

Bemærkninger til lovforslaget

I henhold til § 14, stk. 1, i lov om offentlige veje, jf. lovbekendtgørelse nr. 624 af 21. juli 1993, bestemmes det ved særlig lov, hvilke offentlige veje der skal være hovedlandeveje, og hvilke nye hovedlandeveje, der skal anlægges. Nedlæggelse af offentlige veje som hovedlandeveje sker ligeledes ved lov.

1. Indledning

Regeringen vedtog i 1993 en beskæftigelsespakke, der på vejområdet giver mulighed for at sætte projekter igang, der sanerer trafikbelastede byer samt gavner miljø og trafikikkerhed.

Blandt disse projekter er en række omfartsveje, som i flere år har ventet på at blive udført.

Som grundlag for den endelige beslutning om gennemførelse af vejanlæggene er der gennemført miljøvurderinger af projekterne og foregået forhandlinger med de lokale myndigheder.

Nogle af projekterne har en sådan karakter eller sammenhæng, at de omfattes af VVM-direktivet. Det drejer sig om 1. etape af omfartsvejen ved Næstved, en omfartsvej ved Assentoft, som indgår i projektet for en motortrafikvejsforbindelse til Den Jyske Motorvej ved Sdr. Borup syd for Randers, og om omfartsvejen ved Faaborg, som der knytter sig særlige miljømæssige interesser til.

Disse projekter er nu så afklarede, at der foreslås givet anlægsbemyndigelse hertil. Endvidere foreslås projekteringsbemyndigelse for den øvrige del af Næstved Omfartsvej og for motortrafikvejen Assentoft-Sdr. Borup.

I det følgende redegøres kort for baggrunden for de tre vejprojekter.

1.1. Omfartsvej ved Næstved

Hovedlandeveisforbindelsen Kalundborg-Slagelse-Næstved-Vordingborg (rute 22) forløber idag gennem den centrale bydel af Næstved.

Hovedlandeveisstrækningen gennem Næstved indgår endvidere i den direkte vejforbindelse mellem Halsskov og Farø-broerne. Når Storebæltsbroen åbnes for trafikken i 1997, vil denne forbindelse få stigende betydning, idet Lolland-Falster så bliver landfast med Fyn og Jylland via Sjælland.

Der er tale om en betydelig gennemfartstrafik, som sammen med en stigende lokaltrafik er årsag til trafikale og miljømæssige gener i den centrale bydel omkring havnen.

I 1992 kørte således 17.000 biler i døgnet på Havnegade. Heraf var ca. 1.200 lastbiler over 6 tons, og af disse var omkring halvdelen gennemkørende.

Der har i en årrække været ønske om at mindske de trafikale og miljømæssige gener, f.eks. ved at føre den gennemkørende trafik på en omfartsvej uden om byen.

I 1977 blev udarbejdet »Rapport om omfartsvej ved Næstved«, der beskrev to mulige linieføringer for en omfartsvej. Den blev i 1987 efterfulgt af rapporten »Omfartsveje ved Næstved«, der beskrev seks forskellige løsningsmuligheder.

Vejdirektoratet, Storstrøms Amt og Næstved Kommune aftalte at anvende denne rapport som grundlag for et skitseprojekt for en omfartsvej. Skitseprojektet blev udarbejdet af Vejdirektoratet i 1989. Linieføringen blev medtaget i Regionplanen for Storstrøms Amt og i Kommuneplanen for Næstved Kommune.

Ovennævnte projekt er beskrevet i rapporten »Næstved, Forslag til omfartsvej om Næstved, Projektbeskrivelse, trafik- og effektberegninger«, Vejdirektoratet 1992.

Der er nu gennemført en omfattende miljøvurdering, som har resulteret i en justering af linieføringen, således at denne kan få et optimalt forløb i forhold til områdets naturværdier. Denne miljøoptimerede linieføring indgår i det reviderede skitseprojekt, som danner grundlag for lovforslaget.

Miljøvurderingen er beskrevet i rapporten »Miljøvurdering af omfartsvej ved Næstved«, Vejdirektoratet 1994.

Omfartsvejens landskabsæstetiske aspekter er belyst i rapporten »Omfartsvej ved Næstved, Visualisering og æstetisk vurdering«, Vejdirektoratet 1994.

De vejtekniske forhold er behandlet i rapporten »Omfartsvej ved Næstved, Vejteknisk beskrivelse«, Vejdirektoratet 1994.

Desuden er udarbejdet en sammenfattende ikke teknisk beskrivelse: »Omfartsvej ved Næstved,