

Udskriftsdato: 26. december 2025

2010/1 LSF 155 (Gældende)

Forslag til Lov om anlæg af Nordlig Omfartsvej ved Næstved

Ministerium: Transportministeriet

Journalnummer: Transportmin.

Forslag

til

Lov om anlæg af Nordlig Omfartsvej ved Næstved

§ 1. Transportministeren bemyndiges til

- 1) at anlægge en hovedlandevej nord om Næstved fra Slagelsevej til Køgevej.
- 2) at nedklassificere den nuværende hovedlandevej 151 (rute 14), Næstved-Ringsted, mellem det sydlige rampekryds ved omfartsvejens tilslutning til Ringstedgade og afslutningen af den nuværende hovedlandevej 151 ved Enggårdsvej til kommunevej og
- 3) at nedklassificere den nuværende hovedlandevej 614 (rute 54), Næstved-Rønnede, mellem tilslutningen af den nordlige omfartsvej ved Køgevej og den nuværende afslutning af hovedlandevej 614 umiddelbart øst for rundkørslen ved Køgevej/Øverup Allé til kommunevej.

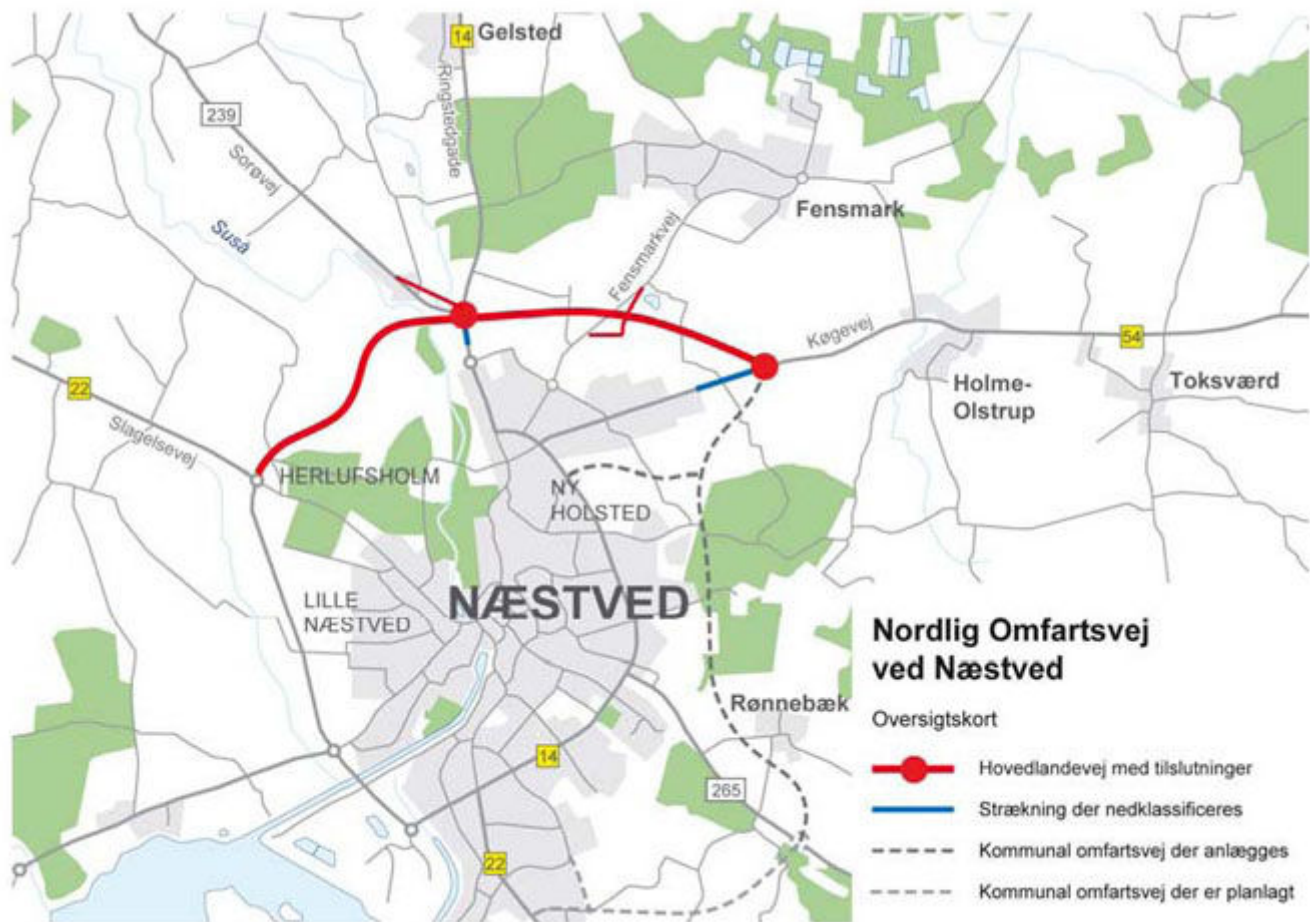
Stk. 2. Strækninger, der skal henholdsvis anlægges og nedklassificeres, fremgår af lovens bilag 1.

§ 2. Transportministeren kan i særlige tilfælde efter anmodning fra ejeren ekspropriere en ejendom, der berøres særligt indgribende af det i loven nævnte projekt, før tidspunktet for de ordinære ekspropriationer.

Stk. 2. Erstatningen fastsættes af ekspropriations- og taksationsmyndighederne i lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom.

§ 3. Loven træder i kraft dagen efter bekendtgørelsen i Lovtidende.

Linjeføring for Nordlig Omfartsvej ved Næstved.



Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

Indholdsfortegnelse

1. Lovforslagets hovedindhold og baggrund
 - 1.1 Hovedindhold
 - 1.2 Baggrund
2. Supplerende VVM-undersøgelse
3. Lovforslagets indhold
4. Beskrivelse af vejanlægget
 - 4.1 Funktion og kvalitet
 - 4.2 Tværprofil
 - 4.3 Linjeføring og tilslutninger
 - 4.4 Sideanlæg
 - 4.5 Lokalvejnet og stier
 - 4.6 Faunapassager og hegning
 - 4.7 Erstatningsnatur
 - 4.8 Støjreducerende foranstaltninger
 - 4.9 Vejudstyr og beplantning
 - 4.10 Vejafvanding
 - 4.11 Naboarealer
5. Trafikale konsekvenser
6. Trafiksikkerhed
7. Plan- og beskyttelsesforhold
8. Alternativer
9. Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige
 - 9.1 Anlægs- og samfundsøkonomi
 - 9.2 Konsekvenser for Vejdirektoratet
10. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet
11. Administrative konsekvenser for borgerne
12. Miljømæssige konsekvenser
 - 12.1 Arealindgreb og barrierevirkning
 - 12.2 Støj, luft og klima
 - 12.3 Natur, landskab og fortidsminder
 - 12.4 Friluftsliv
 - 12.5 Overfladevand og grundvand
 - 12.6 Ressourceforbrug
 - 12.7 Forurennet jord
13. Forholdet til EU-retten
14. Høring over lovforslaget
15. Sammenfattende skema

1. Lovforslagets hovedindhold og baggrund

1.1 Hovedindhold

Lovforslaget indeholder en bemyndigelse til transportministeren til at anlægge en omfartsvej nord om Næstved fra Vestre Ringvej/Slagelsevej til Køgevej (jf. lovens bilag 1), herunder etablering af en højbro over Susådal. Vejen anlægges som en 2+1 motortrafikvej, der bliver ca. 7 km lang.

Lovforslaget indeholder endvidere en bemyndigelse til at nedklassificere den nuværende hovedlandevej 151 (rute 14), Næstved – Ringsted, mellem det sydlige rampekryds ved omfartsvejens tilslutning til Ringstedgade og afslutningen af den nuværende hovedlandevej 151 ved Enggårdvej til kommunevej og at nedklassificere den nuværende hovedlandevej 614 (rute 54), Næstved – Rønnede, mellem tilslutningen af den nordlige omfartsvej ved Køgevej og den nuværende afslutning af hovedlandevej 614 umiddelbart øst for rundkørslen ved Køgevej/Øverup Allé til kommunevej.

Lovforslaget er et led i udmøntningen af aftalen af 2. december 2009 mellem regeringen (Venstre og Det Konservative Folkeparti), Socialdemokraterne, Dansk Folkeparti, Socialistisk Folkeparti og Liberal Alliance om ”Bedre veje mv.” og aftalen af 26. november 2010 mellem regeringen (Venstre og Det Konservative Folkeparti), Socialdemokraterne, Dansk Folkeparti, Socialistisk Folkeparti, Det Radikale Venstre og Liberal Alliance om ”Bedre mobilitet”.

Med en omfartsvej nord om Næstved vil man forbedre forholdene for den regionale trafik i området og det lokale trafikmiljø i Næstved by. Ved etablering af en nordlig omfartsvej ved Næstved vil den nuværende østlige ringvej i Næstved (Østre Ringvej) blive aflastet, og der vil blive skabt en direkte forbindelse mellem statsvejene til Slagelse, Ringsted og Rønnede.

Næstved Nordlige Omfartsvej har et samlet anlægsbudget på 680,6 mio. kr. og forventes at kunne ibrugtages senest i år 2016.

1.2 Baggrund

Det tidligere Storstrøms Amt vedtog i december 2006 regionplantillæg nr. 6 til Storstrøms Amts regionplan 2005–2017 med henblik på anlæg af en nordlig, østlig og sydlig omfartsvej ved Næstved. I forbindelse med kommunalreformen påtog staten sig ansvaret for den videre planlægning af den nordlige omfartsvej, mens Næstved Kommune påtog sig ansvaret for den videre planlægning af den østlige og sydlige del af omfartsvejsprojektet.

2. VVM-undersøgelse, konsolidering og supplerende VVM-undersøgelse

VVM-redegørelsen for en nordlig omfartsvej ved Næstved, der blev udarbejdet af det tidligere Storstrøms Amt i 2005- 2006, omfattede en ca. 7 km lang omfartsvej planlagt som en 2+1 motortrafikvej forberedt til udbygning til 4 spor. VVM-redegørelsen omfattede en nordlig omfartsvej, en østlig og sydlig fordelingsvej samt mindre ”bynære fordelingsveje”. For den nordlige omfartsvej blev undersøgt en linjeføring nord om Humlebjerg samt en linjeføring syd om Humlebjerg. Amtsrådet godkendte den 20. december 2006 endeligt regionplantillægget for anlæg af omfartsvejene ved Næstved, herunder valg af den nordlige linjeføring som hovedforslag for den nordlige omfartsvej. Den sydlige linjeføring blev fravalgt af amtet bl.a. som følge af påvirkning af naturskovspartierne ved Humlebjerg og vandhuller syd for Humlebjerg.

Det fremgår af aftalen om ”En grøn transportpolitik” af 29. januar 2009, mellem regeringen (Venstre og Det Konservative Folkeparti), Socialdemokraterne, Dansk Folkeparti, Socialistisk Folkeparti, Det Radikale Venstre og Liberal Alliance, at Vejdirektoratet skal konsolidere det af det nu nedlagte Storstrøms Amt planlagte projekt for en nordlig omfartsvej ved Næstved.

Konsolideringen blev gennemført i 2009 og omfattede en teknisk, miljømæssig og økonomisk gennem-

gang af det foreliggende projekt. Konsolideringen er sammenfattet i rapporten ”Nordlig omfartsvej, Næstved – konsolidering af VVM-redegørelse - september 2009”.

I forbindelse med Vejdirektoratets konsolidering blev foreslået nogle ændringer af det amtslige projekt, hvoraf de væsentligste er:

- Ændret normaltværnsnit og sti i eget tracé
- Tilslutningsanlæg ved Fensmarkvej udgår
- Ændret udformning af fordelingsanlæg ved Køgevej
- Ændret udformning ved passagen af Susåen og Ringstedbanen (passage på en højbro i stedet for en lavbro, der samtidig var ført under banen)

Det fremgår af aftalen om ”Bedre veje mv.” af 2. december 2009, mellem regeringen (Venstre og Det Konservative Folkeparti), Socialdemokraterne, Dansk Folkeparti, Socialistisk Folkeparti og Liberal Alliance, at der skal anlægges en nordlig omfartsvej ved Næstved som en 2+1 motortrafikvej med en højbro over Susåen og med de øvrige ovenfor nævnte ændringer til det amtslige projekt.

Da krydsningen med en højbro over Susåen ikke indgik i amtets regionplantillæg, blev det i aftalen af 2. december 2009 endvidere besluttet, at der i 2010 skulle foretages en supplerende VVM-undersøgelse for højbroen over Susåen.

Den supplerende VVM-undersøgelse blev gennemført i 2010 og er sammenfattet i rapporten ”Nordlig omfartsvej ved Næstved – supplerende VVM-undersøgelse, rapport 365, 2010” og desuden dokumenteret i den tekniske rapport ”Omfartsvej nord om Næstved, teknisk rapport - juni 2010.” Begge rapporter er tilgængelige på Vejdirektoratets hjemmeside. Projektet har været drøftet med Miljøcenter Roskilde og Næstved Kommune.

Det eksterne rådgivningsfirma Capacent har gennemført en ekstern kvalitetssikring af projektet for Transportministeriet.

I forlængelse af den supplerende VVM-undersøgelse og den offentlige høring heraf, blev det foreslået at ændre udformningen af tilslutningsanlægget ved Ringstedgade fra et ”B-anlæg” til et ”hankeanlæg”. Det fremgår af aftalen om ”Bedre mobilitet” af 26. november 2010, at Vejdirektoratet vil være særligt opmærksom på den endelige udformning af rampekrydsene ved Ringstedgade. Den endelige udformning afgøres i detailprojekteringsfasen.

Miljøcenter Roskilde vurderer, at der ikke er behov for yderligere undersøgelser inden projektets igangsættelse.

3. Lovforslagets indhold

På baggrund af det konsoliderede projekt, den supplerende VVM-undersøgelse og aftalerne af 2. december 2009 om ”Bedre veje mv.” og af 26. november 2010 om ”Bedre mobilitet” foreslås, at transportministeren bemyndiges til at anlægge en ca. 7 km lang 2+1 motortrafikvej nord om Næstved fra Slagelsevej til Køgevej. Strækningen fremgår af lovens bilag 1. Vejen anlægges i hovedtræk svarende til det af Storstrøms Amt tidligere planlagte projekt. Projektet gennemføres dog med de af Vejdirektoratet anbefalede ændringer, nemlig et ændret tværprofil, en ændret udformning af fordeleringen ved Køgevej, fjernelse af et tilslutningsanlæg ved Fensmarksvej samt med anlæg af en højbro over Susåen og jernbanen Ringsted-Vordingborg i stedet for en lavbro over Susåen. Tilslutningsanlægget ved Ringstedgade anlægges som et hankeanlæg.

Endvidere foreslås en bemyndigelse af transportministeren til at nedklassificere den nuværende hovedlandevej 151 (rute 14), Næstved – Ringsted, mellem det sydlige rampekryds ved omfartsvejens tilslutning til Ringstedgade og afslutningen af den nuværende hovedlandevej 151 ved Enggårdsvej samt den nuværende hovedlandevej 614 (rute 54), Næstved – Rønnede, mellem tilslutningen af den nordlige omfartsvej

ved Køgevej og afslutningen af den nuværende hovedlandevej 614 umiddelbart øst for rundkørslen ved Køgevej/Øverup Allé til kommuneveje.

Endelig foreslås en bemyndigelse af transportministeren til i særlige tilfælde at fremrykke ekspropriation af ejendomme, der berøres særligt indgribende ved anlæg af omfartsvejen.

4. Beskrivelse af vejanlægget

4.1 Funktion og kvalitet

Omfartsvejen anlægges som en 2+1 motortrafikvej, som indpasses i det omgivende miljø og landskab på en æstetisk og miljømæssigt afbalanceret måde, og som har høj trafiksikkerhedsmæssig standard. Omfartsvejen forventes at have en tilladt hastighed på 90 km/t. Dog forventes den tilladte hastighed at blive 80 km/t på den østligste del af strækning hen mod krydset ved Køgevej.

4.2 Tværprofil

Omfartsvejen anlægges som en 2+1-sporet motortrafikvej med en bredde på 19 m. Tværprofilet består af 3 kørespor a 3,5 m, 1 overkørbar midterrabat på 1,5 m, 2 kantbaner a 0,5 m samt 2 yderrabatter a 3 m.

4.3 Linjeføring og tilslutninger

Den overordnede linjeføring fremgår af lovens bilag 1.

Omfartsvejen tilsluttes i vest den eksisterende rundkørsel ved Vestre Ringvej/Slagelsevej.

Fra rundkørslen krydser omfartsvejen Ladbyvej ved indkørslen til Beredskabsstyrelsens øvelsesterræn.

Videre mod øst krydser omfartsvejen den nu nedlagte Slagelsebane. Omfartsvejen passerer den nordlige kant af Humlebjerget og krydser Susåen og jernbanen Ringsted-Vordingborg via en højbro. Broen bliver knap 200 m lang og får en højde på 12-13 m.

Øst for broen etableres et nyt tilslutningsanlæg med tilslutning til Ringstedgade. Tilslutningsanlægget udføres som et hankeanlæg, hvis endelige udformning afgøres i detailprojekteringsfasen.

Sorøvej forlægges mod nord og føres under jernbanen, hvorfor der skal etableres en ny banebro. Den forlagte Sorøvej tilsluttes Ringstedgade.

Øst for Ringstedgade krydser omfartsvejen Vridsløsevej, og øst herfor passerer omfartsvejen over Fensmarkvej.

Omfartsvejen afsluttes ved Køgevej lige syd for DR's sendestation. Her anlægges en fordelerring over omfartsvejen, hvor den planlagte nye østlige omfartsvej samt Køgevejs vestlige gren tilsluttes, og hvor omfartsvejen tilsluttes med to par ramper. Fra fordelerringen etableres en vejgren mod Fensmark. Indtil Næstved Kommune anlægges en evt. ny vej til Fensmark benyttes vejstykket som adgangsvej til DR's sendestation samt to andre ejendomme.

4.4 Sideanlæg

Der etableres ingen sideanlæg (rastepladser) eller buslommer på strækningen.

4.5 Lokalvejnet og stier

Ladbyvej føres over omfartsvejen på en ny bro. Den nedlagte Slagelsebane er planlagt ombygget til en dobbeltrettet sti, der passerer under omfartsvejen. Vridsløsevej føres over omfartsvejen på en ny bro.

Fensmarkvej afbrydes nord for omfartsvejen, føres under omfartsvejen og tilsluttes igen syd for omfartsvejen ad et nyt vejstykke syd for og parallelt med omfartsvejen. Anlæg af en evt. forbindelse mod syd til den eksisterende Øverup Allé sker på foranledning af Næstved Kommune.

Jeshøjvej afbrydes ved omfartsvejen og Kalsagervej føres under omfartsvejen.

Der er langs hele omfartsvejen planlagt en dobbeltrettet fællessti. Langs Slagelsevejs nordside findes en dobbeltrettet fællessti, hvis længdeprofil er forberedt til at passere den nye vej i en underføring. Omfartsvejens dobbeltrettede fællessti tilsluttes denne sti og forløber langs vejens sydside.

Den nye dobbeltrettede sti føres med over højbroen, Ringstedbanen og Ringstedgade, men følger derefter igen sit eget tracé gennem tilslutningsanlægget ved Ringstedgade, hvor der etableres tilslutning til de krydsende stier. Der etableres også tilslutning til Fensmarkvej. Den dobbeltrettede stiforbindelse fortsætter frem til fordelerringen ved Køgevej. Ved fordelerringen splittes den dobbeltrettede sti op og forbindes til eksisterende enkeltrettede stier langs Køgevej.

Endelig fastlæggelse af ændringer i det lokale vejnet og stisystem vil ske i detailprojekteringsfasen og i forbindelse med ekspropriationskommissionens behandling.

4.6 Faunapassager og hegning

Der anlægges 3 faunapassager. Der opsættes paddehegn på to lokaliteter. Der opsættes vildthege langs vejen i de områder, hvor der er færdsel af vildt og i øvrigt, hvor der kan være en trafiksikkerhedsmæssig risiko for påkørsel af dyr.

4.7 Erstatningsnatur

Omfartsvejen forventes ikke at påvirke fredsskowsarealer.

Der påregnes anlagt ca. 12 erstatningsbiotoper og kompensationsvandhuller.

Den endelige placering og udformning af erstatningsnatur fastlægges i forbindelse med detailprojekteringen i dialog med Naturstyrelsen.

4.8 Støjreducerende foranstaltninger

Støjforholdene blev analyseret i Storstrøms Amts VVM-undersøgelse. I forbindelse med Vejdirektoratets konsolidering i 2009 blev der foretaget nye støjberegninger med den nye fællesnordiske støjberegningsmodel Nord2000. I den supplerende VVM-undersøgelse fra 2010 blev der gennemført nye støjberegninger af effekten af at etablere en højbro over Susåen.

Omfartsvejen anlægges med støjreducerende asfalt. Derudover monteres 2 m høje støjskærme på begge sider af selve højbroen over Susåen. Skærmene er ca. 200 m lange.

Den endelige fastlæggelse af støjafskærmningens omfang og udformning fastlægges i detailprojekteringsfasen.

Der vil forekomme støjgener under anlægsfasen, primært fra transport- og entreprenørmaskiner, men i en kort periode også fra nedramning af træpæle til midlertidige fundamenter til højbroen i Susådal.

Støjgenerne vil blive søgt minimeret ved at yde tilskud til facadeisolering til især enkeltliggende særligt støjbelastede ejendomme. Tilskuddets størrelse afhænger af støjbelastningen. Ved boliger med en støjbelastning på mere end 73 dB (decibel) ydes tilskud på 90 % af omkostningen til facadeisolering, ved et støjniveau i størrelsesordenen 68-73 dB ydes tilskud på 75 %, og ved et støjniveau i størrelsesordenen 63-68 dB ydes tilskud på 50 %. Det maksimale beløb pr. bolig er pr. 3. kvartal 2010 fastsat til 116.020 kr. inkl. moms (byggeomkostningsindeks for boliger 121,9 2010). Hvilke boliger der vil blive tilbudt tilskud til støjisolering, fastlægges i selve detailprojekteringsfasen.

4.9 Vejudstyr og beplantning

Omfartsvejen udstyres med vejtafler, autoværn og kantpæle. Afmærkning på kørebanen vil blive udført med reflekterende afmærkning.

Der etableres ikke vejbelysning langs vejen, da strækningen er beliggende i åbent land, men der opsættes vejbelysning i alle rundkørsler og signalanlæg. Ligeledes etableres belysning i alle stiunderføringer.

Skråninger og øvrige vejarealer beplantes, hvor det findes hensigtsmæssigt i forhold til trafiksikkerhed, æstetik og naturhensyn.

4.10 Vejafvanding

Der etableres grøfter og trug langs vejen. Vejvandet ledes via dræn til regnvandsbassiner, der etableres med dykkede afløb, hvilket betyder at regnvandsbassinet har olieudskillerfunktion og lukkemekanismer, der kan tilbageholde forurenende stoffer og kontrollere udløbet af vandmængden til det omgivende miljø. Der er planlagt 4 regnvandsbassiner, hvoraf de 2 bassiner er serieforbundet, før udledning sker til Susåen vest for den nye højbro. Hvor vejanlæg og bassiner placeres i områder med drikkevandsinteresser, vil der blive udført tiltag til beskyttelse mod nedsivning af vejvand. Dette gælder lokalt ved vejens start og afslutning.

Endelig placering og udformning af afvandingen fastlægges i forbindelse med detailprojekteringen.

4.11 Naboarealer

Den nordlige omfartsvej ved Næstved anlægges primært på markarealer i randområdet mellem byzone syd for omfartsvejen og landbrugszone nord for. På den vestligste del af strækningen passerer omfartsvejen syd for Ladby og mellem boligområdet Ganges Bro og skovarealet Humlebjerg. På den østlige del af strækningen passerer omfartsvejen syd for bebyggelsen Vridsløse og Øverup Huse.

5. Trafikale konsekvenser

Det er ved hjælp af en trafikmodel beregnet, at der på strækningen fra Slagelsevej til Ringstedgade vil være en årsdøgntrafik på ca. 15.000 biler i 2030, mens der på strækningen fra Ringstedgade til Køgevej vil være en årsdøgntrafik på ca. 7.800. Det er i trafikberegningerne forudsat, at den østlige og sydlige omfartsvej også er anlagt.

Anlæg af omfartsvejen vil medføre tidsbesparelser for de trafikanter, der vil benytte den nye omfartsvej. Anlæg af omfartsvejen vil medføre mindre trafikarbejde gennem Næstved by, idet trafikken mellem Slagelse (rute 22) og Rønnede (rute 54) ikke længere skal køre en omvej gennem Næstved by. Det samme gælder fra Ringstedgade (rute 14) mod Rønnede og omvendt. Anlægget af omfartsvejen vil medføre en stigning i det samlede trafikarbejde.

6. Trafiksikkerhed

Anlæg af omfartsvejen nord om Næstved vil samlet set forbedre trafiksikkerheden, da den nye omfartsvej er mere sikker end de eksisterende veje, som aflastes.

7. Plan- og beskyttelsesforhold

Projektet berører blandt andet et område, hvor der forekommer arter, der er opført på EF-habitatdirektivets bilag IV. EF-habitatdirektivet forpligter Danmark til at træffe de nødvendige foranstaltninger til at indføre en beskyttelsesordning i de naturlige yngle- og rasteområder for de arter, som er listet på EF-habitatdirektivets bilag IV, også uden for de egentlige habitatområder. Beskyttelsen betyder bl.a. forbud mod beskadigelse eller ødelæggelse af arternes udbredelsesområder.

De bilag IV-arter, der kan blive påvirket af omfartsvejen, er markfirben, flere arter af flagermus, stor vandsalamander og spidssnuet frø. Der indgår en række afværgeforanstaltninger i projektet, som vil sikre, at den økologiske funktionalitet af yngle- og rastepladser bliver opretholdt for bilag IV-arter.

Selve Susåen med de nærmeste omgivelser samt mose og sø langs Vasegrøften fra Ganges Bro til Slagmose udgør en del af EF-habitatområde nr. 194 – Suså med Tystrup Bavelse Sø og Slagmosen (Natura2000 område). I projektområdet er udpegningsgrundlaget for EF-habitatområde nr. 194 knyttet til selve åløbene.

De arter og naturtyper, der udgør udpegningsgrundlaget, og som er registreret eller formodes at forekomme i Susåen og Vasegrøften, er de 2 fiskearter pigherling og bæklampret samt naturtyperne ”vandløb med vandplanter” og ”bræmmer med høje urter” samt sumpvindelsnegl. Forlægningen af Sorøvej vil berøre kanten af Natura2000-området med de 2 naturtyper rigkær og kalk overdrev som findes i området.

Der er derfor ved tilrettelæggelsen af arbejdet fundet løsninger, der i VVM-undersøgelsen er vurderet at påvirke miljøet mindst muligt. Samlet set vurderes det i VVM-undersøgelsen for anlægs- og driftsfasen, at projektet ikke vil påvirke gunstig bevaringsstatus for arter og naturtyper på udpegningsgrundlaget i EF-habitatområdet.

Da det oprindeligt planlagte vejanlæg med Regionplantillæggets vedtagelse i 2006 har været en del af den efterfølgende planlægning for kommunen, forventes der ikke væsentlige planmæssige ændringer, der kan komme i konflikt med vejanlægget.

Der er dog i 2007 udarbejdet en skovrejsningsplan for Vridsløse Statsskov. I planen er der taget hensyn til vejanlægget, der gennemskærer skoven. Det vurderes i VVM-undersøgelsen på denne baggrund, at der ikke vil være konflikt mellem vejanlægget og skovrejsningen. Der udlægges ikke erstatningsskov ved gennemskæringen af Vridsløse Statsskov.

Næstved Kommune har også udlagt nyt lavbundsareal syd for Vridsløse med henblik på at åbne og restaurere flere vandløb. Planerne er endnu ikke eksakte, men kommunen har oplyst, at udpegningen ikke vil være til hinder for, at vejanlægget kan etableres. Det betyder dog, at der evt. skal indarbejdes nye passager til vandløb i vejanlægget på den pågældende strækning. Dette vil blive drøftet med Næstved Kommune i den videre detailprojektering. Det vurderes derfor i VVM-undersøgelsen, at vejanlægget ikke vil være i konflikt med nogle af de vedtagne lokalplaner.

Der vil generelt blive indarbejdet foranstaltninger til sikring af grundvandets kvalitet i forbindelse med detailprojekteringen.

De konkrete tilladelser og dispensationer, der er nødvendige for anlæggets gennemførelse, vil blive søgt løbende i forbindelse med projekteringen af anlægget.

Næstved Kommune har meddelt, at kommunen er indstillet på at give de nødvendige tilladelser i medfør af planloven, naturbeskyttelsesloven, miljøbeskyttelsesloven, vandløbsloven og museumsloven til at gennemføre projektet.

Miljøcenter Roskilde har meddelt sin principgodkendelse af projektet med en række bemærkninger, der fremgår af høringsnotatet efter den offentlige høring (8. juli – 2. september 2010) af den supplerende VVM-redegørelse. Der vil i den kommende detailprojekteringsfase blive taget hensyn til Miljøcentrets bemærkninger. Dette gælder blandt andet det endelige omfang og placering af erstatningsnatur.

8. Alternativer

I Storstrøms Amts VVM-undersøgelse var der undersøgt en løsning med en sydligere linjeføring på den vestlige del af strækningen. Den sydligere linjeføring blev imidlertid fravalgt af amtet bl.a. som følge af påvirkning af naturskovspartierne ved Humlebjerg og vandhuller syd for Humlebjerg.

9. Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige

9.1 Anlægs- og samfundsøkonomi

Anlægsoverslaget for anlæg af Næstved Nordlige Omfartsvej er udarbejdet efter Transportministeriets retningslinjer for ny budgettering af anlægsprojekter på vej- og baneområdet.

Anlægsoverslaget er opgjort på fire niveauer: Fysikoverslag, basisoverslag, ankerbudget (projektbevilling) og samlet anlægsbudget (totaludgift).

Fysikoverslaget er udarbejdet ved hjælp af Vejdirektoratets overslagssystem. Det vil sige, at det er

baseret på teoretiske mængder fra det foreliggende skitseprojekt og enhedspriser og erfaringer fra de seneste, sammenlignelige anlægsarbejder.

Fysikoverslaget er behæftet med usikkerhed, da udgifter til bl.a. ekspropriationer, ledningsomlægninger, jordarbejder og asfaltarbejder ikke kan beregnes præcist på forhånd. Projektets detaljerede udformning, mængder m.v. kendes først på et senere tidspunkt, ligesom udviklingen i priserne på ejendomsmarkedet og konjunktur- og konkurrencesituationen på licitationstidspunktet er af væsentlig betydning for anlægsudgifternes endelige størrelse.

I henhold til principperne for ny anlægsbudgettering har det eksterne rådgivningsfirma Capacent for Transportministeriet gennemført en ekstern kvalitetssikring, som har omfattet en vurdering af Vejdirektoratets økonomiske overslag, risikostyring og samfundsøkonomiske analyse samt projektorganisering og udbudsstrategi. Den eksterne kvalitetssikring har ikke afdækket væsentlige fejl eller mangler i Vejdirektoratets beregninger og metode for opgørelse af anlægsoverslag m.m.

Der er på den baggrund udarbejdet et basisoverslag for omfartsvejen på 523,6 mio. kr. i 2011-priser (vejindeks 169,7). I overslaget indgår udgifter til etablering af anlægget, arealerhvervelse, projektering, tilsyn og administration, men ikke moms.

I henhold til retningslinjerne for ny anlægsbudgettering vil projektbevillingen på finansloven (ankerbudgettet) være basisoverslaget tillagt 10 %, dvs. 575,9 mio. kr. Ved indbudgettering på finansloven afsættes yderligere en central reserve på 20 % i Transportministeriet. Det samlede anlægsbudget vil således være 680,6 mio. kr., jf. tabel 1 nedenfor.

Tabel 1: Basisoverslag, ankerbudget og samlet anlægsbudget. Prisniveau 2011 og vejindeks 169,7.

Basisoverslag Mio. kr.	Ankerbudget (basisoverslag + 10 pct.) Mio. kr.	Samlet anlægsbudget (basisoverslag + 30 pct.) Mio. kr.
523,5	575,9	680,6

Projektets omkostninger og fordele for samfundet er opgjort i henhold til Transportministeriets manual for samfundsøkonomisk analyse. På baggrund af disse opgørelser er beregnet en intern rente for projektet.

Den interne rente er den rente, som opnås med den investerede kapital, når alle fordele og omkostninger opgøres over den samlede projektperiode. Den interne rente skal mindst svare til den samfundsøkonomiske kalkulationsrente på 5 %, for at projektet har et positivt samfundsøkonomisk afkast. Det bemærkes, at en række miljøeffekter, herunder barrierevirkning, tab af naturværdier og støj i naturområder samt arealindgreb ved anlægsprojekter, ikke værdisættes i den samfundsøkonomiske analyse. Herudover er der i forbindelse med Vejdirektoratets konsolidering ikke gennemført beregning og værdisætning af luftforurening bortset fra CO₂.

Den interne rente for projektet er beregnet til 14,6 % i forhold til ankerbudgettet og 12,9 % i forhold til den samlede anlægsbevilling.

Anlæg af Næstved Nordlige Omfartsvej vil kunne gennemføres efter følgende tidsplan:

2011: Detailprojektering
2012: Besigtigelse
2013: Ekspropriation
2013-2016: Anlæg

2016: Åbning og færdiggørelsesarbejder
mv.

Bevillingerne i 2011-priser (indeks 169,7) forventes at fordele sig, som anført i Tabel 2 nedenfor.

Tabel 2. Årsfordelt anlægsbudget

År	Ankerbudget (projektbevilling) Mio. kr.	Samlet anlægsbudget Mio. kr.
2011	8,4	9,9
2012	44,1	52,1
2013	81,7	96,6
2014	137,8	162,9
2015	149,1	176,2
2016	130,5	154,2
2017	24,3	28,7
I alt	575,9	680,6

9.2 Konsekvenser for Vejdirektoratet

Arbejdet forestås af Vejdirektoratet og har således primært økonomiske og administrative konsekvenser for Vejdirektoratet i forbindelse med anlæg og drift.

Arbejdet med at beskrive anlægget i et detailprojekt, som kan danne baggrund for udbud, udføres af Vejdirektoratet i samarbejde med eksterne rådgivningsfirmaer.

Vejdirektoratet og dets bygherrerådgivere fører tilsyn med entreprenørernes arbejde for at sikre, at arbejdet leveres i overensstemmelse med den aftalte kvalitet, tidsplan og pris. Herudover skal projektforsløbet styres, kontrolleres, dokumenteres og evalueres, og den nødvendige information formidles til trafikanter og naboer. Trafikafviklingen skal overvåges, og trafiksikkerhedsmæssige indsatser skal gennemføres. Vejdirektoratet vil løbende undersøge og afprøve mulighederne for anvendelse af nye metoder og ny teknologi med henblik på at optimere projektet trafiksikkerhedsmæssigt, miljømæssigt og økonomisk.

Af den samlede udgift er der til projektering, tilsyn og administration budgetteret med 17 % for anlæg af omfartsvejen. De 17 % er forudsat fordelt med 4,6 % til lønninger til Vejdirektoratets eget personale, ca. 7,4 % til eksterne rådgivere og ca. 5,0 % til øvrige driftsudgifter.

Vejdirektoratets projektbevilling til anlæg af Nordlige Omfartsvej ved Næstved på 575,9 mio. kr. optages på finanslovens § 28.21.20. Anlæg af hovedlandeveje mv. (Anlægsbev.) og den centrale reserve på 104,7 mio. kr., svarende til 20 % af basisoverslaget, optages på finanslovens § 28.11.13. Anlægsreserve (Anlægsbev.).

Der vil tillige være merudgifter til vedligeholdelse af vejen.

10. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet

Anlæg af Næstved Nordlige Omfartsvej vil forbedre trafikafviklingen i og omkring Næstved og reducerer derved transportudgifterne for erhvervslivet. Det vil forbedre virksomhedernes muligheder for at have et effektivt samspil med kunder, underleverandører og samarbejdspartnere.

I anlægsfasen skønnes der at være en direkte og indirekte beskæftigelse på ca. 400 mandår.

De afledte økonomiske konsekvenser vil primært være sparet tid og sparede kørselsomkostninger. Den sparede tid for erhvervssegmentet har en værdi i størrelsesordenen 57 mio. kr. (prismiveau 2010, markedspriser) i åbningsåret 2016. Der vil være ekstra kørselsomkostninger på 3 mio. kr. Besparelsen vil efterfølgende være stigende i takt med væksten i trafikken.

For så vidt angår de strukturelle økonomiske virkninger for erhvervslivet kan nævnes, at en forbedret fremkommelighed normalt forventes at give positive effekter for erhvervslivet. I den forbindelse er det også af væsentlig betydning, at en del af de tidsbesparelser, der ikke direkte kan henføres til erhvervstrafik, og dermed som afledt økonomisk effekt, kan henføres til trafik mellem bolig og arbejdssted, som giver erhvervslivet en positiv effekt i form af fordele for de ansatte.

11. Administrative konsekvenser for borgerne

Det færdige anlæg vil samlet set forbedre trafik- og miljøforholdene for borgerne i området. Anlægget berører direkte og indirekte en række mennesker bl.a. i form af ekspropriationer og gener i forbindelse med anlægsarbejderne.

Vejdirektoratet lægger vægt på at holde tæt kontakt til grundejere i hele anlægsperioden. I det videre forløb i anlægsprocessen vil ejere og brugere af de berørte ejendomme blive orienteret direkte dels ved breve fra Vejdirektoratet og ekspropriationsmyndighederne om anlægsarbejdernes tidsplan og fremdrift, dels ved personlig kontakt til ejere og brugere og ved afholdelse af møder med grundejerforeninger m.v. Borgerne har endvidere mulighed for at holde sig løbende orienteret om anlægsarbejdet på www.vejdirektoratet.dk.

12. Miljømæssige konsekvenser

I det konsoliderede projekt samt den supplerende VVM-undersøgelse af projektet er redegjort for de forventede miljømæssige konsekvenser af vejanlægget. Konsekvenserne er resumeret nedenfor.

12.1 Arealindgreb og barrierevirkning

Anlæg af omfartsvejen vil fortrinsvis berøre åbne områder i landzone.

Arealer der ejes af Næstved Kommune stilles vederlagsfrit til rådighed for projektet. Der forventes eksproprieret 50 - 55 ha. til vejanlægget, hvoraf Næstved Kommune ejer ca. halvdelen. Ekspropriationen vil berøre ca. 15 ejendomme. Det er anslået, at 2 ejendomme forventes totaleksproprieret.

For at gennemføre anlægsarbejderne er det nødvendigt at disponere over arbejdsarealer. Størrelsen af disse arealer vurderes til ca. 10 ha. Arealerne reetableres og afleveres efter endt brug tilbage til ejerne.

Omfanget af ekspropriationer vil blive fastlagt endeligt af ekspropriationskommissionen, der skal godkende projektet ved en besigtigelsesforretning. Alle ekspropriationer gennemføres efter reglerne i lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom, jf. lovbekendtgørelse nr. 1161 af 20. november 2008.

Vejens barrierevirkning vil ikke være væsentlig, da alle skærende veje og stier enten opretholdes eller omlægges i fornødent omfang.

12.2 Støj, luft og klima

Der foreligger støjberegninger både fra det konsoliderede projekt og fra den supplerende VVM-undersøgelse. Eksisterende støjafskærmning er medregnet i beregningerne. De anvendte trafiktal er den beregnede trafik for 2030, med fuld udbygning af også den østlige og sydlige omfartsvej.

Støjberegningerne omfatter de væsentligste veje i det undersøgte område, ligesom eksisterende støjafskærmning er medtaget.

Omfartsvejen vil overordnet medføre, at en del af trafikstøjen i Næstved by flyttes ud på omfartsve-

jen. Dermed opnås generelt en støjmæssig aflastning af boliger i Næstved. Til gengæld vil der i det åbne land omkring byen optræde trafikstøj, hvor der ikke tidligere har været støj i væsentligt omfang.

I Storstrøms Amts oprindelige VVM-redegørelse (der dækker alle tre omfartsveje) fremgår det, at antallet af støjbelastede boliger samlet set bliver mindre end i den situation, hvor der ikke bliver etableret nye veje. Bag ændringerne kan ligge betydelige omfordelinger af støjen. Nogle boliger vil blive udsat for mindre støj, mens andre får mere støj.

Antallet af boliger med en støjbelastning over Miljøministeriets vejledende grænseværdi for støjbelastede boliger på 58 dB (decibel) er beregnet for den nordlige omfartsvej og det berørte vejnet i forbindelse med Vejdirektoratets konsolidering. Der er ingen sammenhængende boligområder, som vil blive belastet med mere end 58 dB, men der er 3-4 enkeltliggende ejendomme på den sydvestlige side af Sorøvej, som vil blive støjbelastet med mere end 58 dB fra det nye vejanlæg. Nogle af disse ejendomme vil få en lavere støjbelastning fra Sorøvej, fordi denne vej på strækningen nærmest Ringstedgade forlægges mod nordøst. Boliger længere mod nordvest i Ganges Bro udsættes først og fremmest for støj fra Sorøvej.

Der vil blive opsat 2 m høje støjskærme langs hele højbroen. Der anvendes støjreducerende belægning på hele strækningen.

I VVM-undersøgelsen vurderes det overordnet, at omfartsvejen giver en bedre luftkvalitet for beboerne i Næstved by, idet anlæg af omfartsvejen reducerer trafikken inde i byen.

Vejdirektoratet forventer en lille stigning i emissioner af forurenende stoffer. Etablering af en nordlig omfartsvej ved Næstved vil indebære en forøgelse af trafikarbejdet og dermed energiforbrug og emissioner. Den forventede stigning i kørehastigheden kan isoleret set også medføre stigning i emissioner, mens det vil trække i den anden retning, at hastigheden på omfartsvejen må forventes at være mere jævn end på de nuværende vejalternativer. Der forventes således mindre stigninger i de samlede emissioner men også positive effekter af, at trafikarbejde flyttes fra by til land. Det vurderes i VVM-undersøgelsen, at CO₂-udledningen vil øges med ca. 2.000 ton pr. år. Omfartsvejen medfører samlet set en omfordeling af emissionerne, hvorved der opnås en reduktion af emissionerne i byområder, der modsvares af lidt større stigninger i det åbne land. Da omfartsvejen forløber i det åbne land med gode spredningsbetingelser, vurderes det i VVM-undersøgelsen, at luftforureningskoncentrationerne vil være langt under de vejledende grænseværdier.

12.3 Natur, landskab og fortidsminder

Miljøkonsekvenserne ved anlægsprojektet er vurderet i det konsoliderede projekt samt den supplerende VVM-undersøgelse. Anlægsarbejdet skal delvist foregå i et område beskyttet af Naturbeskyttelseslovens § 3 og EF-habitatdirektivet.

Selve Susåen med de nærmeste omgivelser samt mose og sø langs Vasegrøften fra Ganges Bro til Slagmose udgør en del af EF-habitatområde nr. 194 – Suså med Tystrup Bavelse Sø og Slagmosen. I projektområdet er udpegningsgrundlaget for EF-habitatområde nr. 194 knyttet til selve å-løbene.

De arter og naturtyper, der udgør udpegningsgrundlaget, og som er registreret eller formodes at forekomme i Susåen og Vasegrøften, er de 2 fiskearter pighedsmerling og bæklampret samt naturtyperne ”vandløb med vandplanter” og ”bræmmer med høje urter” samt sumpvindelsnegl. Forlægningen af Sorøvej vil berøre kanten af Natura2000-området med de 2 naturtyper rigkær og kalk overdrev samt område med sumpvindelsnegl beliggende tæt på.

Herudover er der registreret forekomst af markfirben, flere arter af flagermus, stor vandsalamander og spidssnuet frø, der er opført på EF-habitatdirektivets bilag IV. Der er i forbindelse med konsolideringen af projektet gennemført supplerende feltundersøgelser af områdets flagermus. Det har medført, at der vil være fokus på tidlig gennemførelse af afværgeforanstaltninger for at opnå bedst effekt. Træfældning søges reduceret til et minimum, og evt. brug af belysning ved natarbejde i nærheden af flyveruter

begrænses mest muligt. Der etableres efter behov ”hop-overs” i form af beplantning så tidligt som muligt i projektforløbet.

Der er derfor ved tilrettelæggelsen af arbejdet fundet løsninger, der i VVM-undersøgelsen vurderes at påvirke miljøet mindst muligt. Samlet set vurderes det i VVM-undersøgelsen for anlægs- og driftsfasen, at den økologiske funktionalitet for bilag IV-arterne kan opretholdes, og at projektet ikke vil påvirke gunstig bevaringsstatus for arter og naturtyper på udpegningsgrundlaget i EF-habitatområdet. Det er i VVM-undersøgelsen vurderet, at projektet vil medføre midlertidige påvirkninger af de beskyttede naturtyper i anlægsfasen, men at områderne genoprettes naturligt, eller ved midlertidig pleje, ved anlægsfasens ophør.

Vejdirektoratet vil i forbindelse med projektet opstille et overvågningsprogram for Natura2000-området for den strækning, der krydser Susåen.

I programmet vil der ske overvågning af projektets påvirkninger af naturforholdene under og efter anlægsperioden med fokus på effekter af afværgeforanstaltninger for arter og naturtyper på udpegningsgrundlaget samt bilag IV-arter. Overvågningsprogrammet vil også omfatte en tidsplan for overvågning, som maksimalt vil vare 5 år, efter anlægget er taget i brug. Miljøcenter Nykøbing Falster, Naturstyrelsen og Næstved Kommune vil blive inddraget i det videre arbejde med overvågningsprogrammet.

Der er ingen registrerede fortidsminder på linjeføringen vest for Humlebjerg, men landskabet har potentiale til at rumme bosættelser fra bondestenalder, bronzealder eller jernalder, hvorfor man kan forvente at støde på sådanne. I engområdet øst for Humlebjerg og Suså passeres en fredet høj, men udenfor dens 100 meters beskyttelseszone. Vejbyggeri på strækningen kan måske støde på overpløjede gravhøje.

Ladby er udpeget til bevaringsværdig helhed, bl.a. på grund af sit velbevarede landsbymiljø og de tilhørende omgivelser. Linjeføringen gennemskærer en række diger, hvilket betyder, at udskiftningsstrukturen i disse områder påvirkes.

Ved Ladby og Vridsløse er der formodninger om fortidsminder i form af broer eller vad ved omfartsvejen. Ved Vridsløse er der en ødekirke og et kulturarvsareal sydvest for byen. Det er i VVM-undersøgelsen vurderet, at omfartsvejen ikke påvirker disse.

Inden anlægsarbejdet går i gang, vil Næstved Museum foretage en arkæologisk forundersøgelse på de arealer, der berøres af vejanlægget. Omkostningerne hertil afholdes af anlægsbevillingen.

12.4 Friluftsliv

Anlæg af højbroen berører friluftslivet i og omkring Susådalene, der vil blive påvirket af støj og arbejds trafik i anlægsperioden. Rastepladsen for kanoer nord for broen samt kanosejlads på Susåen kan i store træk opretholdes under (og efter) anlægsarbejderne. Eventuelle spærringer af kanosejlads vil blive søgt tilrettelagt udenfor sæsonen eller i givet fald i så korte perioder som muligt.

Næstved Kommunes ”Grøn plan 2009 – 2021” angiver at området syd og nord for Ganges Bro er udpeget som grøn kile. Projektet vil ikke være til hindring for dette.

12.5 Overfladevand og grundvand

Vejvand opsamles og føres via ledninger og grøfter til regnvandsbassiner, hvor urenheder bundfældes, og afstrømningen reguleres, inden vandet føres videre til det nærmeste vandløb eller lign.

Alle regnvandsbassiner etableres med dykkede afløb, dvs. at regnvandsbassinet har olieudskillerfunktion og lukkemekanismer, der kan tilbageholde forurenede stoffer.

Vejvandet vil pga. etablering af regnvandsbassiner ikke medføre væsentlige skader i vandløbene, hverken i form af erosion eller forurening. Skulle der ske et uheld på vejen, der f.eks. medfører olieudslip, vil olien kunne opsamles fra regnvandsbassinet, inden den løber ud i vandløbet.

Udledning af rensset vejvand vil ske til Susåen og tilføres de nedstrøms beliggende EF-habitatområ-

der. På baggrund af beregninger af den forøgede mængde vejvand der tilføres EF-habitatområderne er det i VVM-undersøgelsen vurderet, at Susåens vandføring er tilstrækkelig til, at der ikke vil blive udledt tungmetaller i koncentrationer i udløbspunktet, der overskrider de fastsatte kvalitetskrav. Herudover sker en fortynding gennem vandløbssystemet, hvorfor det i VVM-undersøgelsen vurderes, at naturtyper og arter på udpegningsområdet ikke vil tage skade af udledning af tungmetaller i vejvand i de størrelsesorden, der udledes.

Linjeføringen berører to områder med særlige drikkevandsinteresser med indsatsområde til beskyttelse af grundvandet. Desuden findes en enkelt indvindingsboring med beskyttelseszone, som påvirkes af projektet. Der skal i forbindelse med anlægsarbejdet tages de nødvendige forholdsregler for at sikre dette.

12.6 Ressourceforbrug

Forbrug af råstoffer er opgjort på baggrund af et skitseprojekt for vej, bro og afvanding.

Forbruget omfatter ca. 45.000 tons ny asfalt og 100.000 m³ stabilgrus og bundsikring. Til broerne påregnes et forbrug på ca. 10.000 m³ beton.

Asfalt og grus fra opbrydning af de eksisterende veje genbruges i videst mulige udstrækning.

12.7 Forurennet jord

Hele området nord for Næstved er blevet områdeklassificeret som følge af byudviklingsplaner. Det betyder, at der kræves analyser af jorden, hvis denne skal bortskaffes. På baggrund af oplysninger om, at forurening kun findes i nye veje og ved jernbanestrækninger forventes det ikke, at man vil finde jordforurening andre steder på strækningen i åbent land.

Forurennet rabatjord langs de eksisterende veje, som skal fjernes ved tilslutningerne til omfartsvejen, vil som udgangspunkt indgå i vejanlægget.

Håndtering af jord vil ske på en måde, så eventuelle konflikter i anlægs- og driftsfasen minimeres. Ved arbejde i forurennet jord skal jorden bortskaffes eller indbygges i projektet efter særlige regler i henhold til gældende lovgivning og bestemmelser.

13. Forholdet til EU-retten

De gennemførte miljøundersøgelser og høringer opfylder kravene i Rådets direktiv 85/337/EØF af 27. juni 1985 om vurdering af visse offentlige og private projekters indvirkning på miljøet med senere ændringer (VVM-direktivet) (EF-Tidende 1985, nr. L 175, side 40) samt Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/35/EF af 26. maj 2003 om mulighed for deltagelse i forbindelse med udarbejdelse af visse planer og programmer på miljøområdet og om ændring af Rådets direktiv 85/337/EØF og 96/61/EF for så vidt angår offentlig deltagelse og adgang til klage og domstolsprøvelse (EF Tidende 2003, nr. L 156, side 17).

Påvirkninger af Fuglebeskyttelses- og habitatområder (Natura 2000-områder) i henhold til Rådets direktiv 79/409/EØF af 2. april 1979 om beskyttelse af vilde fugle med senere ændringer (Fuglebeskyttelsesdirektivet) (EF-Tidende 1979, nr. L 103, side 1) og Rådets direktiv 92/43/EØF af 21. maj 1992 om bevaring af naturtyper samt vilde dyr og planter med senere ændringer (Habitatdirektivet) (EF-Tidende 1995, nr. L 1, side 135) er beskrevet i forbindelse med miljøvurderingen i den supplerende VVM-undersøgelse. I 11.3 er beskrevet oplæg til et overvågningsprogram, der iværksættes for at overvåge tilstand og påvirkning af ovennævnte områder.

14. Høring over lovforslaget

Lovforslaget har været i høring hos Næstved Kommune, Region Sjælland, Danmarks Naturfredningsforening, Dansk Erhverv, DI Transport, Dansk Transport og Logistik (DTL), Movia og Forenede Danske Motorejere (FDM).

15. Sammenfattende skema

	Positive konsekvenser/ mindreudgifter	Negative konsekvenser/ Merudgifter
Økonomiske konsekvenser for stat, regioner og kommuner	Mindreudgifter for stat, region og kommune, som følge af færre trafikuheld	Udgift for staten på 680,6 mio. kr. (2011-priser inkl. tillæg på 30 %). Merudgifter til drift og vedligeholdelse
Administrative konsekvenser for stat, regioner og kommuner	Ingen	Meradministration for Vejdirektoratet i anlægsfasen
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	Vejanlægget forventes at medføre reducerede transportudgifter. Forøgelse af beskæftigelsen i bygge- og anlægssektoren i anlægsperioden	Ingen
Administrative konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	Ingen
Administrative konsekvenser for borgerne	Betydelig forbedring for trafikanterne på omfartsvejen og aflastning af trafikken på alternative veje	Gennemførelse af projektet vil medføre ekspropriation af en række ejendomme
Miljømæssige konsekvenser	Reduktion af støjgener og emissioner i byområde	Samlet stigning i emissioner af luftforurenende stoffer og CO ₂ . Berøring af EF-habitatområder kræver særlig opmærksomhed, evt. midlertidig pleje, evt. mindre erstatningsbiotoper
Forholdet til EU-retten	Susåen og Vasegrøften udgør en del af EF-habitatområde nr. 194. Forlægningen af Sorøvej vil ligeledes berøre Natura2000-område. Det er i VVM-undersøgelsen vurderet, at hverken anlægsfasen eller driftsfasen af projektet vil påvirke en gunstig bevaringsstatus for arter og naturtyper i udpegningsområdet. Det vil gennem afværgeforanstaltninger og kompenserende tiltag blive sikret, at de arter, der er omfattet af habitatdirektivets bilag IV, ikke påvirkes negativt af vejanlægget.	

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

Til § 1

Den foreslåede bestemmelse i nr. 1 indeholder en bemyndigelse af transportministeren til at anlægge en ca. 7 km lang Næstved Nordlig Omfartsvej. Endvidere foreslås, at transportministeren bemyndiges til at nedklassificere den nuværende hovedlandevej 151 (rute 14), Næstved - Ringsted, mellem det sydlige rampekryds ved omfartsvejens tilslutning til Ringstedgade og afslutningen af den nuværende hovedlandevej 151 ved Enggårdsvej til kommunevej, og at nedklassificere den nuværende hovedlandevej 614 (rute 54), Næstved - Rønnede, mellem tilslutningen af den nordlige omfartsvej ved Køgevej og den

nuværende afslutning af hovedlandevej 614 umiddelbart øst for rundkørslen ved Køgevej/Øverup Allé til kommunevej.

Der henvises til de almindelige bemærkninger og lovens bilag 1.

Til § 2

Den foreslåede bestemmelse i stk. 1 indebærer, at transportministeren i særlige tilfælde efter anmodning fra ejeren kan ekspropriere en ejendom, der berøres særligt indgribende af projektet, før tidspunktet for de ordinære ekspropriationer. Endvidere foreslås i stk. 2, at erstatningen fastsættes af ekspropriations- og taksationsmyndighederne i lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom.

De ordinære ekspropriationer til vejanlægget vil ske med hjemmel i vejlovens § 43 og efter reglerne i lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom, jf. lovbekendtgørelse nr. 1161 af 20. november 2008. Ekspropriationer ledes af Kommissarius ved Statens Ekspropriationer på Øerne.

De ordinære ekspropriationer til vejanlæg af denne type kan normalt forventes gennemført 1½-3 år efter vedtagelsen af en anlægslov, da ekspropriationer først kan gennemføres, når Vejdirektoratet har udarbejdet et detailprojekt, og ekspropriationskommissionen har afholdt de nødvendige besigtigelser og godkendt projektet.

Med forslaget vil transportministeren som nævnt få hjemmel til i særlige tilfælde at fremrykke ekspropriationstidspunktet for ejendomme, der berøres særligt indgribende af projektet. Ved »særligt indgribende« sigtes almindeligvis til en situation, hvor det vurderes, at der er stor sandsynlighed for, at den pågældende ejendom vil blive totaleksproprieret i forbindelse med projektet. Selv om kravet om, at ejendommen skal berøres særligt indgribende af omfartsvejsplanerne, er opfyldt, skal også betingelsen om, at der skal være tale om et særligt tilfælde være opfyldt, førend transportministeren kan ekspropriere de pågældende ejendomme på et tidspunkt forud for de ordinære ekspropriationer. Som eksempler på særlige tilfælde kan nævnes, at en fremrykket ekspropriation kan afværge væsentlige økonomiske konsekvenser, eller at ejendommen ønskes overtaget af særlige personlige årsager, herunder sygdom, alder, familieforøgelse eller andre sociale forhold. Forventede ændringer i ejendomspriserne kan ikke i sig selv anses for at udgøre en væsentlig økonomisk konsekvens.

Til § 3

Det foreslås, at loven træder i kraft dagen efter bekendtgørelsen i Lovtidende, således at projektering mv. herefter kan igangsættes.