

meget vand i kanalen, og vejvandet vil her blive for-tyndet til langt under skadelige koncentrationer.

Ved afløbet fra vejen etableres regnvandsbassiner i nødvendigt omfang for at udjævne vandmængderne og mindske forureningen. Hvor der er vandindvindingsinteresser, forsynes omfartsvejen med lukkede afløbssystemer.

2.7. Ressourceforbrug ved anlæg

Forbruget af grusmaterialer til anlæg af 1. etape af omfartsvejen udgør ca. 30.000 m³ og forbruget af asfalt ca. 16.000 t.

Ressourceforbruget til den øvrige del af omfartsvejen vil være ca. 135.000 m³ grus og ca. 35.000 t asfalt.

2.8. Økonomi, anlægsprogram og beskæftigelse

Anlægsomkostningerne, inklusive projektering og administration, udgør for 1. etape ca. 93 mio. kr. (prisniveau 1994 eksklusive moms), forudsat en klapbro med en gennemsejlingsbredde på 30 m. Såfremt gennemsejlingsbredden skal øges til 40 m, bliver de samlede anlægsomkostninger for 1. etape på ca. 108 mio. kr.

I Finanslov 1994 er afsat 93 mio. kr. til 1. etape af Næstved Omfartsvej.

Udgifterne til 1. etape påregnes at fordele sig således:

1994:	10 mio. kr.
1995:	40 mio. kr.
1996:	43 mio. kr.

Hertil kommer forventede udgifter på ca. 0,5 mio. kr. årligt i forbindelse med driften af klapbroen.

Anlægget af 1. etape forventes at give en direkte og indirekte beskæftigelse på ca. 200 mandår.

Udgifterne til den øvrige del af omfartsvejen er anslået til 130 mio. kr.

2.9. Alternativer

Der er undersøgt to alternative linieføringer for omfartsvejen. Dels den linie (A), der indgik i skitseprojektet af 1989, og som indgår i regionplanen for Storstrøms Amt og i kommuneplanen for Næstved Kommune, dels en linie (B), der på en ca. 3 km lang strækning omkring krydsningen af Næstved Kanal har et forløb vest for lovforslagets linie.

Lovforslagets linieføring er fremkommet ved at justere den tidligere skitserede linie A til den i miljø-mæssig og æstetisk henseende optimale placering.

Linie A krydser Ringstedgade 200 m nordligere end lovforslagets linie og gennemskærer naturområdet Humlebjerg. Den tangerer et hjørne af Herlufholm-skovene nord for Slagelsevej og krydser denne

200 m sydligere end lovforslagets linie, der passerer skoven i en afstand på over 100 m. Endelig forløber linien tæt langs Evedalens østlige skrænter, hvorved disses karakteristiske udseende udviskes, mens lovforslagets linie er trukket længere mod øst for at bevare Evedalen intakt.

Hensigten med linie B var dels at opnå en vinkelret krydsning af Susåarmen mellem Appenæs og Ydernæs, dels at undersøge, om det ville være mindre problematisk at placere en tunnel under Næstved Kanal længere ude på Ydernæs. Her vil vejen imidlertid skulle føres igennem 1,4 km affaldsdepoter, hvoraf nogle indeholder stærkt forurenede affald. Dette må i givet fald bortgraves, hvilket vil være meget bekosteligt. Endvidere gennemskærer denne linie industriområdet på Ydernæs til gene for virksomhederne, og den forløber tættere på fuglebeskyttelsesområdet i Karrebæk Fjord. Endelig vil linien krydse den nedre del af Evegrøften i et område med udstrakt rørsump og rekreative stier.

Sidstnævnte problem kunne dog (delvis) løses ved at lade vejen forløbe vest for Evedalen på en større del af strækningen mellem Ydernæs og Slagelse. Denne variant af linie B er dog ikke nærmere undersøgt, men den vil medføre, at størstedelen af Evedalen afskæres fra det åbne land mod vest.

Linie B vil under alle omstændigheder blive længere og dyrere at anlægge og mindre attraktiv for trafikanterne end lovforslagets linie.

3. Anlæg af omfartsvej syd om Assentoft og projektering af motortrafikvej Assentoft – Sdr. Borup (Bilag 2)

3.1. Beskrivelse af vejanlægget

Projektet omfatter en ca. 5 km lang omfartsvej syd om Assentoft og en ca. 7 km lang motortrafikvejsstrækning fra Assentoft til Den Jyske Motorvej ved Sdr. Borup, idet de østligste 2 km er sammenfaldende med omfartsvejen.

Vejen anlægges i 2 etaper, således at omfartsvejen syd om Assentoft anlægges som 1. etape og motortrafikvejen Assentoft – Sdr. Borup som 2. etape. Den vestlige del af omfartsvejen fungerer herefter som forbindelsesvej mod Randers.

Omfartsvejen anlægges som almindelig hovedlandevej, men vil, når 2. etape er anlagt, blive afmærket som motortrafikvej.

3.2. Nuværende vejforhold

Hovedlandevej 415, Randers-Grenaa, er gennem Assentoft en del af både rute 16 og rute 21, der er landsdelsforbindelser mellem Jylland og Sjælland via færgeforbindelserne Grenaa-Hundested og Od-