

sigtsmæssigt at ændre tilslutningsanlæggenes antal, placering og udformning.

Der vil eventuelt blive anlagt samkørselspladser i forbindelse med tilslutningsanlæggene samt rastepladser.

### 3.2 Trafikale og miljømæssige konsekvenser

Omfartsvejene ved Rødkærstro vil aflaste byen for gennemkørende trafik og herved forbedre bymiljøet væsentligt. Det er beregnet, hvor store de trafikale ændringer vil være i 1996 og hvilke virkninger, dette vil have med hensyn til trafikuheld, energiforbrug og luftforurening, støjbelastning og barrierevirkning.

#### 3.2.1 Trafikale konsekvenser

Den forventede årsdøgntrafik på motortrafikvejen vil være ca. 5.700 biler på den nordligste strækning, mellem 3.500 og 4.900 biler på den mellemste strækning og ca. 4.600 biler på den sydligste strækning.

Den nuværende hovedlandeveisstrækning gennem Rødkærstro vil blive aflastet med ca. 50%, idet trafikken vil falde fra de nuværende ca. 6.100 til ca.

3.200 biler pr. døgn i 1996. Tilsvarende vil trafikken på Bjerrevej i Rødkærstro mod Bjerringbro blive halveret.

For trafikanterne vil det nye vejanlæg betyde en samlet tidsbesparelse på ca. 150 timer om dagen eller ca. 55.000 timer om året.

#### 3.2.2 Uheld

Trafiksikkerheden vil blive forbedret. Det forventes, at der spares 2-3 uheld med personskade om året.

#### 3.2.3 Energiforbrug og luftforurening

Der vil blive en mindre forøgelse af trafikarbejdet på grund af omvejskørslen, som vil medføre en lille stigning i energiforbruget på ca. 5 mio. MJ. Det er en stigning på 0,005% af vejtransportens samlede energiforbrug i Danmark.

Det øgede energiforbrug giver en øget CO<sub>2</sub>-emissionen på ca. 400 tons årligt, hvorimod forureningen med kulbrinte reduceres som det fremgår af nedstående tabel.

Emission (tons/år)	Ændring p.g.a. omfartsvejene
Kuldioxid (CO <sub>2</sub> )	+406
Kvælstofilter (NO <sub>x</sub> )	+18.736
Kulbrinte (HC)	-226
Partikler	+96

Luftforureningen i de beboede områder vil falde som følge af, at en stor del af trafikken føres udenom byen.

#### 3.2.4 Støj

Den støj, som direkte påvirker boliger, reduceres. Reduktionen fremgår af nedenstående tabel:

Antal støjramte boliger	Før åbning	Efter åbning	Ændring
55-60 dB(A)	69	15	-54
60-65 dB(A)	13	8	-5
> 65 dB(A)	0	0	0

Ved motortrafikvejens detaljerede tracering (horisontalt og vertikalt) tilstræbes altid overholdelse af Miljøstyrelsens og Vejstøjudvalgets anbefalinger af, at støjniveauet maksimalt er 55 dB(A) ved passage af boligområder, hvilket kan gøre ændringen i støjbelastningen lidt mere gunstig, end det fremgår af ovenstående oversigt.

De steder, hvor motortrafikvejen føres forholdsvis tæt på sammenhængende boligområder, anlægges om nødvendigt støjvolde eller støjskærme for at hol-

de støjen under det angivne niveau.

#### 3.2.5 Barriereeffekt

Den barrierevirkning og utryghed, som cyklister og fodgængere idag oplever på hovedlandeveisstrækningen gennem Rødkærstro, forsvinder så godt som helt, når den gennemkørende trafik er væk.