

med mast. I 1993 blev Næstved Havn anløbet af ca. 200 fragtskibe og et antal andre større skibe. I selve kanalen inden for den planlagte klapbro har ca. 70 lystbåde med mast liggeplads.

På Skibsteknisk Laboratorium udføres p.t. simuleringer i samarbejde med Storstrømmens Lodseri med henblik på fastlæggelse af den nødvendige gennemsejlingsbredde ved klapbroen.

Det foreløbige resultat af disse undersøgelser viser, at gennemsejlingsbredden skal være 30-40 m, hvilket medfører en anlægsudgift til klapbroen på 50-65 mio. kr.

Det har været overvejet at lade vejen krydse kanalen i en tunnel. Undersøgelser har imidlertid vist, at såvel anlægs- som driftsomkostningerne for en tunnel vil være væsentligt højere end for en klapbro.

#### 2.4. Trafikale og miljømæssige konsekvenser

##### 2.4.1. Effekter af etape 1 (Slagelsevej-Industrivej)

Når 1. etape af omfartsvejen, strækningen vest om Næstved mellem Slagelsevej og Industrivej, er anlagt, vil trafikken på rute 22 blive ført uden om det centrale Næstved.

Det forventes, at årsdøgntrafikken (1996-trafikniveau) på omfartsvejen vil være 2.900 biler på strækningen mellem Slagelsevej og Karrebækvej og 6.800 biler på strækningen mellem Karrebækvej og Industrivej.

Omfartsvejen vil aflaste bymidten for knap 6.800 biler i døgnet på Havnegade, 2.800 biler på Slagelsevej og 1.300 biler på Karrebækvej. Trafikken på Ringstedgade forventes ikke reduceret i denne etape.

Udflytningen af bilerne vil mindske oplevelsen af risiko ved at færdes ved byens veje.

Antallet af færdselsuheld, hvor personer kommer til skade, vil falde med 0,5 uheld om året.

Bilernes samlede køretid vil falde med godt 0,1 mio. timer om året.

Omfartsvejen vest om Næstved vil endvidere være kortere end den nuværende rute gennem byen. Det samlede antal km, som bilisterne kører, vil derfor falde med omkring 0,3 mio. om året. Som følge heraf mindskes støj- og luftforureningen i byområdet samt den samlede luftforurening.

##### 2.4.2. Effekter af den samlede omfartsvej

Det forventes, at omfartsvejen, når den er anlagt i sin helhed, vil blive benyttet af følgende årsdøgntrafikmængder (1996-trafikniveau):

2.000 biler mellem Køgevej og Ringstedgade. 4.500 biler mellem Ringstedgade og Slagelsevej. 7-10.000 biler mellem Slagelsevej og Vordingborgvej (Rute 22).

Samtidig opnås en aflastning af vejnettet inden for omfartsvejen:

Køgevej aflastes med 1.000 biler, Ringstedgade med 3.000, Østre Ringvej med 2.000, Slagelsevej med 4.000, Havnegade med 8.000 og Vordingborgvej med 4.000.

Støj- og luftforureningen i byområdet blive mindre, når en stor del af trafikken kører uden om byen.

Miljøstyrelsen anbefaler en grænseværdi på 55 dB(A) for det udendørs støjniveau ved boliger. Idag findes der 2670 boliger med støjniveau over 55 dB(A) langs de veje, der vil blive aflastet af omfartsvejen. Dette antal reduceres til 2540, når hele omfartsvejen er taget i brug. Omfartsvejen vil således medføre, at 130 boliger får støjniveauet reduceret til under 55 dB(A). Endvidere vil »støjbelastningstallet«, der er et matematisk udtryk for den samlede støjbelastning af alle støjbelastede boliger, reduceres med 14% på grund af omfartsvejen.

Omfartsvejen anlægges overvejende i stor afstand fra boliger, og hvor dette ikke er muligt, etableres støjafskærmning i byområder. Hermed sikres, at støjen hidrørende fra omfartsvejen kan holdes under 55 dB(A) for stort set alle boliger langs denne.

Luftforureningen i Næstved by vil generelt blive mindre som følge af overflytning af trafik til omfartsvejen. Til gengæld vil trafikken på denne give anledning til luftforurening. Alligevel opnås som følge af den jævner kørsel på omfartsvejen et fald i den samlede emission af kuldioxid (CO<sub>2</sub>) på 700 t pr. år, af kulilte (CO) på 110 t pr. år og af kulbrinte (HC) på 7 t pr. år, mens emissionen af kvælstoffer (NO<sub>x</sub>) og partikler forbliver uændret.

#### 2.5. Konsekvenser for landskab og natur

Omfartsvejen vil forløbe gennem landskaber med mange værdifulde naturelementer. Ved fastlæggelse af vejens linieføring er det forsøgt så vidt muligt at undgå at berøre væsentlige naturværdier.

##### 2.5.1. Konsekvenser af etape 1 (Slagelsevej-Industrivej)

Mellem Slagelsevej og Næstved Kanal vil omfartsvejen forløbe parallelt med og øst for Evedalen, der med et markant geologisk profil er et fremtrædende element i landskabet. Dalen er dybt nedskåret i den omliggende moræneflade med stejle skrænter mod øst. På plateauet ovenfor disse har man et system af aflange bakker helt ude ved ådalens kant. I dalens nedre del udfyldes dalbunden af våde græsningssenge og kær. De stejle østskrænter er dækket af overdrev, der græsses af køer. Dalen er leje for Evegrøften, der flere steder har et smukt fald og god