den nordgående tilkørselsrampe mod nord var foreslået ombygget. Dette betyder, at det foreslåede tilslutningsanlæg ved Vester Egede, kan reduceres til kun at indeholde ramper mod vest i modsætning til 2016-projektet, hvor der var foreslået ramper i begge retninger.
- Det foreslås at den eksisterende Rute 54 gennem Hesede skov (mellem Boserup og Vester Egede) bibeholdes med 2 spor som i dag. Den var tidligere foreslået ombygget til en "2 minus 1 vej".
- Der er foreslået nye og justerede faunapassager efter en fornyet natur- og miljøkortlægning og miljøvurdering.
- Generelt er vejens længdeprofil justeret med fokus på at minimere projektets overskud af jord.
- Der er foreslået en ny samkørselsplads ved Holmegaardsvej som erstatning for tidligere forslag om en tilsvarende ved Gødstrupvej.
- Der er medtaget et forslag om indvinding af råstoffer i nærheden af motorvejen (sidetag). Det skyldes hensyn til økonomi og mindsket klimabelastning. Det omfatter 2 områder ved henholdsvis Boserup og øst for Vester Egede.

Undervejs i projektet er der arbejdet med at udforme et anlæg, der kan gennemføres inden for den afsatte bevilling. Der er derfor løbende foretaget en række tilpasninger og optimeringer af projektet. Sammenlignet med 2016-projektet, er der bl.a. ændret følgende:

- Reduktion af motorvejens samlede tværsnit med op til 2,5 m.
- Anlæg af kun en vognbane i hver retning (inkl. nødspor) mellem Vester Egede og Sydmotorvejen.
- Reduktion af 2 faunapassager ved Boserup og Vester Egede med op til 30 m.
- Udbygning af 2 samkørselspladser ved Rønnede.
- Fjernelse nødspor på ramper.

Der er medtaget nogle tilvalg til projektet. Det er alle elementer, der ikke indgik i projektforslaget fra 2016 eller af økonomiske hensyn ikke indgår i det endelige, opdaterede projektforslag.

De tilvalg der er peget på omfatter:

- Fuld motorvej til Rønnede med 2 vognbaner i begge retninger mellem Vester Egede og Sydmotorvejen. (70 mio. kr.)
- Opgradering af 2 faunapassager ved hhv. Boserup og Vester Egede til 50 meters bredden målrettet råvildt, dåvildt og krondyr. (79-89 mio. kr. afhængig af valg af forslag)
- Ekstra faunapassage over landevejen ved projektforslag "nord gennem skoven". (10 mio. kr.)
- Bevarelse af Slettehavevej som cykelforbindelse. Der er lokalt ønske om en forbindelse til cyklister på tværs af motorvejen for at undgå en for stor omvej. I 2016-projektet var Slettehavevej foreslået lukket. (17,2 mio. kr.)

- Forslag om en stikrydsning i Hesede skov. (19,9 mio. kr.)
- Udvidelse af 2 samkørselspladser ved Rønnede. (3 mio. kr.)

Det er det samlede skitseprojekt (inkl. tilvalgene) der er blevet miljøkonsekvensvurderet. I givet fald der ikke tilføres ekstra midler til projektet, vil det anlagte projekt være lidt anderledes end det er miljøvurderet. Det vurderes, at det primært er en evt. reduktion i bredden af faunapassagerne, der har indflydelse på miljøvurderingen. Dette er nærmere beskrevet i miljøkonsekvensvurderingen.

1.4 Proces, tidsplan og borgerinddragelse

Der har i processen været afholdt møder med Næstved og Faxe Kommuner, Region Sjælland, Banedanmark og Miljøstyrelsen for at opdatere og drøfte projektet i forhold til relevante kommunale og statslige planer m.m. Der har ligeledes været dialog med berørte lodsejere, m.m. Derudover har der været afholdt informationsmøde om projektet i Toksværd hallen i februar 2024, samt et åbent hus-arrangement i Holme Olstrup forsamlingshus i marts 2025.

Projektforslaget og miljøkonsekvensvurderingen fremlægges til offentlig høring, hvor der ligeledes vil blive afholdt borgermøde. Efterfølgende vil der politisk skulle tages stilling til projektet, og der skal fremsættes og vedtages en anlægslov i Folketinget, før projektet kan realiseres. Efter en anlægslov er vedtaget forventes der at gå 3-4 år med projektforberejdelse som blandt andet omfatter detailprojektering, besigtigelse, ekspropriation, anlæg af erstatningsnatur, flytning af ledninger, udbud af projektet m.m.

Selve anlægsarbejderne forventes at kunne gennemføres på 3-4 år.

2. Trafikale effekter

2.1 Trafikken i dag

Fremkommeligheden på landevejen mellem Næstved og Rønnede er udfordret i dag og det gælder specielt i myldretiderne. Den generelle hastighedsbegrænsning er 80 km/t, undtagen gennem Holme Olstrup hvor der er byzone og 50 km/t hastighedsbegrænsning. Langs strækningen er der mange vejadgange, markoverkørsler og lokale hastighedsbegrænsninger på 60 og 70 km/t forbi kryds, og der mangler overhalingsmuligheder på de åbne strækninger.

Trafikken på hverdage svinger mellem 18.000 og 21.000 biler i døgnet på strækningen. Trafikken er størst tættest på Næstved. Dette betyder, at der er begyndende trængsel. Trafikmængden betyder ligeledes, at det er svært at komme ud fra sidevejene fra de kryds, der ikke er signalreguleret. Der er signalregulerede kryds ved Gartnervej, Olstrupvej og Holmegaardsvej.

Lokalitet	Hverdagsdøgntrafik
Vest for Holme Olstrup	21.000
Øst For Holme Olstrup	17.600
Mellem Vester Egede og Sydmotorvejen	18.100

Tabel 1 Trafik på hverdagsdøgn i 2024 på Rute 54.

2.2 Trafikvækst

I perioden 2018 til 2024 er der sket en mindre stigning i hverdagsdøgntrafikken på strækningen fra ca. 20.100 til ca. 21.000 biler i døgnet. I den periode er rejsemønstre også ændret grundet Covid 19.

Visualisering af motorvejen nord for Holme Olstrup set mod Holmegaardsvej.



2. TRAFIKALE EFFEKTER



Trafik på Landevejen gennem Holme-Olstrup ved BonBon-land.



2.3 Trafikken i fremtiden

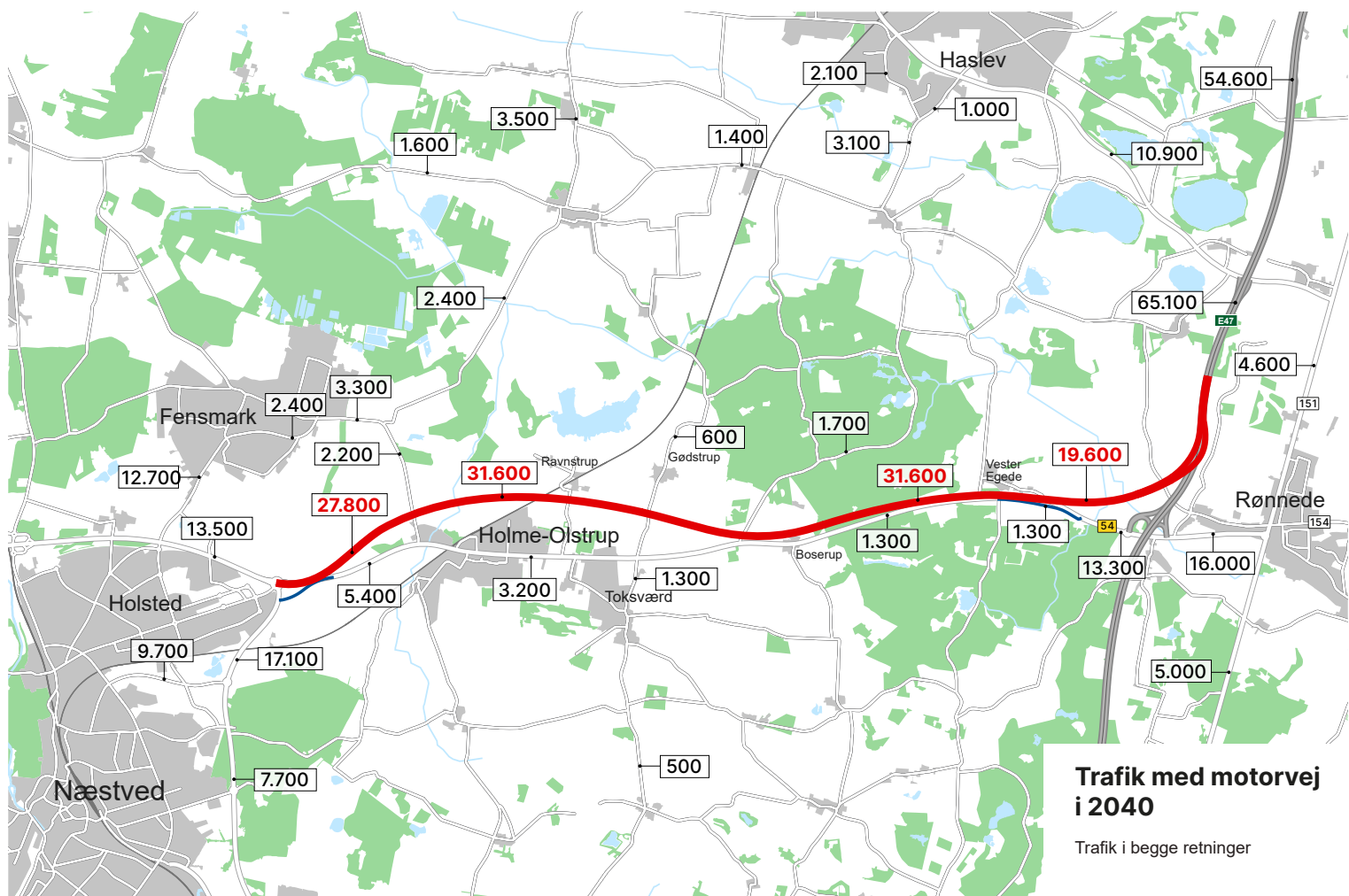
Trafikken er fremskrevet med Grøn Mobilitets Model (GMM) til 2040, hvor projekter, der indgår i den samlede Infrastrukturplan 2035, er inkluderet som forudsat anlagt.

En ny motorvej på strækningen vil medføre, at den eksisterende Rute 54 vil blive væsentligt aflastet for gennemkørende trafik, som i stedet vil blive flyttet over på motorvejen.

Der forventes at køre mellem 30- og 32.000 biler i døgnet på en ny motorvej i 2040. Dette er 10 - 12.000 flere end der i dag kører på den eksisterende landevej. Der er således god kapacitet på en kommende motorvej.

Den eksisterende landevej aflastes markant, når den nye motorvej åbner. Den vil således primært blive anvendt til lokal trafik. Det forventes, at der vil være mellem 3 - 6.000 biler på Landevejen i 2040. Der vil være mest trafik på den vestlige strækning.

Den nye motorvej gør for eksempel også, at det bliver hurtigere at anvende denne mellem Haslev og Næstved. I dag anvender trafikanter mellem de to byer i stor udstrækning de mindre veje mellem



Figur 2 Kort med forventet trafik på hverdage i 2040 med en ny motorvej.

de to byer, gennem for eksempel Bråby, Skuderløse eller Teestrup. Det forventes at disse veje, vil blive aflastet for trafik med mellem 1.500 og 3.000 biler i døgnet. Det betyder også, at for eksempel Rødebrovej og Holmegårdsvej får mindre trafik når en ny motorvej åbner.

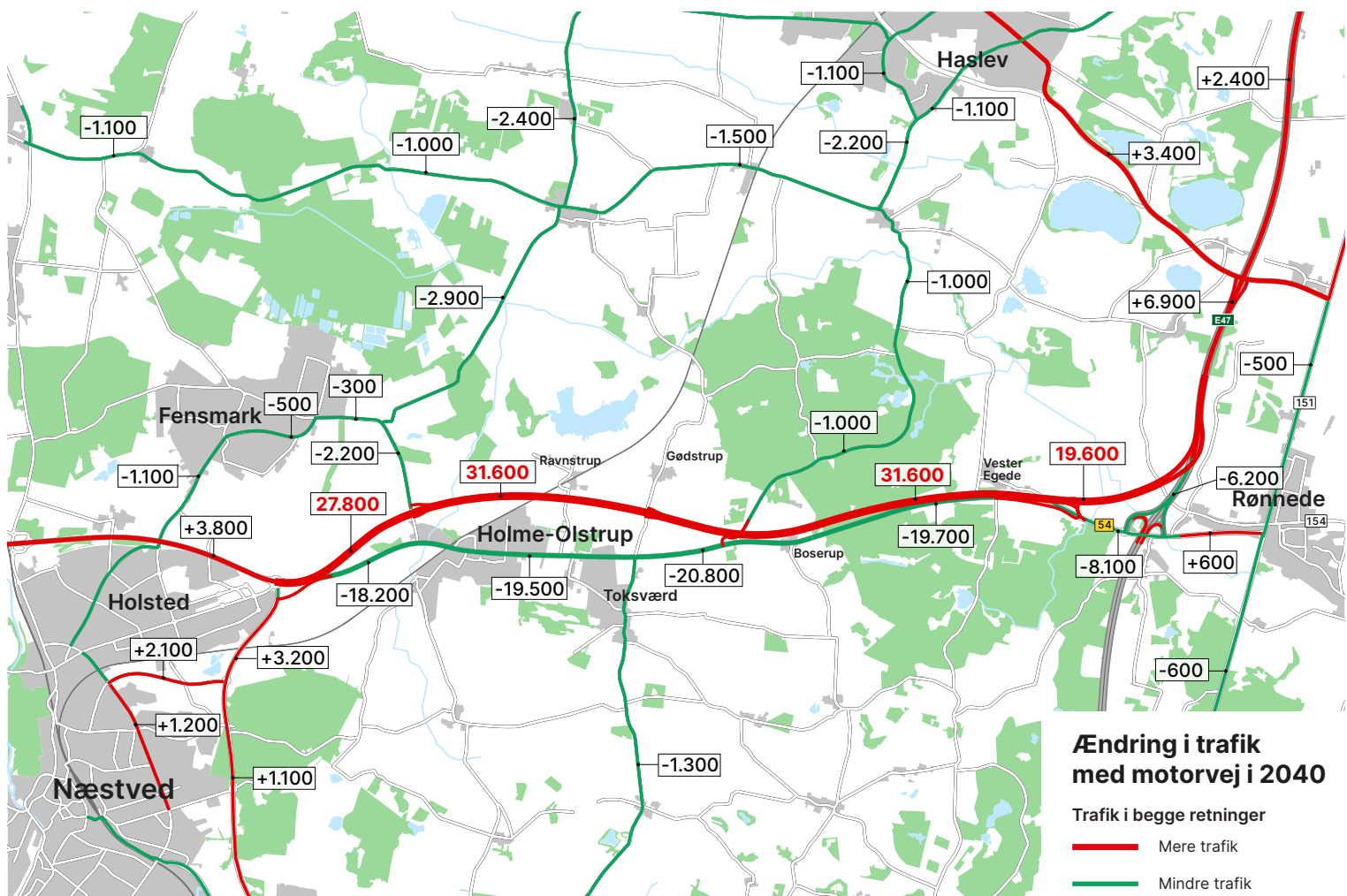
Omvendt forventes en tilsvarende stigning på Ny Ulsevej mellem Haslev og Sydmotorvejen som i øget grad forventes anvendt af trafik mellem Haslev og Næstved i fremtiden.

Trafikken på omfartsvejen nord om Næstved, forventes at stige med ca. 3.800 biler i døgnet i 2040

i forhold til hvis der ikke var en motorvej mellem Næstved og Rønnede. På den østlige omfartsvej forventes stigningen i trafik at være lidt mindre.

Kortet i figur 2 viser, hvor meget trafik der i 2040 forventes at køre på den nye motorvej og tilstødende veje og figur 3 viser hvilke veje der aflastes og hvilke veje der får mere trafik.

På projektets hjemmeside er der nærmere analyser og beskrivelse af resultater af trafikberegningerne i den trafiktekniske baggrundsrapport.



Figur 3 Kort med ændringer i hverdagsdøgnetrafik mellem basis (uden motorvej) og projektforslag (med motorvej) i 2040.

3. Tekniske forhold, herunder vej, afvanding og bygværker

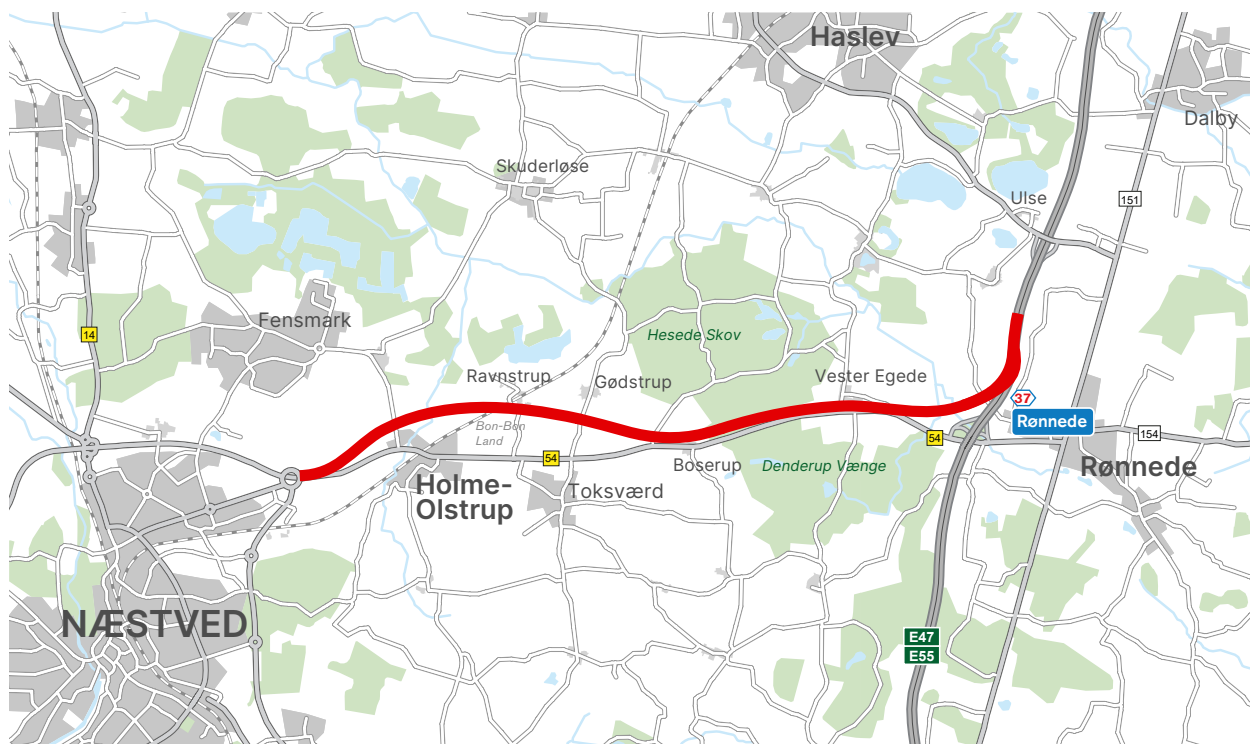
Der er gennemført en opdatering af de vej-, afvandings- og bygværkstekniske forhold. Særligt resultaterne fra miljøvurderingen af projektet, nye krav i lovgivningen, dialog med kommuner og borgere har medført mindre ændringer af linjeføringen, tilslutningsanlæg, skærende veje samt ændringer i antal og størrelser af faunapassager. For en detaljeret gennemgang henvises til miljøkonsekvensrapporten samt de tekniske rapporter for vejteknik, afvanding og bygværker, som er tilgængelige på projektets hjemmeside [Motorvej Næstved-Rønnede](#).

På projektets hjemmeside, er der et zoombart kort, hvor vejprojektet med forslag til permanente arealer og midlertidige arbejdsarealer er vist. Her vises

også de støjmæssige konsekvenser af et skitseforslag til ny motorvej mellem Næstved og Rønnede.

3.1 Linjeføring

Motorvejen starter ved Næstved i øst i forlængelse af den nordlige omfartsvej, der går under fordelerringen. Herfra fortsættes vejen i en kurve mod nord, så motorvejen går nord om Holme Olstrup. Motorvejen krydser Holmegaardsvej, der bliver ført over motorvejen. Der foreslås anlagt nye ramper ved Holmegaardsvej i østlig retning. Herfra drejer motorvejen mod syd, og krydser hen over jernbanen på en dæmning. Ravnstrupvej føres under motorvejen. Motorvejen føres under Gødstrupvej, hvor der foreslås anlagt et tilslutningsanlæg



Figur 4 Vejens linjeføring.



*Visualisering af Gisselfeldvejs overføring over motorvejen som er nedgravet forbi Vester Egede.
Visualiseret støjskærm mellem motorvejen og Vester Egede.*

med østvendte ramper. Øst for tilslutningsanlægget krydses Villa Galinavej som føres over motorvejen, og motorvejen føres igennem Hesede Skov lige nord for den nuværende landevej.

Ved udgangen af Hesede Skov krydser motorvejen Gisselfeldvej og fortsætter syd om Vester Egede delvist oveni den nuværende landevej som flyttes lidt mod syd. Øst for Vester Egede anlægges der et tilslutningsanlæg med forbindelse til den eksisterende landevej mod øst, og der udføres en ny lokalvej langs med motorvejen mod vest, med forbindelse til den eksisterende landevej og med adgang til Gisselfeldvej og til Denderupvej samt til Camp Adventure, hvor der etableres en ny indkørsel/udkørsel.

Øst for tilslutningsanlægget forbindes motorvejen til Sydmotorvejen mod nord med 2 spor i hver retning via en ny bro over den eksisterende Sydmotorvej. Der er dog som besparelse foreslået, at denne strækning kun anlægges med 1 spor i hver retning.

Trafikken mellem den nye motorvej og Sydmotorvejen fra og mod syd skal benytte det nye tilslutningsanlæg ved Vester Egede og det eksisterende tilslutningsanlæg nr. 37 ved Rønnede, som ikke forventes ombygget i forbindelse med projektet.

Tilsvarende skal trafikanter fra nord, der skal mod Rønnede og Faxe, benytte det eksisterende tilslutningsanlæg som i dag.

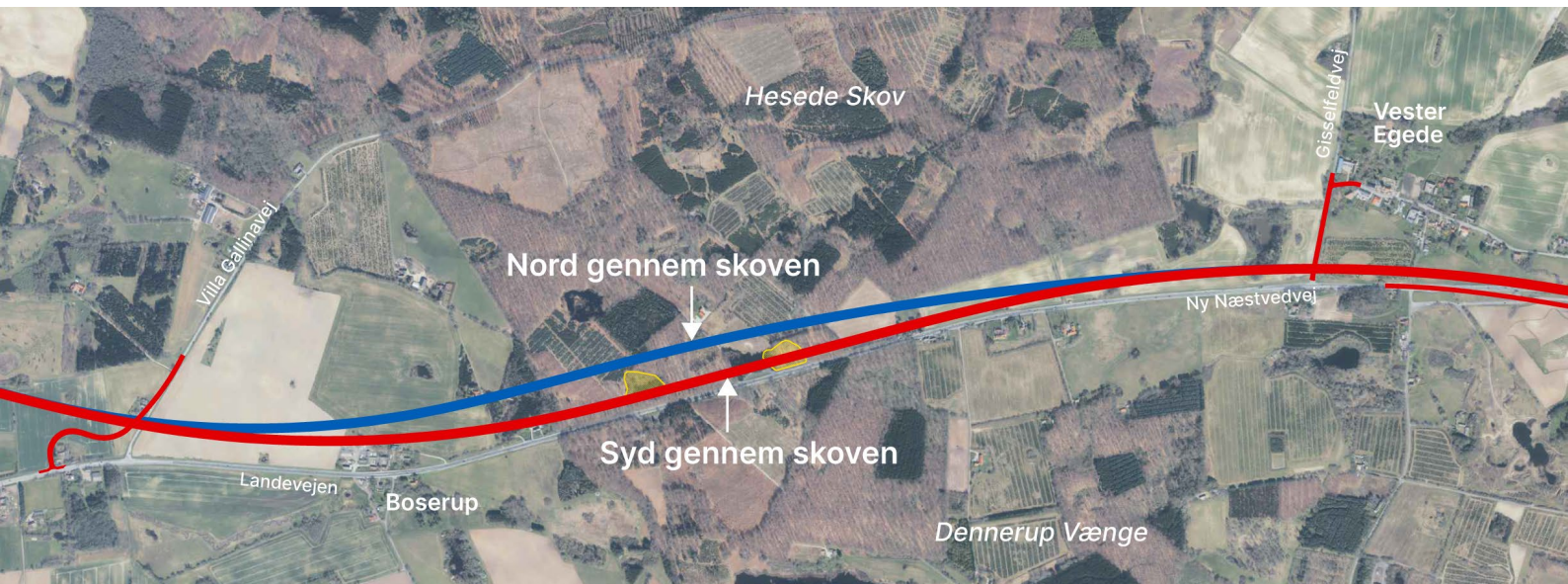
3.2 Variant "Nord og Syd gennem skoven"

Der er undersøgt en variant på strækningen mellem Boserup og Vester Egede, så der er 2 forslag til linjeføringen på den ca. 4 km lange delstrækning. De 2 forslag er benævnt henholdsvis "Nord og syd gennem skoven".

Variant "Syd gennem skoven" svarer stort set til det forslag som er besluttet i 2017 med linje-

føring A, mens "Nord gennem skoven" er flyttet op til ca. 100 m længere mod nord. Variant "Nord gennem skoven" vil bevare et såkaldt fattigkær/hængesæk som er beliggende lige umiddelbart nord for den eksisterende landevej.

Den trafikale funktion for de 2 forslag er ens. Der er forskelle i arealforbrug og ekspropriation, natur og miljø, landskabsforhold og økonomi. I notatet "Nord og syd gennem skoven" som kan findes på projektets hjemmeside er forskellene oplyst.



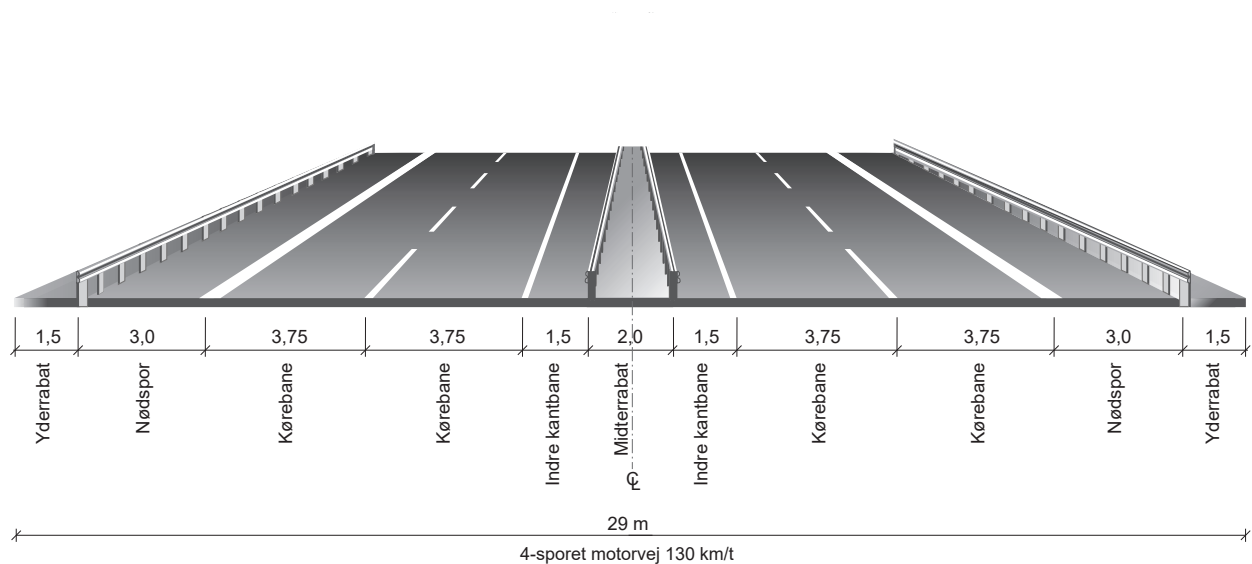
Figur 5 Udklip af projektet gennem Hesede skov. Nord (blå linje) og Syd (rød linje) gennem skoven.



Tilgroet vandhul med hængesæk i Hesede skov

3.3 Tværprofil

Dette tværnsnit ligger til grund for projektundersøgelserne.



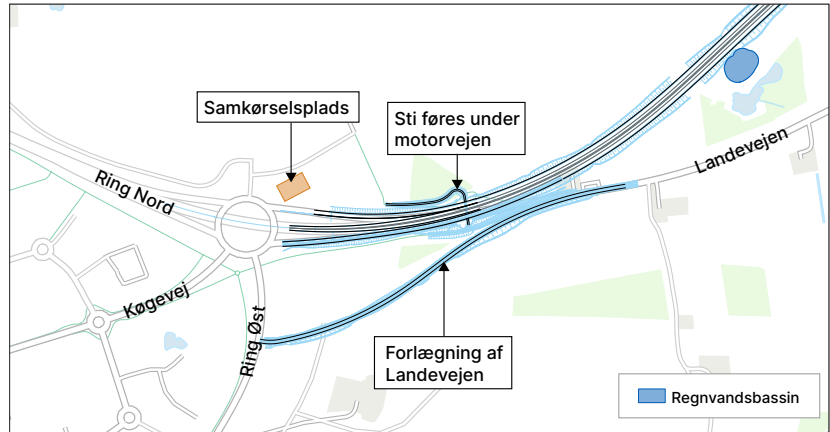
Figur 6 Undersøgt tværprofil for ny motorvej mellem Næstved og Rønnede. Det er i forbindelse med besparelser i projektet foreslået at reducere den samlede bredde med op til 2,5 m ved at gøre kørespor og indre kantbane lidt smallere. De endelige bredder afklares først i næste fase.

3.5 Skærende veje

Der er forudsat ændringer af følgende veje beskrevet fra vest mod øst.

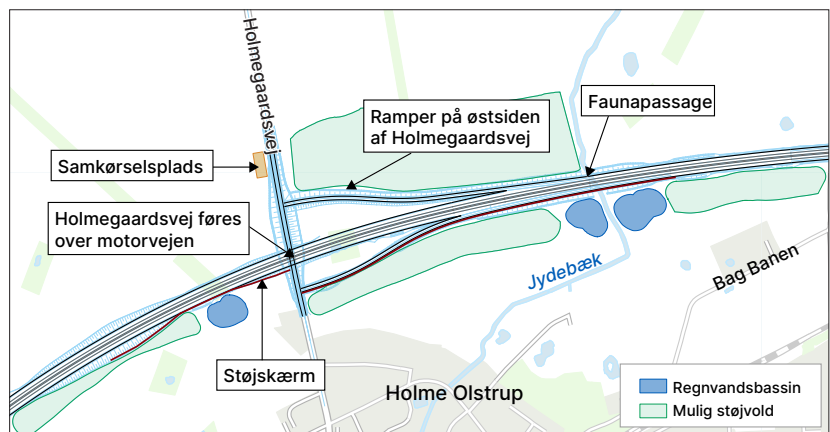
Fordelerringen ved Næstved

Den nordlige omfartsvej fortsætter under fordelerringen og direkte ud i motorvejen. Fordelerringen forventes ikke ombygget andet end i mindre grad på til- og frakørselsramperne. Den eksisterende landevej forlægges mod syd og tilsluttes Ring Øst syd for fordelerringen



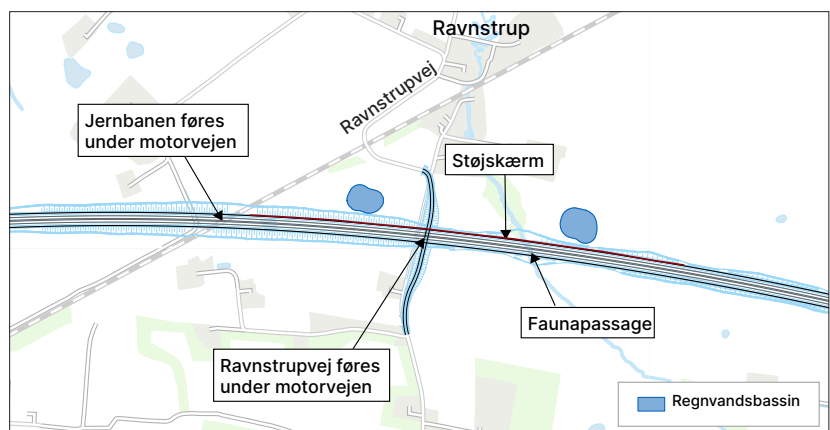
Holmegårdsvej

Holmegårdsvej føres over motorvejen. Der foreslås anlagt ramper fra Holmegårdsvej mod øst. Der anlægges en samkørselsplads langs Holmegårdsvej.



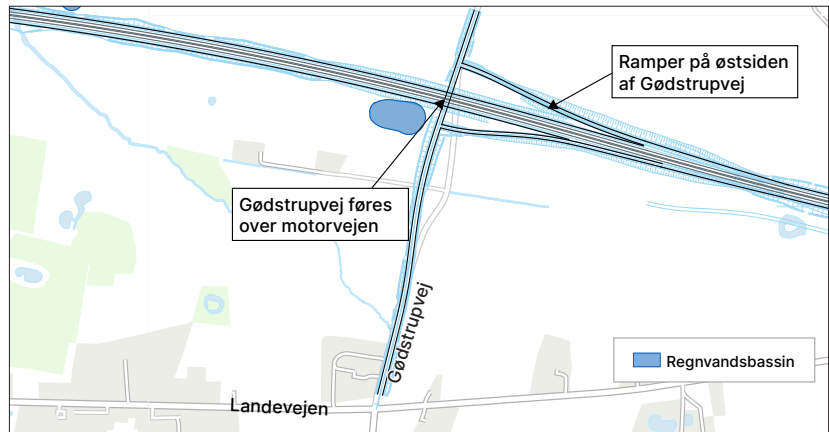
Ravnstrupvej

Ravnstrupvej føres under motorvejen. Den endelige linjeføring detaljeres i næste fase, da der er udfordringer med højt grundvand i området, som skal håndteres.



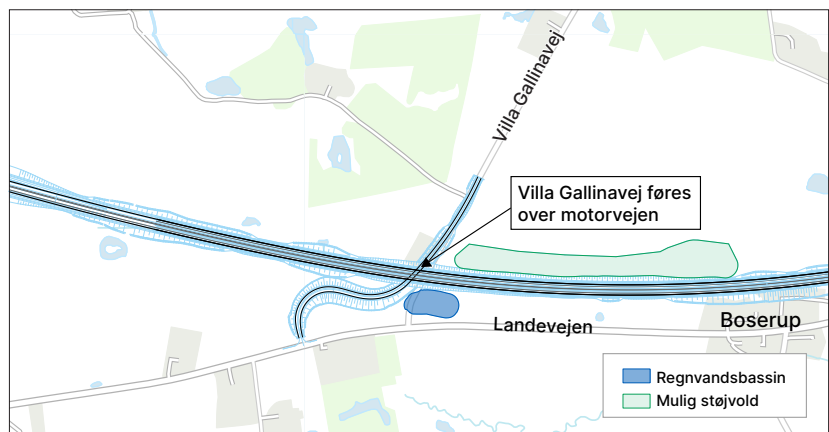
Gødstrupvej

Gødstrupvej føres over motorvejen og der foreslås anlagt ramper i østlig retning. Gødstrupvej opgraderes mellem motorvejen og den eksisterende landevej.



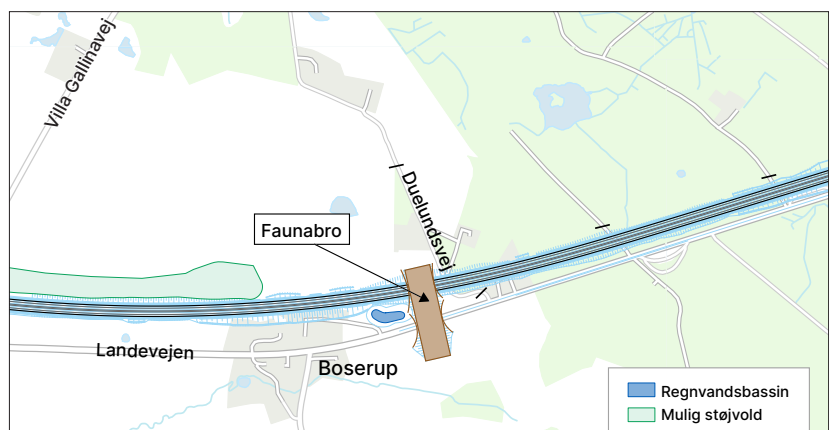
Villa Galinavej

Villa Galinavej forventes ført over motorvejen og tilsluttet den eksisterende landevej. I næste fase vil der blive set på om tilslutningen kan optimeres, således, at der forlægningen af Villa Galinavej kan gøres mindre.



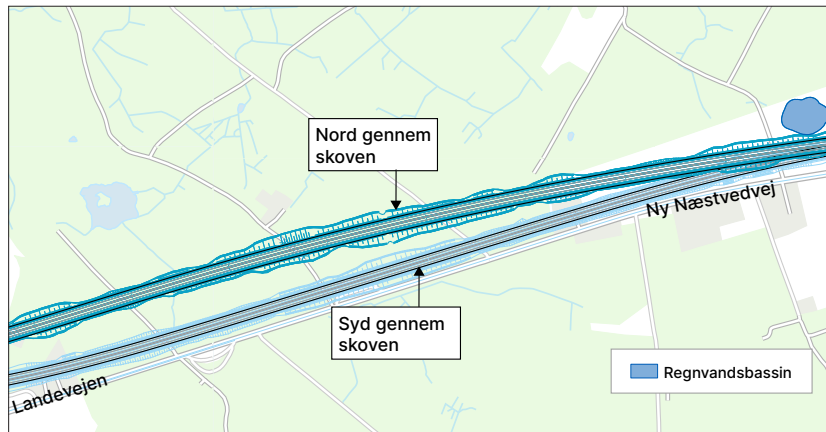
Duelundsvej

Duelundsvej lukkes ved motorvejen. Der bliver fremover adgang til og fra Duelundsvej fra Villa Galinavej. Lige vest for Duelundsvej planlægges anlagt en større faunapassage over motorvejen. Skitsen viser forslag "syd gennem skoven",



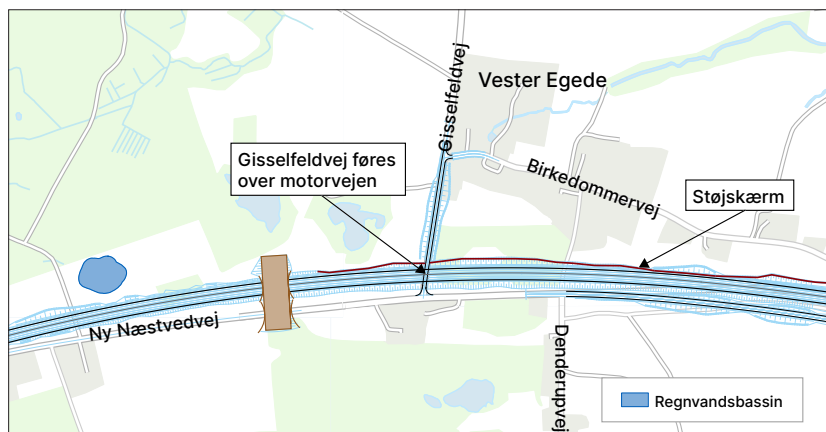
Skovveje i Hesede skov

Flere skovveje hvor der i dag er adgang til landevejen lukkes i Hesede skov nord for motorvejen



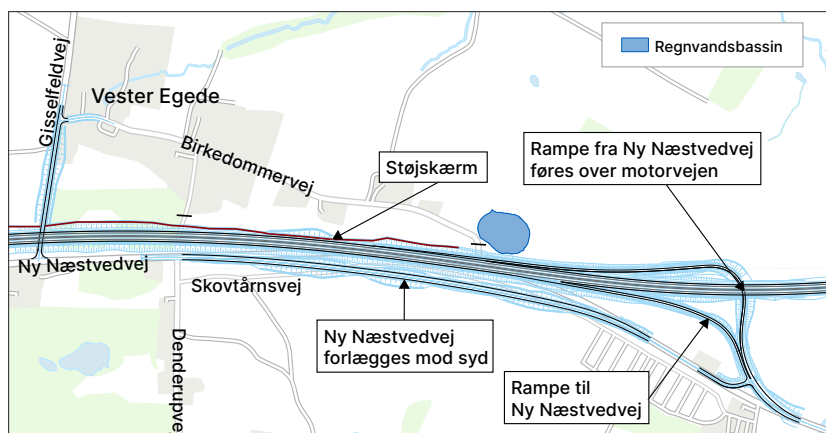
Gisselfeldvej/Denderupvej

Gisselfeldvej føres over motorvejen og tilsluttes den eksisterende vej som i dag. Vest for Gisselfeldvej planlægges anlagt en ny faunapassage over motorvejen. Denderupvej tilsluttes den eksisterende landevej som i dag. Der bliver ikke fremover adgang til Camp Adventures P-plads via Denderupvej.



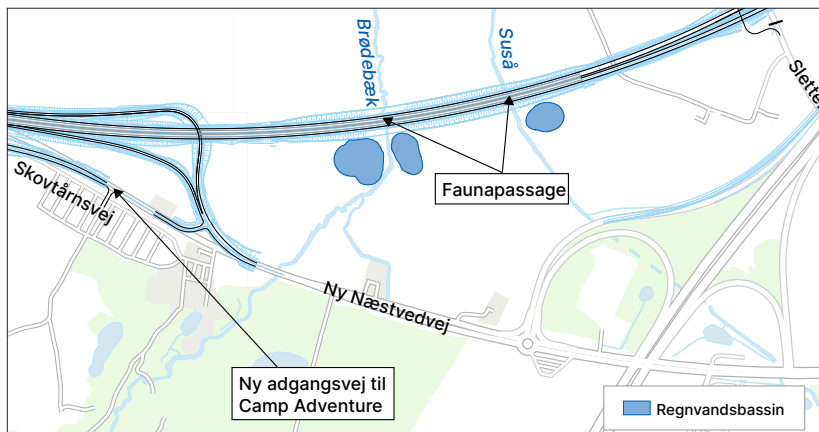
Birkedommervej

Birkedommervej lukkes og der bliver fremover kun adgang til Vester Egede via Gisselfeldvej



Ny adgang til den tidligere landevej ved Camp Adventure

Der etableres ny adgang til landevejen ved Camp Adventure. Den endelige udformning af krydset beslutes i næste fase med hensyn til blandt andet trafiksikkerhed og cyklister.



3.6 Samkørselspladser

Der etableres to nye samkørselspladser ved henholdsvis fordeleringen ved Næstved og ved Holmegårdsvej. Den endelige udformning og størrelse beslutes i næste fase. Udvidelsen af de 2 eksisterende samkørselspladser ved tilslutningsanlæg nr. 37 indgår som mulige tilvalg i projektet, som kan etableres, hvis der findes særskilt finansiering hertil.

3.7 Cykler

Der er cykelsti langs den eksisterende landevej mellem Næstved og Rønnede. Disse forudsættes bibeholdt. Trafikken på den nuværende landevej bliver væsentlig mindre når motorvejen åbner, så det bliver mere trygt at cykle langs denne og mere sikkert, at krydse denne som cyklist i fremtiden.

Lige øst for fordeleringen ved Næstved føres der en sti under motorvejen, som forbinder Kalsagervej og Landevejen.

Hvis forslaget "Syd gennem skoven" vælges vil den nordlige cykelsti igennem skoven muligvis blive nedlagt i anlægsperioden, da motorvejen i givet fald skal anlægges meget tæt på den nuværende landevej. Dette beslutes først i næste fase af projektet.

Den eksisterende landevej forlægges lidt mod syd på strækningen fra omkring Denderupvej til det nye kryds ved Camp Adventures parkeringsplads. Der anlægges brede cykelbaner på denne strækning.

Der er derudover medtaget et tilvalg om anlæggelse af en stikrydsning i Hesede Skov. Placering af en evt. stikrydsning er forskellig i de 2 forslag "Nord og Syd gennem skoven" grundet de terrænmæssige forhold. I givet fald der tilvælges en stikrydsning skal den endelige placering koordineres med lodsejer og kommunen i forhold til optimal sammenhæng med det øvrige stisystem i området.

3.8 Bygværker

Der er forudsat etableret cirka 20 nye bygværker (over- og underføringer) i forbindelse med den nye motorvej. Det gælder i forbindelse med over- og underføringer af eksisterende veje, stier og som nye faunapassager. Derudover er der en række små faunapassager målrettet mindre dyr.

I den brotekniske beskrivelse, der kan findes på projektets hjemmeside, er bygværkernes størrelse med videre gennemgået i flere detaljer.

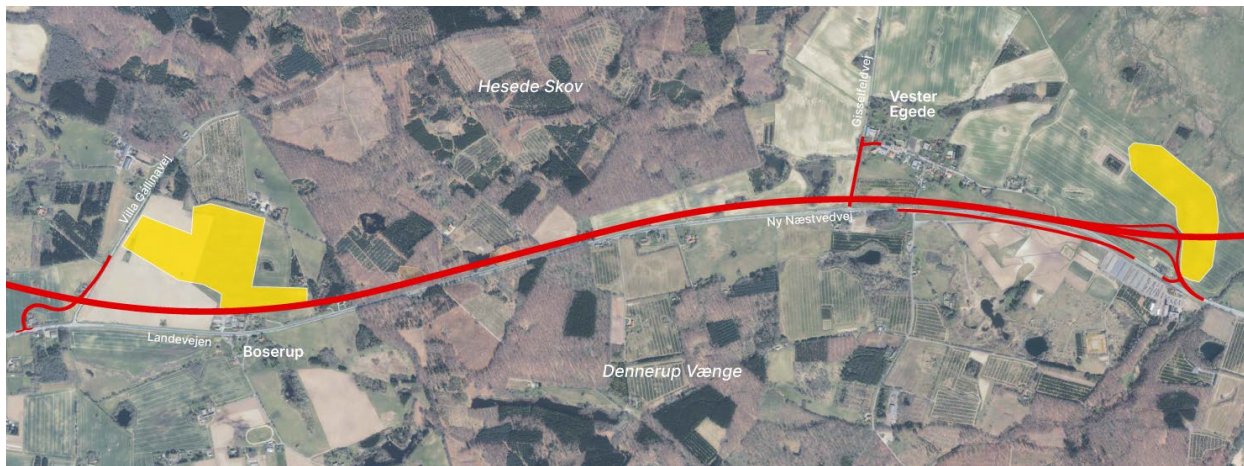
3.9 Afvanding

Hele strækningen forudsættes anlagt som en 4-sporet motorvej med kantopsamling. Det vil sige, at vejvandet ledes i lukkede rør til regnvandsbassiner, hvor det opsamles og forsinkes, inden det ledes videre ud til recipienter. Dette skyldes blandt andet, at strækningen er beliggende i et område med særlige drikkevandsinteresser.

I den afvandingstekniske beskrivelse, der kan findes på projektets hjemmeside, er de nærmere detaljer for det afvandingstekniske projekt beskrevet.

Visualisering af fremtidig motorvej med faunapassage vest for Vester Egede





Figur 7 To undersøgte områder (Boserup hhv. Vester Egede, markeret med gul) i forhold til mulig indvinding af råstoffer.

3.10 Geotekniske forhold

Den nye motorvej vil forløbe gennem et moræne-landskab med forholdsvis store terrænforskelle. Der træffes overvejende moræneler og lokalt smeltevands- og ferskvandsaflejringer. Der er som udgangspunkt for de geotekniske vurderinger gennemgået et antal eksisterende boringer, ligesom der er gennemført nye boringer. Undersøgelserne er gennemført for at vurdere de forventede funderingsmetoder for bygværker, vurdere muldtykkelser, udsætningsprocenter og blødbundsmængder m.m. Der skal i den næste fase gennemføres et mere detaljeret geoteknik undersøgelsesprogram, for at få et mere sikkert grundlag til dimensionering af motorvejen og håndtering af jord.

3.11 Indvinding af råstoffer

Der er undersøgt 2 områder, hvor det vurderes, at der er mulighed for at indvinde råstoffer til projektet (gennem såkaldt "sidetag"). Det drejer sig om 2 områder ved henholdsvis Boserup og ved Vester Egede. De 2 områder er vist på figur 7.

Der er foretaget indledende geotekniske undersøgelser og vurderinger for at kortlægge områderne. Disse indikerer, at der er egnede materialer til indbygning i en kommende motorvej. Det gælder primært grusmaterialer egnet som bundsikring til opbygning af motorvejen. Ved at indvinde råstofferne lokalt vil der blive sparet på indvinding andre steder og transport- og klimabelastningen vil blive reduceret. Der vil skulle foretages mere detaljerede undersøgelser i næste fase af projektet for konkret at fastlægge omfanget af udgravninger. I miljøkonsekvensrapporten er de nærmere forhold omkring udgravningerne, genopretningen m.m. vurderet og beskrevet i flere detaljer.

4. Miljø, herunder støj

Der er gennemført en miljøkonsekvensvurdering (MKV) for projektet. Den samlede miljøkonsekvensvurdering kan læses på projektets hjemmeside, på dette link [Motorvej Næstved-Rønnede](#). Miljøkonsekvensrapporten indeholder en vurdering af de plan-, miljø- og naturforhold, der påvirkes ved gennemførelse af projektet. Der er ligeledes en del kort med diverse temaer integreret i den samlede miljøvurdering.

Som en del af miljøkonsekvensvurderingen er der udarbejdet en miljø- og naturkortlægning, som sammen med en række tekniske notater danner grundlag for vurderingerne. Miljø- og naturkortlægningen er dermed en del af den samlede miljøkonsekvensrapport.

Nedenfor fremgår en overordnet sammenfatning af de væsentligste emner, der indgår i miljøkonsekvensrapporten.

Det drejer sig om:

- Landskab og visuelle forhold
- Arkæologi og kulturarv
- Friluftsliv og rekreative interesser
- Natur og biodiversitet,
- Natura 2000
- Overfladevand
- Kulturarv
- Jord og grundvand
- Støj

Visualisering af området øst for Vester Egede med kig mod øst med den nye motorvej i baggrunden



Konsekvenser ved besparelser

Der er i afsnit 1.3 beskrevet at der undervejs i projektforslaget er foretaget nogle tilpasninger og optimeringer af projektet, så det kan gennemføres indenfor den afsatte bevilling.

I forhold til miljøvurderingerne er det primært en reduktion af bredden på de 2 store faunabroer ved hhv. Boserup og vest for Vester Egede der vurderes at have en konsekvens.

Det kan potentielt have en konsekvens for padder, for større pattedyr (herunder kron- og kronbjørster).

Såfremt bredden reduceres vil de ikke opfylde de vejledende krav for passagernes bredde for kron- og kronbjørster. Det er dog vurderingen, at kron- og kronbjørster på grund af vildthejning langs hele vejen vil finde passagerne og stadig benytte dem i et omfang, der er lidt mindre, end hvis de opfyldte de vejledende krav til mindstebredde på 50 meter.

Denne vurdering er foretaget på baggrund af fotoregistreringer af forskellige passagertyper i Sverige, som viser at kron- og kronbjørster anvender passager ned til 4 meter bredde, men har en tydelig præference til bredere passager. Mindstekravene på 20 meters bredde vurderes at være opfyldt for de øvrige pattedyr.

For de øvrige dyrearter vurderes en reduktion i bredden ikke at have nogen påvirkning.

Landskab og visuelle forhold

Området er præget af en varieret topografi med både flade og kuperede terræner, og projektet vil medføre store landskabelige påvirkninger. Det skyldes, at den nye motorvej på store strækninger forløber gennem bevaringsværdige landskaber. Landskabet har dog allerede i dag et teknisk præg på grund af den eksisterende Rute 54 og andre tekniske anlæg i den vestlige del af projektområdet nær Næstved.

Motorvejen vil imidlertid udgøre en ny og markant barriere, som deler landskabet op i to. Derudover vil motorvejen gennemskære et udpeget værdifuldt kulturmiljø nordvest for Holme-Olstrup, hvor den vil være meget synlig. Det skyldes, at motorvejen flere steder på denne strækning etableres på en ny dæmning og derfor vil være hævet over det omgivende terræn.

Arkæologi og kulturarv

I forbindelse med anlægsarbejderne er der risiko for at støde på skjulte fortidsminder, som i givet fald skal udgraves og kortlægges.

Den væsentligste påvirkning i forhold til kulturarv vurderes at være for de to værdifulde kulturmiljøer Holmegaard Gods og Gødstrup og for nogle få beskyttede sten- og jorddiger i relation til stjerneudskiftning ved Gødstrup og rundt om Hesede Skov. Konsekvensen for denne kulturarv vil være væsentlig på grund af den velbevarede stjerneudskiftning syd for Gødstrup, og fordi vejen vil udgøre en markant barriere i det åbne herregårdslandskab syd for Holmegaard Gods.

Friluftsliv og rekreative interesser

Der bliver inddraget rekreative arealer, og motorvejen vil udgøre en barriere, og dels vil brugere af de nærmest beliggende rekreative områder og klubber såsom KFUM-spejderne og Modelflyverklubben kunne opleve støj fra motorvejen.

For de rekreative interesser vurderes det at barriereeffekt og støj vil medføre en væsentlig påvirkning for brugere af klubber i området og friluftsområder som Camp Adventure og skovene.

Natur og biodiversitet, herunder Bilag IV-arter

Padder

De hyppigst forekommende arter i området er stor vandsalamander, lille vandsalamander, springfrø og grøn frø. Derudover er der fund der indikerer, at markfirben spredes langs jernbanen.

Uanset om motorvejen placeres Syd gennem skoven eller Nord gennem skoven, vil den medføre inddragelse af det samme antal levesteder i form af ynglevandhuller og rasteområder. Permanent fjernes i alt fem vandhuller, som både er levested

for padder listet på habitatdirektivets bilag IV og for padder, som er fredede efter artsfredningsbekendtgørelsen. Derudover påvirkes en del af et vandhul, hvor der er registreret grøn frø, som er fredet efter artsfredningsbekendtgørelsen. Disse vandhuller vil alle blive erstattet af andre levesteder, så den økologiske funktionalitet for bilag IV-arterne kan opretholdes. Der laves også nye vandhuller til grøn frø og skrubbudse.

Rasteområder, som påvirkes, vil blive erstattet med andre, som har en tilsvarende eller bedre kvalitet. Det sikrer, at den økologiske funktionalitet kan opretholdes i både anlægsfasen og i driftsfasen. Endelig sættes der paddehegn op, så trafikdrab undgås, mens motorvejen anlægges, og når den er taget i brug.

Med disse afværgetiltag kan det undgås at påvirke bestandene af padder.

Markfirben

Der er registreret markfirben langs jernbanen, og observationer tyder på, at de benytter jernbanen som spredningskorridor. For at undgå, at skygge fra vejbroen på jernbanedæmningen påvirker markfirbenenes habitat, ryddes vegetationen langs jernbanen, og der etableres nye yngleplad-

Stor vandsalamander er en af de bilag IV-arter, som lever i projektområdet. Her ses et eksemplar på larvestadiet.

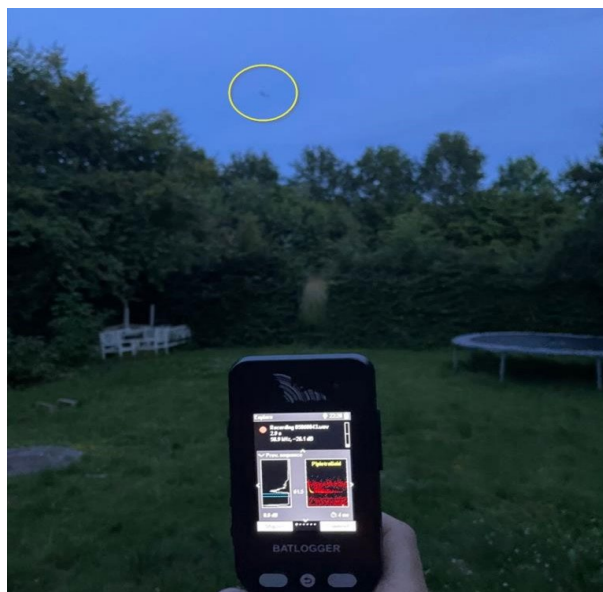


ser. På den måde forbedres forholdene for markfirben og områdets økologiske funktionalitet kan opretholdes i anlægs- og driftsfasen.

Flagermus

Der er i 2024 foretaget omfattende flagermusundersøgelser langs linjeføringerne fra Rønnede til Næstved for at kortlægge nøglehabitater, vigtige habitater, yngle- og rastelokaliteter og ledelinjer. Der er ved undersøgelserne i 2024 i alt registreret ti arter af flagermus, hvor Hesede Skov og Denderup Vænge udgør vigtige habitater for alle registrerede arter. Der er ikke registreret yngle- eller rasteområder inden for undersøgelsesområdet, og derfor kan det udelukkes, at levesteder for flagermus påvirkes.

For at områdets økologiske funktionalitet kan opretholdes, bliver alle flagermussegnede træer, som fældes, erstattet i størrelsesorden 1:3. Der vil desuden blive etableret otte nye faunapassager, som alle etableres med lystætte skærme, så flagermusenes mulighed for at transportere sig rundt i landskabet opretholdes. Antallet af individdrab vil således være mindre end i dag. Endelig er det vurderet, at støj og lys i projektets anlægs- og driftsfase ikke medfører en påvirkning af flagermus. Med disse afværgetiltag kan det undgås at påvirke bestanden af flagermus.



Håndholdt lytteudstyr anvendt ifb. flagermusundersøgelser. Her optages en dværgflagermus

Odder

Der kan potentielt være odder i de vandløb, som motorvejen skal krydse. Der er endnu ikke registreret odderhuler eller andre tegn på en bestand, men arten spredes med al sandsynlighed i vandløbene og er observeret i Suså. Derfor vil der blive etableret faunapassager med banketter langs de berørte vandløb. På den måde undgås risiko for trafikdrab, og muligheden for spredning i vandløbene bevares.

Brødebæk
– nedstrøms Ny Næstvedvej



Pattedyr

Etablering af motorvejen vil medføre, at der skal fjernes arealer, som er levested for pattedyr, f.eks. i Hesede Skov. Her vurderes rydningen dog ikke at påvirke pattedyrene direkte, da de vil flygte fra området, før det sker, men deres levesteder inden for vejens areal forsvinder.

Arealet ved Boserup, som i anlægsfasen benyttes til sidetag, vil efter endt indvinding af råstoffer overgå til naturområde, der vurderes at blive et velegnet levested for især mindre pattedyr.

På den nuværende landevej må der køres 70 - 80 km/t, mens der må køres 130 km/t på den nye motorvej, som også vil være bredere end landevejen. Uanset om man vælger linjeføringerne Syd gennem skoven eller Nord gennem skoven, vil motorvejen medføre en øget fragmentering af arealerne. Derudover vil der blive sat hegn langs motorvejen af hensyn trafiksikkerhed, og det vil øge barriereeffekten. Derfor er der som en del af projektet indarbejdet i alt otte faunapassager, så dyr kan passere motorvejen. Seks af dem er faunaunderføringer, hvoraf fire er passager med banketter langs vandløb, så blandt andet odder kan krydse under vejen. De to andre faunapassager er store broer, som hjortevildt kan benytte til at passere hen over motorvejen. For at skabe tryghed for dyrene og for at lede dem hen til faunapassagen er der beplantning på selve broen og på vejen hen til den.

Faunapassagerne er udelukkende til brug for vildt, og der etableres således ikke stier til mennesker på dem. Alle passager er placeret i sammenhæng med vildtets eksisterende veksler og ledelinjer. På den måde sikres deres spredningsmuligheder på tværs af motorvejen, ligesom risikoen for trafikdræbte dyr på vejen reduceres.

Fugle

Støj og visuel forstyrrelse fra anlægsarbejdet vil lokalt forstyrre og potentielt fortrænge yngle- og trækfugle midlertidigt. Det vurderes, at selve arealinddragelsen vil udgøre den største negative påvirkning fra anlægsarbejdet. Hvor levesteder – herunder redepladser – helt bliver fjernet eller ødelagt på grund af anlægsarbejdet, vil fugle være nødsaget til at finde nye levesteder. Dette gør sig gældende i alle de områder, som motorvejen for-

løber gennem, men det er især vigtigt i skove og levende hegn, hvor de fleste arter har deres rede.

For ikke at påvirke aktive redepladser skal træfældning i forbindelse med anlægsarbejdet foregå uden for fuglenes yngletid, som er fra marts til august.

I Hesede Skov og Denderup Vænge vil forstyrrelsen især påvirke spurvefugle, kragefugle, duer og rovfugle, hvis levesteder og redepladser risikerer at blive ødelagt eller forstyrret, så fuglene fortrænges fra området nær motorvejen. Hesede Skov og Denderup Vænge udgør tilsammen et areal på ca. 1.385 ha.

I forbindelse med anlægsarbejdet er det nødvendigt at inddrage ca. 5,8 ha skov. Det svarer til 0,4 % af det samlede skovareal, som allerede i dag er påvirket af trafikstøj fra landevejen og fra andre aktiviteter i området. Derfor vurderes inddragelsen af 5,8 ha som en ikke væsentlig konsekvens for de fugle, som yngler i umiddelbar nærhed af motorvejen i Hesede Skov og Denderup Vænge. Det samme vurderes at gælde i det øvrige område, som motorvejen løber igennem. Dog kan det på steder med våde lavninger ikke udelukkes, at visse arter og/eller individer vil blive helt fortrængt fra området. For størstedelen af fuglearterne i undersøgelsesområdet vurderes det dog, at anlægsarbejdet ikke vil påvirke hverken regionale eller lokale populationer.

Rødlistede, fredede og invasive arter

En del levesteder for padde vil blive påvirket i anlægsfasen. I projektområdet findes spidssnudet og butsnudet frø, der begge er kategoriseret som næsten truet. Derudover findes flere andre paddearter, der er kategoriseret som livskraftige. For alle paddearter gælder, at yngle- og rasteområder, som inddrages i anlægsfasen, bliver erstattet forud for inddragelsen. Det betyder, at områdets økologiske funktionalitet kan opretholdes for alle arter, og derfor vurderes rødlistede padder ikke at blive påvirket.

Langt størstedelen af de registrerede fuglearter fra den danske rødliste er kategoriseret som værende livskraftige. Mest bemærkelsesværdigt er de relativt mange registreringer af løvsanger og gulspurv, der begge er kategoriseret som sårbare. Begge arter er spurvefugle, som i yngleperioden



Visualisering af faunabro over den nye motorvej (Syd gennem skoven) lige vest for Hesede Skov. Der er som en besparelse foreslået at denne reduceres i bredden.

er særligt følsomme over for støj, hvorfor det vurderes sandsynligt, at deres lokale bestande vil blive mindsket. Påvirkningen vurderes at berøre under 0,03 % af den samlede bestand for begge arter i Danmark.

Der inddrages levesteder for rødlistede pattedyr på det areal, hvor vejen anlægges. Det gælder for lækat, ilder, husmår og skovmår, der alle er kategoriseret som næsten truet på den danske rødliste. Til gengæld forventes grusgravsarealerne efter brug at kunne blive levested for alle arterne, fordi området ved Boserup også ligger i tilknytning til Hesede Skov. Desuden laves der faunapassager, så dyrene kan krydse vejen.

Der blev registreret 17 forskellige sjældne plantearter fordelt på de tre lokaliteter. De fleste er kategoriseret som livskraftig på rødlisten, mens liden steffensurt og bakketidsel er kategoriseret som næsten truet. For begge arter gælder, at de

potentielt vil blive påvirket i anlægs- og driftsfasen, da vejen enten passerer gennem eller tæt på de lokaliteter, hvor de er registreret.

Fredede arter

Almindeligt firben er registreret i Hesede Skov, hvor der skal ryddes et areal for at gøre plads til motorvejen. Før anlægsarbejdet sættes i gang, indsamles alle padder på dette areal ved hjælp af fangstkasser, og samtidig indsamles også firben. Resultatet er, at man undgår, at individer af arten går til på grund af kørsel og gravearbejde i anlægsfasen. Derudover etableres nye levesteder – bl.a. i det areal ved Boserup, der er udset til sidetag og erstatningsnatur. Derfor vurderes det, at bestandens bevaringsstatus kan opretholdes i dens naturlige udbredelsesområde.

Invasive arter

Der er registreret en del invasive arter langs vejstrækningen for motorvejen. Anlægsarbejdet

vil berøre arealer, hvor der vokser rød hestehov, kæmpe-bjørneklo, rynket rose og sildig gyldenris. Kæmpe-bjørneklo skal bekæmpes, mens rynket rose og sildig gyldenris ikke må transporteres bort fra det sted, hvor de vokser. For arealer med rød hestehov skal det sikres, at jorden ikke spredes til andre dele af projektet, medmindre den kan indbygges i en vejkasse.

Etablering af motorvejen vil medføre et lokalt tab af biodiversitet. Det skyldes især, at der skal ryddes et skovområde med vigtige levesteder. Når vejen er anlagt, vil det store areal med sidetag ved Boserup imidlertid overgå til naturområde. Lige som grusgravene ved Camp Adventure vil området få et varieret udtryk og blive til levested for dyr og planter. Der vil dog gå nogle år, før arealerne får karakter af naturområde og ikke længere bærer præg af indvindingsaktiviteter.

Beskyttet natur

Hvis motorvejen placeres Syd gennem skoven, skal der inddrages ca. 24.320 m² beskyttet natur, mens der ved en placering Nord gennem skoven skal inddrages ca. 13.077 m². Med andre ord skal der inddrages ca. 1,1 ha mere § 3-beskyttet natur, hvis vejen placeres Syd gennem skoven, end hvis den placeres Nord gennem skoven.

En anden forskel er, at der skal bruges et ca. 14,6 ha større areal til erstatningsnatur, hvis motorvejen placeres Syd gennem skoven.

Fredskov og anden skov samt værdifulde træer

Der skal fældes ca. 5,8 hektar fredskov, hvis motorvejen placeres Syd gennem skoven og 7,2 hektar, hvis den placeres Nord gennem skoven. Målt ud fra den såkaldte kontinuitetsscore er den berørte fredskov overvejende af lav kvalitet for Nord gennem skoven og overvejende mellemhøj for Syd gennem skoven.

Rydningen af fredskov vurderes lokalt at have en væsentlig påvirkning af biodiversiteten - især for arter, som er afhængige af et stabilt skovmiljø. Al fredskov, som inddrages permanent, vil blive erstattet som puljeskov, hvilket er betegnelsen for et

område, der gradvist udvikler sig til fredskov. Det forventes, at skoven vil blive erstattet i forholdet 1:2, så der kommer et nyt areal, som er dobbelt så stort som det, der inddrages. Det forsøges så vidt muligt at få lokale aftaler med lodsejere og kommuner omkring skovrejsning.

Beskyttede sten- og jorddiger, ledelinjer og småbiotoper

Der skal gennembrydes flere levende hegn og beskyttede sten- og jorddiger. Digerens biologiske værdi vurderes generelt at være lav, men hegn, diger og vandløb kan alle have funktion som ledelinje for dyr. De vigtigste af ledelinjerne bevares - f.eks. langs vandløbene.

Etablering af vejen vil også helt eller delvist påvirke tre vildtremiser, ni kratarealer og en del af en tidligere grusgrav.

Natura 2000

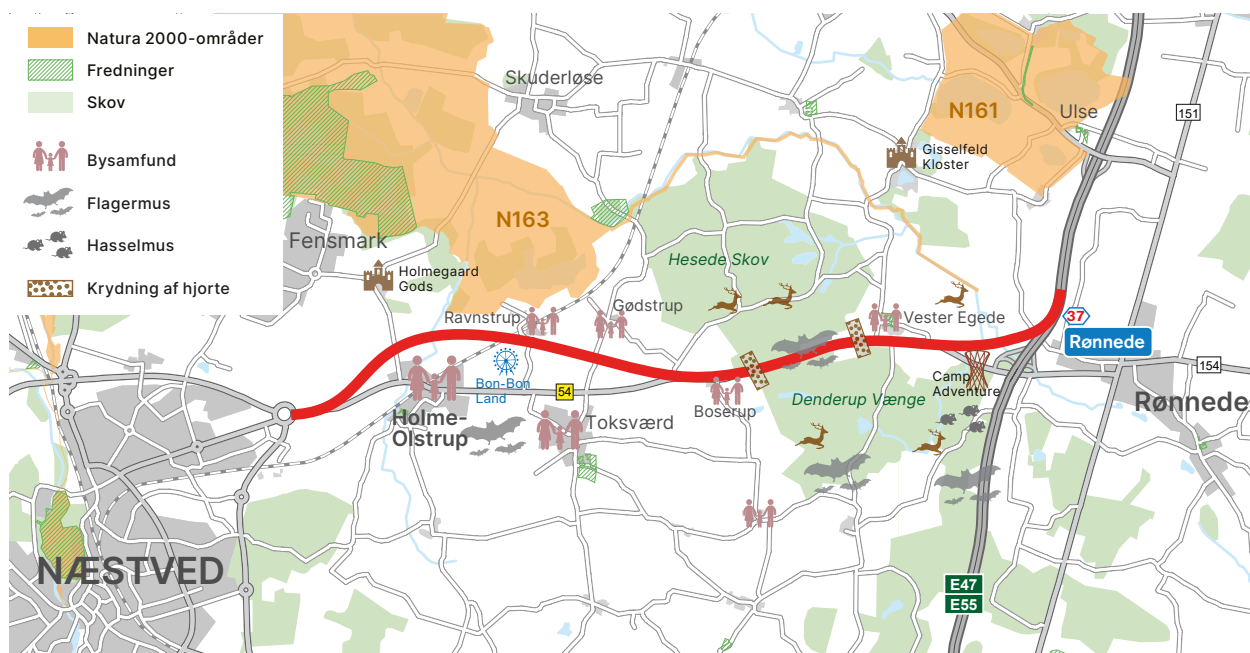
Der er lavet en Natura 2000-væsentlighedsvurdering af projektet, og de Natura 2000-områder, som indgår i vurderingen, er vist på Figur 8.

Natura 2000-væsentlighedsvurderingen konkluderer, at det ikke kan udelukkes, at der for enkelte miljøemner vil være en væsentlig påvirkning. Derfor er der gennemført en Natura 2000-konsekvensvurdering for disse emner.

Ifølge væsentlighedsvurderingen af N161 vil arealinddragelse fra vejen ca. tre kilometer væk ikke medføre en væsentlig påvirkning af Natura 2000-områdets bevaringsmålsætninger.

Ifølge væsentlighedsvurderingen for N163 kan det udelukkes, at visuelle forstyrrelser og arealinddragelse medfører en væsentlig påvirkning på Natura 2000-områdets bevaringsmålsætninger. Derimod kan det ikke udelukkes, at støj fra anlægs- og driftsfase vil medføre en påvirkning, og det vil derfor blive belyst i Natura 2000-konsekvensvurderingen.

I væsentlighedsvurderingen for N163 og N168 konkluderes det ligeledes, at det på det foreliggende grundlag ikke kan udelukkes, at udledning



Figur 8 Oversigtskort med blandt andet natur- og miljøforhold, herunder nærliggende Natura 2000 områder.

af vejvand kan påvirke nedstrøms vandforekomster samt de arter og habitatnaturtyper, som er tilknyttet. Derfor vurderes emnet i en Natura 2000-konsekvensvurdering.

I konsekvensvurderingen er der lavet beregninger af anlægsstøj og trafikstøj, som viser, at projektet ikke medfører en negativ påvirkning på Natura 2000-områdets bevaringsmålsætning eller af områdets integritet.

På baggrund af beregninger af udledning af overfladevand er konkluderet, at der heller ikke vil ske en påvirkning af vandforekomster. Derfor vil der heller ikke ske skade på de habitatnaturtyper og arter, som er tilknyttet. Dette er dog på betingelse af, at projektet gennemføres med følgende foranstaltninger:

- Der må ikke ske anlægsarbejder i Brødebæk og Suså, mens ørrederne migrerer. Tidsbegrænsningen for anlægsarbejder vil gælde for perioden november til marts.

- Der etableres renseforanstaltning ved regnvandsbassinerne, som reducerer koncentrationen af stoffer i udløbet, så tilstanden i søer og vandløb ikke forringes, og så opnåelse af deres miljømål ikke hindres. Den specifikke løsning vil foreligge på det tidspunkt, hvor de enkelte udledningstilladelser skal gives. I forbindelse med miljøkonsekvensvurderingen er der taget udgangspunkt i en renseløsning, som vil kunne opfylde miljøkvalitetskravene.

På baggrund af ovenstående gennemgang og afhjælpende foranstaltninger konkluderes det, at det uden rimelig tvivl kan fastslås, at projektet ikke skader Natura 2000-områdernes integritet. Det begrundes med, at Natura 2000-områderne og de arter og naturtyper, som de er udpeget for, ikke påvirkes negativt ifm. anlægsarbejder eller drift. Anlægsarbejderne vil kun medføre en kortvarig og ubetydelig påvirkning, og i driftsfasen vil projektet ikke medføre påvirkninger på Natura 2000-området.



Brunvandet sø.

Overfladevand

Aktiviteter i anlægsfasen vurderes ikke at medføre påvirkninger, der forringer de berørte vandområders tilstand eller hindrer deres målopfyldelse. Dette forudsætter dog, at der er iværksættes beskyttende foranstaltninger, mens ørred migrerer – bl.a. tidsbegrænsning for anlægsarbejder i Brødebæk og Suså. Tidsbegrænsningen for anlægsarbejder vil gælde for perioden november til marts.

Der mangler viden om, hvor meget grundvand, der skal pumpes op i anlægsfasen, og derfor er det ikke muligt at vurdere, hvordan det vil påvirke de berørte vandløb (Jydebæk, Tamosegrøften, Suså-Brødebæk). Gødstrup Engsø vurderes ikke at blive påvirket af grundvandssænkningen. Vurderingen gælder for både "nord og syd gennem skoven".

Projektets udledning af vejvand i driftsfasen forventes at overholde miljøkvalitetskravene, fordi der etableres rensning. Det betyder, at udledningen af vejvand ikke vil forringe tilstanden af

målsatte vandløb og søer, og projektet vil ikke være en hindring i opnåelse af miljømålene. Der er gennemført vurderinger omkring påvirkninger fra projektets udledningsforhold med følgende konklusioner:

- Påvirkning fra udledning med næringsstoffer vurderes ikke at medføre tilstandsforringelse eller hindring af miljømål i de målsatte vandløb og søer.
- Påvirkning fra ændringer i vandføring som følge af udledningerne kan have en konsekvens, som kræver vandløbsmyndighedens involvering.
- Påvirkning fra udledning af bassinvand vurderes ikke at medføre temperaturstigninger, som kan give anledning til forringelse i vandløb.
- Påvirkning fra permanent dræning omkring bygværker skal afklares nærmere i detailfasen og kan ikke vurderes på nuværende tidspunkt.

- Påvirkning fra ændring i lys og skyggeforhold som følge af de anlagte bygværker vurderes ikke at medføre forringelse eller hindring af målopfyldelse.
- Påvirkning fra forlængelse af rørlægningen i Slettehavebæk, vurderes ikke at medføre forringelse af tilstanden eller hindre målopfyldelsen.

Vurderingerne gælder for både "nord og syd gennem skoven".

Kulturarv

I forbindelse med anlægsarbejderne er der en risiko for, at man støder på skjulte fortidsminder. Museum Sydøstdanmark har foretaget en arkæologiske analyse inden og undersøgelseskorridor på ca. 600 meter i bredden i forbindelse med den nye miljøkonsekvensvurdering.

For størstedelen af områdets kulturarv vil etableringen af en ny Rute 54 ikke medføre store påvirkninger. Dog vil der være en væsentlig konsekvens for de to værdifulde kulturmiljøer Holmegaard Gods og Gødstrup og for nogle få beskyttede sten- og jorddiger i relation til stjerneudskiftning ved Gødstrup og rundt om Hesede Skov. Konsekvensen vil være væsentlig på grund af den velbevarede stjerneudskiftning syd for Gødstrup, og fordi vejen vil udgøre en markant barriere i det åbne herregårdsskabslandskab syd for Holmegaard Gods.

Hvis der under anlægsfasen findes spor af fortidsminder, skal arbejdet standses – jf. museumslovens § 27 indtil der er gennemført arkæologiske udgravninger af området.

Jord- og grundvand

Ved en del af de planlagte bygværker og langs motorvejen vurderes der at være behov for grundvandssænkning i anlægsfasen og dræning i driftsfasen. Dette gælder både for Syd gennem skoven og for Nord gennem skoven.

Det vurderes, at det forventede omfang af grundvandssænkning og dræning ikke vil ændre grund-

vandsforekomsternes mængde eller kvalitet. Grundvandssænkning og dræning forventes heller ikke at forhindre opretholdelse af miljømål om god kvantitativ og god kemisk tilstand i grundvandsforekomsterne.

Drikkevandsindvinding sker i andre jordlag end der, hvor grundvandssænkningerne vil foregå, og derfor bliver indvindingen ikke påvirket. Der vurderes ikke at ske påvirkning af beskyttede vådområder.

Ved anlægsarbejderne vil der skulle håndteres store mængder jord, der vil omfatte såvel forurennet som ikke-forurennet jord. Det skal i hele processen tilstræbes, at jord flyttes så få gange som muligt og at jord transporteres over kortest mulig afstand. Det er søgt at udnytte overskudsjorden til indbygning i støjvolde og evt. arealer i tilknytning til projektet hvor det kan lade sig gøre.

Det forventes generelt, at hovedparten af jorden, der skal håndteres ved anlægsarbejdet, vil være ren. En mindre del af jorden må forventes at være diffust forurennet ved nuværende og tidligere vej- og rabatarealer, områdeklassificerede områder og ved jernbanen. Derudover kan der forekomme forurening af ukendt karakter i kortlagte områder samt i områder med ukendte forureninger såsom ved ejendomme med eventuelle tilkoblede olietanke og ukendte tidligere aktiviteter.

Der forventes generelt ingen eller kun mindre påvirkninger på det omgivende miljø i forbindelse med håndtering af forurennet jord. Det kræver dog at jorden håndteres korrekt, herunder i forhold til spredning, udvaskning og sikring i forhold til evt. grundvandssænkninger.

Der skal forud for anlægsprojektet udarbejdes en jordhåndteringsplan, som beskriver håndtering af al jord samt de jordforureningsmæssige forhold i projektet. Håndtering af forurennet jord skal ske i henhold til jordforureningsloven og jordflytningsbekendtgørelsen.

Støj

Området vil blive påvirket af støj mens projektet anlægges og støj fra trafikken når vejen er anlagt. Der er gennemført støjberegninger af projektets påvirkninger ved hjælp af beregningsmetoden NORD2000. Til beregningerne er der opbygget en 3-dimensionel model for et område ud til 1000 meter på hver side af motorvejstracéet. I modellen indgår veje med trafikmængder, hastigheder og trafiksamensætning fordelt på køretøjstyper og døgnperioder.

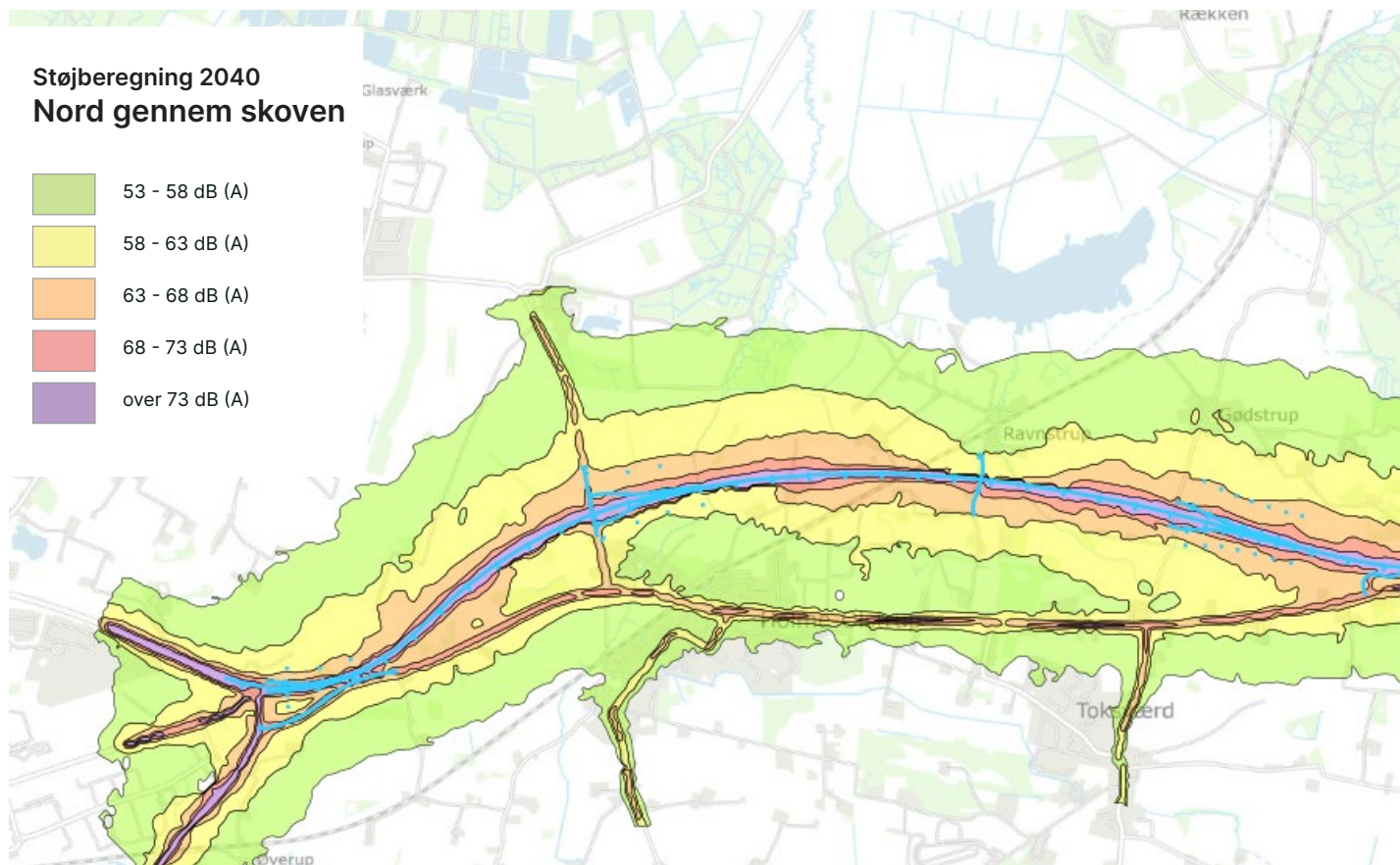
Overordnet set vil anlægsaktiviteterne være de samme for forlaget Syd gennem skoven og for Nord gennem skoven, og der vil i begge forslag forekomme støj og vibrationer fra anlægsarbejder for motorvejen og fra etablering af bygværker. Det er især boliger, som ligger tættere på anlægsarbejdet end ca. 50 meter, der kan blive påvirket af støj og vibrationer. I forbindelse med nedramning af spunsvægge vil støj og vibrationer dog også kunne mærkes i boliger, der ligger med en afstand af op til 200 meter til anlægsarbejdet. Nedramning

af spuns forventes primært at ske i forbindelse med anlæg af bygværker. Det er stort set det samme antal boliger, der berøres Syd gennem skoven og Nord gennem skoven. Der vil være perioder, hvor kriterieværdierne for støj fra anlægsarbejder ikke kan overholdes ved alle boliger. Det gælder særligt for de arbejder, det er nødvendigt at gennemføre udenfor normal arbejdstid. I de situationer kan generne begrænses ved god information og forebyggelse af unødvendig støj.

Når vejen er anlagt, er det beregnet at antallet af støjbelastede boliger i det undersøgte område falder. Det sker fra 404 boliger i en situation i 2040 hvor motorvejen ikke er anlagt (referencescenarie) til 359 boliger når motorvejen er anlagt for projektet med "syd gennem skoven" og 348 for "nord gennem skoven". Støjbelastningstallet reduceres fra 99,7 til 68,0 for "syd gennem skoven" hhv. 62,7 for "nord gennem skoven".

Antallet af stærkt støjbelastede boliger, der udsættes for støj over 68 dB, reduceres fra 89 til 36

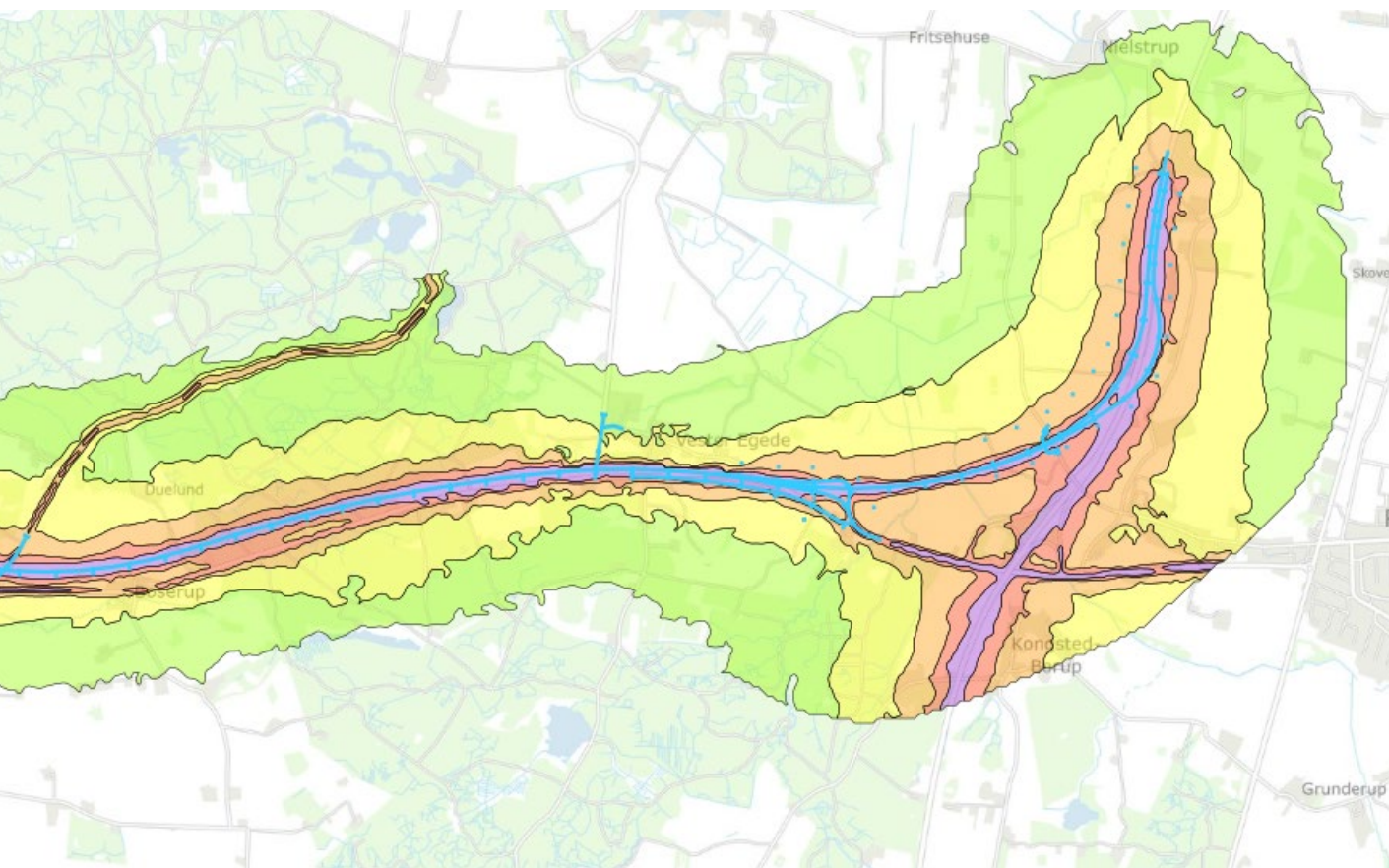
Figur 9 Forventet støjudbredelse i 2040 med forudsatte støjskærme og volde



4. MILJØ, HERUNDER STØJ



Visualisering af støjskærm nord for motorvejen set fra Ravnstrupvej nord for jernbanen



boliger for "syd gennem skoven" og 27 boliger for "nord gennem skoven".

Overordnet reduceres antallet af stærkt støjbelastede boliger, mens antallet af boliger med en støjbelastning på 58 - 63 dB stiger en smule.

Ved sammenligning med Referencescenariet kan det ses at 217 boliger vil få en reduktion af støjen på mere end 3 dB og 16 boliger vil få en forøgelse af støjen med mere end 3 dB ved "syd gennem skoven". Ved "nord gennem skoven" gælder at det er 228 der får en reduktion med mere end 3 dB og 8 boliger, der får en forøgelse på mere end 3 dB.

For at belyse mulige afværgeforanstaltninger er der gennemført beregning af effekten af en række støjskærme langs den nye motorvej. Det indgår følgende forslag til støjafskærmning i projektforslaget:

- **Holme Olstrup:** 8-12 m høj støjvold syd for motorvejen på begge sider af Holmegårdsvej kombineret med 5-600 m støjskærm, hvor der ikke kan anlægges vold. Den endelige udstrækning af støjvolden fastlægges først i næste fase af projektet grundet usikkerhed omkring omfanget af jordoverskud.

Visualisering af Nord gennem skoven



- **Ravnstrup:** 6 m høj støjskærm nord for motorvejen (ca. 860 m lang)
- **Vester Egede:** 6 m høj støjskærm nord for motorvejen som dog varierer i højden grundet terrænforholdene langs med motorvejen på den pågældende strækning (ca. 1000 m lang)

Der forventes en del jord i overskud når vejen anlægges. En del af dette forventes at kunne anvendes til at etablere støjvolde langs motorvejen omkring Holme Olstrup, hvor der er arealer til rådighed. Dette vil billiggøre projekt, mindske klimabelastningen og sikre en fornuftig anvendelse inden

for projektets rammer. Der er dog for nuværende usikkerhed om omfanget af den jord, der er i overskud. Dette vil ændre sig i de kommende faser når der bliver lavet flere og mere detaljerede geotekniske undersøgelser og projektet bliver yderligere detaljeret. Derfor vil det endelige omfang af jordvolde først blive afklaret i projektets næste faser.

Der henvises til projekttegninger for angivelse af de konkrete visninger af området med støjvolde og skærme. I miljøkonsekvensrapporten er de nærmere forudsætninger og resultater af støjberegningerne beskrevet og vurderet. Tegninger og miljøkonsekvensrapport er tilgængelig på [projektets hjemmeside](#).



5. Arealforhold

Projektet kræver dels areal til vejprojektet, som skal bruges permanent til selve vejanlægget, og dels arbejdsarealer, som skal bruges midlertidigt i anlægsfasen.

De nødvendige arealer til anlæg af en ny vej samt andre rettigheder erhverves gennem ekspropriation af en uvildig kommission, kaldet Ekspropriationskommission. Ekspropriation betyder tvungen afståelse (afgivelse) af ejendomsretten til ejendommen eller en del af ejendommen.

5.1 Arealbehov

På projektets hjemmeside kan findes et zoombart kort hvor vejprojektet og det vurderede arealbehov til projektet er vist. Det omfatter dels areal, der skal bruges permanent til selve vejanlægget, og dels arbejdsarealer, som skal bruges i løbet af anlægsfasen.

På kortet kan du søge på din adresse og zoome ind for at se, hvordan projektet berører din ejendom. Projektet er ikke endeligt besluttet i detaljer, og den præcise opgørelse af hvor meget areal, der skal afstås permanent til den nye vej og midlertidigt til arbejdsarealer, vil derfor først blive endeligt fastlagt i den senere detailprojektering.

Der er opgjort hvor meget areal, der skal erhverves til vejanlægget:

I permanent areal er indregnet 9,6 ha til mundingzoner ifm. faunapassagerne.

Der skal erhverves arealer til anlægget af den nye vej samt etablering af faunapassager, regnvandsbassiner og støjvolde. Derudover skal der nogle steder bruges arealer til nye under- og overføringer af krydsende veje.

Til anlægsarbejdet er der også behov for at erhverve arealer midlertidigt.

Arbejdsarealet er normalt 10 m bredt, på begge sider af vejstrækningen. Der skal desuden bruges midlertidige arbejdsarealer ved til- og frakørselsramperne, nye broer og rundt om regnvandsbassiner. Endeligt vil der midlertidigt blive behov for større arbejdsarealer i forbindelse med oplag af materialer, etablering af skurbyer og lignende.

Arealerne til det nye vejanlæg og til arbejdsarealer og andre rettigheder erhverves gennem ekspropriation.

De permanente arealerhvervelser samt placering og omfang af arbejdsarealer fastlægges i forbindelse med detailprojekteringen, og efterfølgende besluttet det endeligt ved de besigtigelses- og ekspropriationsforretninger, der gennemføres af Ekspropriationskommissionen.

Permanent arealbehov til vejanlægget	Midlertidige arbejdsarealer til anlægsarbejder	Antal ejendomme, der berøres af permanent eller midlertidig arealerhvervelse	Antal ejendomme, der forventes total eksproprieret
"Nord gennem skoven" Ca. 90 ha.	Ca. 92 ha.	Ca. 61	Ca. 31
"Syd gennem skoven" Ca. 88 ha.	Ca. 90 ha.	Ca. 60	Ca. 29

Tabel 2 Vurderet arealbehov til projektet.

5.2 Adgangsforhold

Projektet vil betyde en ændring af de nuværende kommuneveje, lokalveje og vejadgange for nogle ejendomme. Der vil være behov for at etablere nye lokale veje og nye adgangsveje til private ejendomme for at kunne sikre vejbetjening efter anlæg af den nye vej.

De endelige ændringer i adgangsforholdene fastlægges af Ekspropriationskommissionen ved en ekspropriationsforretning med deltagelse af de berørte lodsejere.

Ved anlæg af en ny vej vil flere landbrugsejendomme få marker på begge sider af vejen. Med henblik på begrænsning af omvejskørslen vil der blive arbejdet med jordfordeling.

5.3 Ekspropriation

Arealer, der skal bruges til projektet erhverves ved ekspropriation.

Der er udarbejdet et skitseprojekt for den nye vej. Det betyder, at det ikke kan siges præcist på nuværende tidspunkt hvor stort et areal, den enkelte ejendom skal af med. Opgørelsen er omtrentlig. Der kan komme ændringer, når den detaljerede projektering skal udføres i en senere fase, ligesom ekspropriationskommissionen har mulighed for at ændre på omfanget af ekspropriationerne.

Ekspropriationerne foretages af en kommission, der er uvildig og uafhængig af staten.

Ekspropriationskommissionen skal først godkende den nye vej, herunder placering af linjeføringen, regnvandsbassiner mv. Det er også her det

bestemmes hvilke arealer, der kan bruges midlertidigt til arbejdsarealer, og hvilke servitutter, der skal pålægges ejendommene.

Ekspropriationerne forløber i en proces, hvor naboer og ejere bliver hørt, hvorefter ekspropriationskommissionen skal tage stilling til evt. justering af projektet.

Kommissionen fastsætter erstatningen for arealer, servitutter og ulemper forbundet med vejprojektet.

På hele strækningen mellem Næstved og Rønnede forventes at 29-31 ejendomme skal eksproprieres. Der er siden 2017 eksproprieret 18 ejendomme.

I visse tilfælde er der mulighed for at fremrykke tidspunktet for ekspropriation af hele ejendomme, hvis der er særlige behov hos en ejer, som ikke kan afvente de ordinære ekspropriationer.

Sagerne behandles af Vejdirektoratet efter vejlovens § 45.

Ellers er det ekspropriationskommissionen, der vurderer, om en ejendom bliver så væsentligt berørt af projektet, at den kan eksproprieres i sin helhed. Kommissionen foretager en samlet vurdering ud fra forskellige forhold.

Ejendommene langs den eksisterende landevej er allerede i dag pålagt servitut om vejbyggelinjer, der betyder, at byggeri og varige anlæg mellem vejen og vejbyggelinjen ikke er tilladt.

Langs den nye motorvej forventes der at blive lagt vejbyggelinjer på 60 m fra vejens midte, hvortil der skal tillægges et højde- og passagetillæg.

5.4 Ledninger

Anlæg af den nye motorvej vil påvirke de eksisterende ledninger, der ligger i området. Det er fx både større gas- og elledninger. Der vil i den næste fase være behov for en nærmere dialog med de enkelte ledningsejere, for at aftale hvilke ledningsarbejder, der skal ske.

Der ligger desuden mange andre ledninger, kabler og rør, fx tele- og fiberkabler, mindre vand- og spildevandsledninger og elkabler, som også vil blive kortlagt og håndteret i den kommende projekteringsfase i samarbejde med de enkelte ledningsejere.

De væsentligste ledningsanlæg er Energinets Baltic Pipe ledning der krydser motorvejen lige øst for Næstved og Kontekkablet der krydser motorvejen lige øst for Gødstrupvej.

Der er allerede indledt en dialog med Energinet omkring forholdene for krydsning af Kontekkablet, som kræver grundige overvejelser om en teknisk løsning.

Derudover ejer Envida en gasledning, som på en længere strækning løber parallelt og krydser den kommende motorvej, og som skal forventes omlagt på længere strækning. Det drejer sig om en strækning på ca. 6 km.

Visualisering af motorvejen vest for Holme Olstrup nær Næstvedsenderen



6. Anlægsoverslag og bevilling

Anlægsoverslaget er udregnet ved anvendelse af Vejdirektoratets overslagssystem på baggrund af mængder, beregnet ud fra skitseprojektet, og enhedspriser beregnet ud fra tidligere gennemførte anlægsarbejder.

Fysikoverslaget er behæftet med usikkerhed, da udgifter bl.a. til ekspropriationer, jordarbejder og bro- og asfaltarbejder ikke kan beregnes præcist på forhånd. Vejprojektets detaljerede udformning, mængder mv. kendes først på et senere tidspunkt, ligesom udviklingen i priserne på ejendomsmarkedet og konjunktur- og konkurrencesituationen på licitationstidspunktet er af væsentlig betydning for anlægsudgifternes endelige størrelse. I henhold til retningslinjerne for ny anlægsbudgettering vil projektbevillingen på finansloven (ankerbudgettet) være basisoverslaget tillagt 10 %. Den samlede bevilling på finansloven vil være ankerbudgettet tillagt en reserve under Transportministeriets departement på 5 %.

Som det ses, er projektets anlægsoverslag højere end bevillingen, og der skal derfor findes besparelser og tilpasninger for at kunne anlægge projektet indenfor bevillingen. For forslaget "Nord gennem skoven" er anlægsoverslaget 320,3 mio. kr. højere end bevillingen med den for "Syd gennem skoven" er 357,1 mio. kr.

Den væsentligste grund til at anlægsoverslaget er steget, skyldes at markedspriserne er steget mere end den generelle prisfremskrivning. Det gælder for eksempel på elementer relateret til afvanding og belægnings, men også udgifter til arbejdsplads er steget. Udgiften til omlægnings af ledninger er ligeledes væsentlig højere end tidligere forudsat.

Der er som også beskrevet i afsnit 1.3 fundet nogle besparelser i projektet således at projektets bevilling kan overholdes.

Det omfatter blandt andet:

- Reduktion af motorvejens samlede tværsnit med op til 2,5 m.
- Anlæg af kun en vognbane i hver retning (inkl. nødspor) mellem Vester Egede og Sydmotorvejen
- Reduktion af 2 faunapassager ved Boserup og Vester Egede med op til 30 m.
- Udbygning af 2 samkørselspladser ved Rønnede.
- Fjernelse nødspor på ramper.

Flere af disse elementer er medtaget som tilvalg til projekt. Projektet skal derfor tilføres flere midler, hvis nogle eller alle af disse tilvalg skal medtages. Den samlede oversigt over projektets tilvalg fremgår af afsnit 1.3.

Basisoverslag	Ankerbudget (basisoverslag + 10 %)	Samlet anlægsbudget (basisoverslag + 15%)
1.725,8	1.898,4	1.984,7

Tabel 3 Projektets bevilling fra IP 35 i mio. kr.
Priser er i FL- 2025 niveau

Basisoverslag	Ankerbudget (basisoverslag + 10 %)	Samlet anlægsbudget (basisoverslag + 15%)
"Nord gennem skoven" 2.004,3	2.204,8	2.305,0
"Syd gennem skoven" 2.036,4	2.240,0	2.341,8

Tabel 4 Projektets anlægsoverslag i mio. kr.
Priser er i FL- 2025 niveau

7. Samfundsøkonomi

Der er gennemført en samfundsøkonomisk analyse af projektet. Den samfundsøkonomiske analyse er gennemført på baggrund af analyser med Landstrafikmodellen og Transportministeriets samfundsøkonomiske værktøj Teresa, og følger den samfundsøkonomiske manual for transportområdet.

I den samfundsøkonomiske analyse opgøres så mange omkostninger og effekter knyttet til projektet som muligt – i kroner og øre. Dette sker via Transportøkonomiske Enhedspriser, hvor der f.eks. er priser/omkostninger for rejsetidsgevinster og for klimapåvirkning. Der er således ikke medtaget effekter som følge af tab af naturværdier, påvirkning af rekreative områder, barriereeffekter i byer, eller betydning for lokalisering af boliger og arbejdspladser.

Alle resultater vises for en lav og en høj CO₂ pris, som er på hhv. ca. 1.030 kr. pr ton og 2.120 kr. pr. ton i 2030, stigende til ca. 1.460 kr. pr. ton og 3.020 kr. pr. ton i 2040. Den lave pris svarer til prognosen for kvoteprisen, mens den høje svarer til klimrådets bud på omkostning ved en 70 pct. reduktion af CO₂.

	Lav CO ₂ pris	Høj CO ₂ pris
Nettonutidsværdi (NNV)	1.896	1.787
Intern rente	6,0 %	5,9 %
Nettogevinst pr. offentlig krone	1,1	1,1

Tabel 5 Samfundsøkonomiske nøgletal for anlæg af en ny motorvej mellem Næstved og Rønnede (mio. kr.)

Omkostninger og effekter opgøres frem til 50 år efter åbningsåret.

Der beregnes tre resultatparametre:

Nettonutidsværdien beregnes ved at diskontere effekterne med diskonteringsrenten, som er 3,5 % de første 35 år, og derefter 2,5 % de resterende 15 år. Et projekt er rentabelt, hvis nettonutidsværdien er positiv.

Intern rente er den diskonteringsrente, som giver en nettonutidsværdi på nul. Der benyttes en skiftende "normal" diskonteringsrente (se ovenfor). Derfor er grænsen for rentabilitet lidt under 3,5 %, i praksis ofte omkring 3,2 %.

Nettogevinst pr. offentlig krone er kort fortalt nettonutidsværdien divideret med nutidsværdien af offentlige nettoomkostninger (typisk omkostninger til anlæg og drift, samt afgiftsændringer). Den giver kun mening, hvis projektet har positiv nettonutidsværdi.

Både nettonutidsværdien, den interne rente og nettogevinsten pr offentligt investerede krone viser positive resultater.

Den positive effekt kommer primært fra bruger-gevinsterne. Tidsgevinsterne for vej og trafikanter er den klart dominerende faktor. De overstiger de tilhørende kørselsomkostninger, der skulle være i forbindelse med projektet. De forbedrede bruger-gevinster kommer fordi der kan køres hurtigere på den nye motorvej og brugerne vil dermed opleve en tidsbesparelse. Ligeledes aflastes det eksisterende vejnet. De øvrige konsekvenser giver også en positiv effekt, hvor særligt afgiftskon-

sekvenserne bidrager positivt med et overskud på 444 millioner kroner. Ligeledes ses der også en stigning i arbejdsudbuddet, som også bidrager positivt til projektet, grundet den forbedrede mobilitet.

Den store negative post er anlægsomkostningerne til projektet. Drift- og vedligeholdelsesomkostningerne påvirker også det samlede resultat mindre negativt.

De samfundsøkonomiske effekter er beregnet med udgangspunkt i projektets anlægsoverslag baseret på projektet bevilling.

Visualisering af faunabro og støjskærm vest for Vester Egede. Der er som en besparelse foreslået at faunapassagen reduceres i bredden.



8. Bæredygtighed og klima

Vejdirektoratet har fokus på at indarbejde bæredygtige løsninger i anlægsprojekterne. Nogle af de elementer der indgår i arbejdet med bæredygtige løsninger, er at

- Reducere støjgener fra trafikken
- Reducere forbrug af råstoffer
- Forbedre biodiversiteten
- Forbedre trafikssikkerheden
- Forbedre arbejdssikkerhed og have fokus på ordentlige løn- og arbejdsvilkår

Der har i forbindelse med projektet været gennemført en bæredygtighedsskole, og der er opstillet en handlingsplan, som rækker frem mod projektets gennemførelse. Disse er nærmere beskrevet i projektets miljøvurdering (MKV) og i en selvstændig bæredygtigheds- og biodiversitetsplan.

Det forventes ligeledes, at der i det kommende udbudsmateriale bliver stillet krav til entreprenørerne om at arbejde med at reducere klimabelastninger i de løsninger, som skal anvendes. Kravene er ikke udarbejdet endnu, men kunne være eksempler som:

- Udledningskrav til udvalgte materialer.
- Maksimere genbrug og genanvendelse af materialer
- Reducere udledninger fra byggepladserne blandt andet ved krav om grøn strøm. Derudover falder udledningerne i takt med at der indføres flere og flere elbiler i de kommende år.

8.1 CO₂ fra anlæg og vedligehold

Anlæg af en ny motorvej mellem Næstved og Rønnede vil medføre klimabelastninger både i forbindelse med anlægsfasen, men også efter at vejen er åbnet. Anlæg og vedligehold, koster på "CO₂-kon-

toen", Det skyldes at der udvindes, forarbejdes, transporteres og anvendes materialer. Noget af det foregår i Danmark, mens andre dele foregår i udlandet. I projektet er den samlede udledning af CO₂-ækvivalenter (efterfølgende blot benævnt CO₂) fra anlægsfasen beregnet ved hjælp af et beregningsværktøj der hedder InfraLCA.

Beregningen viser, at den samlede CO₂-udledning fra anlægsprojektet er mellem 98.200 og 108.630 ton, alt efter i hvilken grad forventningerne til den teknologiske udvikling indfris. Af de 108.630 ton, der udledes i anlægsfasen frem til 2035 vurderes knap 98.400 tons at udledes i Danmark.

Til sammenligning udledte fremstillingserhverv og bygge- og anlægssektoren i Danmark i 2022 cirka 5 mio. tons. Hertil kommer en årlig udledning fra det efterfølgende vedligehold af anlægget, der dækker over udskiftning af dele af anlægget – nyt slidlag fx – i 50 år fra åbningen.

8.2 CO₂ fra trafikken

Når vejen er åbnet, vil der ske en klimabelastning fra trafikken. På det nuværende grundlag vurderes det, at den nye motorvej over en 50 års periode efter åbningen samlet set vil udlede knap 80.000 ton CO₂ mere end hvis forbindelsen ikke var etableret. I gennemsnit cirka 1600 tons om året.

Til sammenligning udledte vejtransporten i Danmark i 2020 cirka 12 mio. tons CO₂. Udledningen vil være større i årene efter åbningen af motorvejen, end i en situation uden motorvejen. Men i takt med indfasningen af elbiler falder CO₂-udledningen fra vejtrafikken. Omkring åbningsåret af Næstved-Rønnede forventes cirka 35 pct. af bilparken at være elbiler.

9. Gennemførelse og tidsplan

Midlerne til gennemførelse af projektet er i den politiske aftale om Infrastrukturplan 2035 bevilliget fra 2026 når/hvis anlægsloven er vedtaget.

Herfra skal der foretages en detailprojektering, forberedes og gennemføres besigtigelse og ekspropriation, anlægges erstatningsnatur, flyttes ledninger og gennemføres entreprenørudbud m.m. Det forventes, at selve anlægsarbejderne herfra vil tage 3-4 år.

Den eksisterende landevej vil kunne anvendes, mens man anlægger den ny motorvej. Der vil dog

være gener og restriktioner ved de skærende veje, hvor der skal anlægges nye broer. Det gælder primært:

- Holmegårdsvej
- Ravnstrupvej
- Gødstrupvej
- Villa Galinavej
- Gisselfeldvej
- Sydmotorvejen

Visualisering af den nye motorvej på dæmning lige øst for fordelerringen.





Vejdirektoratet
Carsten Niebuhrs Gade 43
1577 København V

Telefon 7244 3333
vd@vd.dk
vejdirektoratet.dk

Vejdirektoratet har kontorer i
Aalborg, Fløng, Middelfart,
Næstved, Skanderborg
og København

Find mere information på
vejdirektoratet.dk
