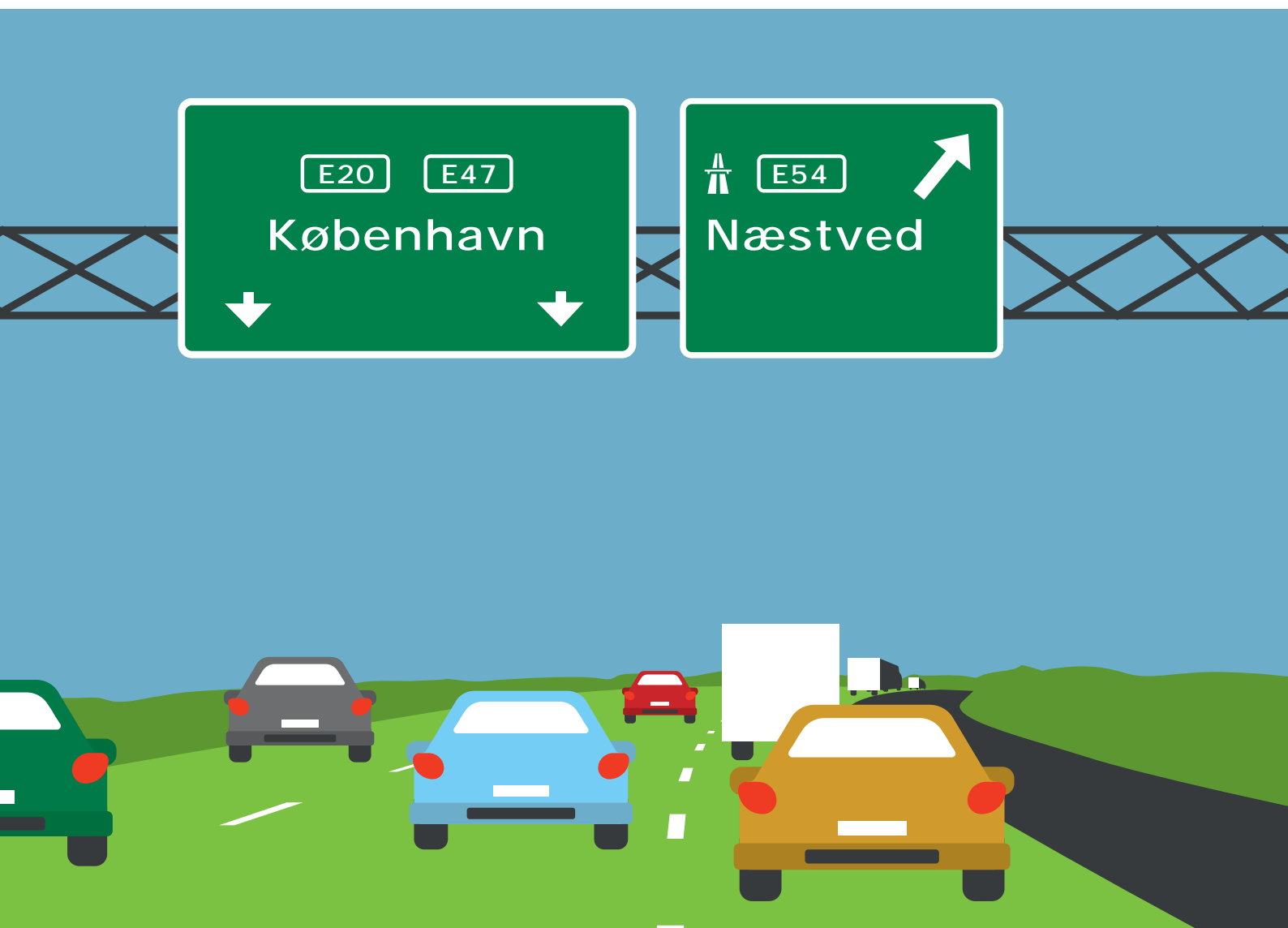


GRØNT NOTAT

MOTORVEJ RUTE 54 NÆSTVED RØNNEDE



Næstved
Erhvervsforening



- **Behovet for en motorvej mellem Næstved og Rønnede**
- **Motorvejens overordnede miljøpåvirkning**
- **Miljø- og klimafordele ved den valgte linjeføring**
- **Næstved-området som bæredygtighedscenter inden for glasområdet**
- **Overskudsvarme, Fensmark**
- **Næstved-Rønnede-motorvejen som et pilotprojekt inden for grøn asfalt**

Indledning

I den offentlige debat bliver der ofte opstillet et modsætningsforhold mellem nye veje og hensyntagen til miljø og klima. Men forberedelserne til den længe ventede motorvej mellem Næstved og Rønnede viser, at der ikke behøver at være et modsætningsforhold.

At der er behov for markant øget kapacitet på landevejen mellem Næstved og Rønnede viser tallene og analyserne af det fremtidige transportbehov meget tydeligt, og miljøet har ingen gavn af stærkt tiltagende køkørsel med overflødig udledning af udstødningsgasser.

Med VVM-undersøgelsen af de fire mulige linjeføringer er der skabt et grundigt og detaljeret grundlag for at anlægge en motorvej, der i størst mulig grad tager hensyn til området smukke natur og sårbare dyreliv. Den valgte linjeføring sikrer den lavest mulige CO₂-udledning

og den bedste mulighed for at fastholde og udbygge sammenhængende naturområder og levesteder for dyr og planter.

Næstvedområdet rummer en række store virksomheder, hvis udviklingsmuligheder i dag er stærkt begrænsede af en dårlige infrastruktur i området. Flere af virksomhederne indgår allerede i dag i ambitiøse grønne initiativer, herunder glasklyngen, som er et af landets førende projekter inden for cirkulær økonomi og Ardagh Groups overskudsvarmeprojekt, som forsyner hele Fensmark med grøn energi. Hvis disse initiativer skal fastholdes, forudsætter det, at områdets store virksomheder kan forblive og udvikle sig i Næstved-området, og det kræver en opgradering af infrastrukturen.

Behovet for en motorvej mellem Næstved og Rønnede

I gennem årtier har behovet for en motorvej mellem Næstved og Rønnede været på dagsordenen, og forudsætningerne for at etablere forbindelsen er da også gradvist blevet tilvejebragt med udarbejdelse af VVM-undersøgelse, fastlæggelse af linjeføring og begyndende ekspropriation i området.

Grundlæggende viser Vejdirektoratets beregninger, at der er behov for en motorvej på grund af den beskedne kapacitet på den eksisterende landevej. Der kører dagligt 18.600 biler på strækningen, og mængden af biler er steget med 2,4 pct. årligt gennem en årrække. Det belaster borgerne - der i stærkt stigende grad pendler ind og ud af Næstved. Ifølge Danmarks Statistik er antallet af udpendlere fra Næstved steget med næsten 20 % fra 2007 til år 2016. Det er herudover en stor belastning for områdets erhvervsvirksomheder, som har omfattende lastbiltransport samt transport af medarbejdere, der er henvist til at benytte landevejen. Det samme gælder for gæsterne til områdets store turistattraktioner.

Landevejen, rute 54, mellem Næstved og Rønnede havde i 2018 ca. 18.600 køretøjer pr. døgn, og er den primære forbindelse fra Næstved til hovedstadsområdet via Sydmotorvejen. Rute 54 er en landevej, hvor hastighedsbegrænsningen ligger efter loven på 80 km. i timen. Men på grund af kryds, adgange til ejendomme mv. er det kun i 55,7% af den 12,2 km

lange strækning, der kan køres 80 km. i timen. På de resterende 44,3% af vejen er der hastighedsnedsættelse til 50, 60 eller 70 km/time og i alt 11 hastighedsskift (når det er muligt).

Det bevirker, at der er mange opbremsninger, og selv om man kører på den del, hvor der må køres 80 km/timen, er hastigheden lavere pga. forankørende trafik, der trækker køer fra de steder, hvor hastigheden er lavere. Trafikken på Rute 54 mellem Næstved og Rønnede består af en forholdsvis høj andel af gennemkørende trafik samt lokal trafik til Holme-Olstrup og Toksværd med både privat og erhvervmæssige formål.

Endvidere rummer området store turistattraktioner, som skaber stor trafik, ikke mindst i sommermånederne, men også i weekender og på helligdage. I Næstved Kommune i Holme-Olstrup ligger forlystelsesparken BonBonLand, som har adgangsvej fra Rute 54. Parken har åbent i sommerhalvåret og ved særlige lejligheder. I 2014 og 2015 havde parken 350.000 - 400.000 gæster om året. I Faxe Kommune ligger Camp Adventure, som også har adgangsvej via rute 54. Parken er fornylig blevet markant opgraderet med et nyt udsigtstårn, som har gjort den til en meget spændende attraktion på hele Sydsjælland. Camp Adventure slog i sine første måneder efter åbningen af tårnet selv de største forventninger og landede på omkring 250.000 besøgende i 2019.

Mængden af biler er steget med 2,4% årligt



Rute 54 havde i 2018 pr. døgn ca. 18.600 køretøjer



BonBon-Land havde i 2015 350.000-400.000 gæster om året



Den højeste belastning på Rute 54 finder man dog på hverdage i myldretiderne om morgenen og om eftermiddagen, hvor et stærkt stigende antal trafikanter pendler mellem bolig og arbejdssted. Samtidig er der omfattende lastbiltransport til og fra områdets store virksomheder, som også er tvunget til at benytte landevejen, foruden stor trafik fra medarbejdere i bygge- og anlægsbranchen. Trafikken på strækningen er i perioder tæt på kapacitetsgrænsen for en 2-sporet vej. Det er trafikken på hverdage, som er mest kritisk. Vejens linjeføring er ikke tidssvarende, og der er mange steder, hvor oversigtsforholdene gør det svært at overhale.

I perioder kører der endvidere en del landbrugstrafik på strækningen. Det medfører at fremkommeligheden primært i morgen- og eftermiddagsmyldretiderne bliver reduceret, og at det i disse perioder, kan være svært at komme ud fra sidevejene, hvilket kan medføre trafikfarlige situationer, hvis man tager "chancer" for at komme ud. Signalanlæggene ved Olstrupvej, Holmegårdsvej og Gartnervej i Holme-Olstrup har afhjulpet problemet på disse sideveje, men til gengæld nedsat fremkommeligheden på Rute 54. Derfor vælger flere trafikanter alternative ruter, hvilket giver en utilsigtet øget belastning af det omkringliggende vejnet, som

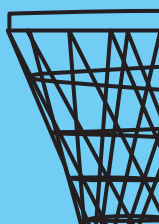
ikke er bygget, hverken trafiksikkerhedsmæssigt eller vedligeholdelsesmæssigt, til at håndtere denne trafikmængde. Specielt kan det i perioder være attraktivt at køre fra Næstved mod Sydmotorvejen over Fensmark/Rødebrovej/Bråby via Haslev til Sydmotorvejen.

Nye analyser peger entydigt på, at trafikken på rute 54 vil stige stærkt i de kommende år og gøre trafikforholdene i området endnu vanskeligere end de allerede er.

Med andre ord vil en mindre udvidelse af vejen, f.eks. En 2+1-vej eller andre alternativer til motorvejen ikke kunne løse det eksisterende kapacitetsproblem vil med stor sandsynlighed resultere i, at en del af trafikken fortsat vil vælge rute 54, og samfundsinvesteringer vil dermed i nogen grad være spildt.

For natur- og miljø er forskellene på at etablere en 2+1-vej i forhold til en motorvej forholdsvis marginale, svarende til et par meters ekstra vejbredde. Det afgørende er her selve anlægget af vejen, ikke om den er lidt bredere eller ej.

Camp Adventure
havde
250.000
besøgende i 2019



Udpendlere fra
Næstved er steget
med næsten 20%
fra 2007 til år 2016



Trafikken på
rute 54 vil
stige stærkt i
de kommende år



Motorvejens overordnede miljøpåvirkning



Spørgsmålet om motorvejens påvirkning på naturen i området er grundigt belyst i den VVM-redegørelse, udført af Vejdirektoratet, som analyserede de fire mulige linjeføringer i området, og som dannede baggrund for den politiske vedtagelse af linjeføring A, der fandt sted i april 2017.

VVM-redegørelsen tegner et tydeligt billede af, at forslag A er den bedste linjeføring for både samfundsøkonomi, pendlere, erhvervsliv, natur og klima.

Den nye motorvej vil belaste natur og miljø i et eller andet omfang, uanset hvor den placeres, men VVM-redegørelsen viser, at det med visse kompenserende tiltag er muligt at gennemføre alle fire linjeføringer, så naturen ikke tager unødigt skade. Linje A har dog en række fordele, herunder at det er muligt at placere den visuelt i landskabet, så den skæmmer mindst muligt. Desuden er det den linjeføring, der vil spare mest trans-

porttid for pendlere og erhvervsliv – herunder erhvervstrafik fra Faxe mod Næstved. Der er altså ingen afgørende natur- eller miljøargumenter for at foretrække nogle af de andre linjeføringer, tværtimod. Faktisk viser VVM-redegørelsen, at linje E, som også var under overvejelse, ville belaste de sårbare flagermus i området mest og ville inddrage det største skovareal.

Linje A er desuden den eneste linjeføring med en positiv nettonutidsværdi – og det er vel at mærke baseret på de oprindelige trafikberegninger, som vi ved ikke er fyldestgørende og nu er ved at blive opdaterede af Vejdirektoratet.

Miljø- og klimafordele ved den valgte linjeføring



I forhold til motorvejens klimabelastning viser beregninger, at udledningen af CO₂ vil blive forøget med hele 1.243 tons ved at vælge linje E imod en forøgelse på 'blot' 255 tons ved linje A sammenlignet med den nuværende landevej. Baggrunden er, at linje E vil være en omvej for langt de fleste, der jo skal nordpå og ikke vil være synderligt anvendelig for den tunge erhvervstrafik til og fra Faxe og Stevns. Derfor vil E ikke aflaste den eksisterende rute 54 ret meget.

Et særskilt problem ved linje E er desuden, at den vil medføre en helt ny opdeling af det unikke natur- og skovområde syd for landevejen. Naturen er derfor bedst stillet med linje A, der løber tæt på den eksisterende vej og derfor ikke medfører en ny opdeling af skoven. Linje A vil også, i modsætning til linje E, aflaste Rødebrovej, der løber igennem det sårbare Natura 2000-område.

På grundlag af den politiske beslutning om at vælge linjeføring A er der siden 2017 eksproprieret en række ejendomme, der er beliggende på denne, og det er selvsagt af stor betydning for lokalområdet, at der ikke endnu engang bliver skabt usikkerhed og tvivl om linjeføringen, som har været en meget lang og omfattende debat, der har påvirket mange beboere på alle fire undersøgte linjeføringer meget i årenes løb.

Næstved-området som bæredygtighedscenter inden for glasområdet



I oktober 2019 blev Næstved udvalgt som Cities100-by - en af 63 byer fra hele verden, der har de mest ambitiøse og innovative eksempler på klimaløsninger, som resten af verden bør lade sig inspirere af. Næstved er her kommet i selskab med byer som London, Hong Kong og New York. Cities100 fremviser 100 af de mest ambitiøse klimaprojekter i verden, og projekterne er udvalgt blandt 195 ansøgere efter en udvælgelses- og evalueringsproces ved Nordic Sustainability og et team af eksperter fra C40. Projekterne er evalueret efter fem kriterier: Klimaeffekt, merværdi, innovation, samarbejde samt deling og opskalering.

Det er glasklyngen i Næstved, der har fået Næstved på det globale klima-verdenskort. Glasklyngen består af glassorteringsvirksomheden Reiling Glassrecycling og glasproduktionsvirksomheden Ardagh Glass Holmegaard sammen med Næstved Kommunes Ressource City.

Glasklyngen er et af Næstveds bedste eksempler på cirkulær økonomi. Den indsamler og sorterer omkring 125.000 tons glas om året, hvorefter glasset bliver

genanvendt til cirka 700-800 millioner flasker og husholdningsglas om året. Glasklyngen sparer dermed klimaet for ca. 15.000 tons CO₂ om året.

Ardagh og deres kunder og samarbejdspartnere har stort miljømæssig fokus, hvilket har medført, at de gennem de seneste år har øget genanvendelsesprocenten af glasskår. Derudover samarbejder de med kunderne om udviklingen af lettere glasemballager. Det har de seneste 5 år medført en vægtreduktion på 8 procent. Ardagh har herudover således investeret i en ny smelteovn, der har reduceret energiforbruget med 18 procent.

Reiling Glasrecycling har i mere end 100 år indsamlet og oparbejdet glas med afsætning til glasværkerne for øje. De har i mange år været en del af glasklyngen i Næstved, og virksomheden er i dag en af Europas førende recyclere indenfor glas.

Overskudsvarme, Fensmark



Ardagh Group leverer overskudsvarme fra produktionen til fjernvarmenettet i Fensmark hvilket medfører en årlig reduktion på 4.700 tons CO₂. Group. Ardagh Group fremstiller glasemballager til nogle af verdens største aftagere inden for blandt madvare- og bryggeribrancherne. Koncernen er i fortsat udvikling og har netop idriftsat en ny og mere energieffektiv smelteovn med større kapacitet.

Siden 2014, har Ardagh leveret overskudsvarme fra deres glasovne til Fensmark Fjernvarme. Selvom den nye ovn er mere energieffektiv og bruger mindre gas, indikerer den første driftsperiode, at en større andel af varmen samtidig genvindes, så forsyningen til fjernvarmen umiddelbart er uændret. Ardagh udnytter selv omkring 2.500 MWh af den genvundne varmemængde til interne opvarmningsformål og leverer herudover omkring 15.000 MWh årligt til Fensmark Fjernvarme. I 2016 havde Ardagh Glass Holmegaard et gasforbrug på knap 22 mio. Nm³ samt et elforbrug på 50 GWh.

En kortlægning af overskudsvarmepotentialet på virksomheden udført i 2017 viser, at der umiddelbart er potentiale for genvinding af en væsentlig større varmemængde. Spildvarmen bortledes dog over et stort område og med fjernvarmesystemets begrænsede behov, er det på nuværende tidspunkt kun rentabelt at udnytte varme fra de mest energitætte processer. I forbindelse med projektet Grøn Kollektiv Varme, har Fensmark Fjernvarme og Ardagh undersøgt mulighederne for at nyttiggøre en større del af overskudsvarmen fra Ardagh i fjernvarmenettet i Fensmark. Dette har resulteret i igangsætningen af et nyt projekt, hvor der udnyttes spildvarme fra Ardaghs trykluftskompressorer.

Næstved-Rønnede- motorvejen som et pilotprojekt inden for grøn asfalt



Den kommende motorvej mellem Næstved og Rønnede har mulighed for at blive pilotprojekt for regeringens ambitioner om at anvende klimavenlig asfalt til de kommende vejbyggerier.

Det sker som opfølgning på en ny rapport fra Vejdirektoratet, som slår fast, at den grønne asfalt fører til mindre CO₂-udledning og luftforurening fra trafikken. Den nye type asfalt har desuden vist sig at være mere holdbar og have bedre støjreducerende egenskaber over tid end andre asfalttyper. Vejdirektoratet har på fire vejstrækninger testet en ny type asfalt, der skal reducere vejens rullemodstand og dermed nedbringe CO₂-udledningen fra trafikken. Luftforureningen mindskes ved sparet brændstof, hvilket sker uden at forringe asfaltens holdbarhed og uden at gå på kompromis trafiksikkerheden.

Vejdirektoratets evaluering viser gode resultater. Hvis asfalten udlægges fra 2020 vil man indtil 2030 kunne

spare 184.000 tons CO₂-udledning fra trafikken. Asfalten synes desuden at være mere hårdfør over tid end de to andre støjreducerende asfalttyper, der benyttes i dag. Det betyder, at den klimavenlige asfalt over tid således også giver en bedre støjreduktion for naboerne.

Transportministeren vil bede Vejdirektoratet om at udlægge asfalten på de danske statsveje i 2020. Dette skal foregå i den takt, som Vejdirektoratet havde planlagt at udskifte asfalten. Ministeren vil desuden arbejde for, at der afsættes midler til, at Vejdirektoratet også efter 2020 kan udlægge klimavenlig asfalt.

For Næstved-området, som ønsker at prioritere den grønne dagsorden højt, er de nye resultater med grøn asfalt meget spændende, og Næstved-Rønnede-motorvejen kunne spille en vigtig rolle som pilotprojekt for anvendelse af grøn asfalt på de kommende danske vejanlæg.



Næstved Erhvervsforening



Maglemølle 25, 1 · 4700 Næstved · www.naestvederhvervsforening.dk