



Sønderjyllands Amt

---

# NY MOTORVEJ MELLEM KLIPLAV OG SØNDERBORG



Tillæg nr. 27 til

**REGIONPLAN 2001-2012**  
BILAG 2: RESUMÉ AF INDSIGELSER OG AMTETS BEMÆRKNINGER

Amtsrådet

**Tillæg nr. 27 til Regionplan 2001 - 2012 vedr.  
Ny motorvej mellem Kliplev og Sønderborg  
Bilag 2: Resumé af indsigelser og amtets bemærkninger**

Udgiver: Sønderjyllands Amt

Redaktion: Sønderjyllands Amt, Teknisk Forvaltning

Kortbilag: Reproduceret med Kort- og Matrikelstyrelsens tilladelse  
(A306/80), 1992/KD.86.1039

Trykning: Kopicentralen, Amtsgården

Oplag: 250 eksemplarer

ISBN: 87-7486-610-9

September 2005

**Gældende regionplanlægning pr. September 2005**

Regionplan 2005 –2016

Tillæg nr. 17 til Regionplan 1997 – 2008 vedr. Detailhandlen i Sønderjylland

Tillæg nr. 8 til Regionplan 2001 – 2012 vedr. Boligudviklingen i Sønderjylland

Tillæg nr. 21 til Regionplan 2001 – 2012 vedr. Erhvervsudviklingen i Sønderjylland

Forslag til tillæg nr. 36 vedr. råstofudviklingen og skovdrift i Torp plantage, Aabenraa kommune

Forslag til tillæg nr. 38 vedr. ny 400 kV højspændingsledning mellem Vejen og Kassø

Forslag til tillæg nr. 39 vedr. vindmøller

---

## Afrapportering af 2. offentlige høring for en ny motorvej mellem Kliplev og Sønderborg

Forslag til regionplantillæg om "Ny motorvej mellem Kliplev og Sønderborg" var i offentlig høring fra den 2. februar til den 30. marts 2004.

Sønderjyllands Amt holdt 4 borgermøder om motorvejsprojektet i høringsfasen. De blev holdt i Kliplev, Kværs, Sønderborg og Sundeved den 16., 18., 24. og 26. februar 2004. Godt 250 interesserede mødte frem ved hver af de to første møder. I Sønderborg mødte ca. 120 interesserede frem og i Sundeved mødte godt 350 frem. De hørte nærmere om projektet, og en del gav også deres mening til kende. Desuden var der mulighed for at se en plancheudstilling og en simulering af motorvejens forløb samt mulighed for at få informationsmateriale med hjem. Referater af borgermøderne kan ses på hjemmesiden om Veje til Als: <http://www.vejetilals.sja.dk>.

Hjemmesiden om Veje til Als har været flittigt benyttet i høringen. 35 indsigelser er indsendt via blanketten på hjemmesiden, 41 indsigelser er sendt via e-mail og de sidste 41 indsigelser har amtet modtaget med posten.

I høringsfasen modtog amtet i alt 117 indsigelser, heriblandt en indsigelse fra miljøministeriet. Af indsigelserne kom 84 fra enkelt personer, 14 fra borgergrupper, 9 fra interesseorganisationer og partier, 5 fra kommuner og 5 fra øvrige myndigheder. Godt 15 indsigelser var positivt stemt overfor motorvejsprojektet. Stort set alle andre indsigelser anbefaler E-løsningen.

Indsigelserne er alle offentliggjort på hjemmesiden om Veje til Als. Hver indsigelse er nøje vurderet. Amtet har lavet uddrag af indsigelserne og inddelt dem i 14 emner, hvilket kan ses på hjemmesiden. Her kan også ses svaret fra amtsrådet til hvert uddrag fra indsigelserne.

Et resumé af indsigelserne indenfor hvert emne og amtsrådets svar herpå samt en liste med navn på respondenterne indenfor de 14 emner fremgår af dette bilag.

Som følge af indsigelsen fra Miljøministeriet kunne regionplantillægget ikke vedtages endeligt af Sønderjyllands Amt, før der var opnået enighed med de statslige myndigheder og før der var fundet en løsning, der er i overensstemmelse med de internationale beskyttelseshensyn. Dette førte til drøftelser med Forsvarsministeriet og en møderække med Miljøministeriet.

Forsvarsministeriet har tilkendegivet, at ministeriet kan frafalde indsigelsen under forudsætning af, at forsvaret i forbindelse med jordfordelingen får sit krav opfyldt om at få erstatningsjord for de arealer, der skal bruges til motorvejen, således at der stadig er et fuldt funktionsdygtigt øvelsesareal omkring Søgård. Kravet vil blive tilgodeset i forbindelse med den kommende jordfordeling.

Den offentlig høring og møderækken med Miljøministeriet har medført yderligere undersøgelser og uddybende vurderinger af projektet og afværgeforanstaltningerne i forhold til EF-habitatdirektivet, forslag om mindre ændringer i vejprojektet og især om forslag om en væsentlig udbygning af afhjælpningsforanstaltningerne i forhold til arter omfattet af habitatdirektivets artikel 12.

På baggrund af disse ændringer har miljøministeren ved brev af 30. juni 2005 ophævet indsigelsen mod regionplantillægget og samtidigt givet amtsrådet tilladelse til at vedtage regionplantillægget endeligt.

I dette bilag er vedlagt indsigelsen fra miljøministeriet fra marts 2004, amtsborgmesterens brev af 17. maj 2005 med anmodning om ophævelse af indsigelsen samt miljøministeriets brev af 30. juni 2005, hvor indsigelsen ophæves.

---

---

# Indhold

Resumé af indsigelser og Sønderjyllands Amts bemærkninger: .....	1
Høring af borgerne.....	1
Bløde trafikanter .....	3
Behovet for nye veje/Trafikudvikling.....	4
Natur- og miljøforhold .....	6
Beskyttede naturområder.....	8
Støj og luftemissioner .....	11
Regional udvikling.....	13
Ejendomsforhold .....	14
Landskabsforhold .....	15
Ændringsforslag .....	17
Y-løsningen .....	21
E-løsningen .....	22
Øvrige forhold .....	23
Finansiering.....	25
Respondenter indenfor emnerne .....	27

## Vedlagt:

- Indsigelse fra miljøministeriet af 30. marts 2005
  - Brev fra Carl Holst af 17. maj 2005 vedr. anmodning om ophævelse af indsigelse
  - Brev fra miljøministeren af 30. juni 2005 vedr. ophævelse af indsigelse
  - Ophævelsesskrivelse fra miljøministeriet af 30. juni 2005
  - Principgodkendelse fra Skov- og Naturstyrelsen af 30. juni 2005
-

---

# I-løsningen

## - Ny motorvej mellem Kliplev og Sønderborg

### Resumé af indsigelser og Sønderjyllands Amts bemærkninger

---

**Emne:** Høring af borgerne

**Resumé**

**Amtets bemærkninger**

Der stilles spørgsmål om de sønderjyske borgere har haft mulighed for at kommentere forslag til linieføring på et tidligere tidspunkt.

Flere mener, at høringen er en formsag: Idéer, synspunkter og alle indsigelser bliver overhørt, idet det ikke er meningen, at høringen skal kunne ændre noget som helst. Stiller spørgsmål om, hvornår en høringsproces nogensinde har omstødt et allerede vedtaget projekt.

Amtsrådet tager ikke hensyn til flertallet af de sønderjyske borgere, som er imod I-løsningen. Det er udelukkende erhvervslivets interesser, der plejes.

Forslag om at stille motorvejsprojektet i bero, indtil den nye kommunalstruktur er på plads.

Forbedringen af de trafikale forhold til Alssundområdet har været undervejs i lang tid. Amtsrådet satte arbejdet i gang i september 1997, hvor det blev vedtaget at udarbejde et forslag til regionplantillæg for forbedring af de overordnede veje mellem motorvejen og Alssundområdet. Idéfasen blev afholdt i foråret 1998, hvor der blev afholdt tre debattmøder. Som et led i idéfasen udsendte amtet pjecen "Ny og bedre vej i Alssundområdet", der orienterede om problemer og muligheder i forbindelse med forbedringen af fremkommeligheden. I pjecen blev lagt op til debat om de fremtidige vejforbindelser.

Amtet har endvidere i januar 1999 udsendt pjecen: "Ny og bedre vej til Alssundområdet – hvad kom der ud af idéfasen" og i juni 2001 udsendt pjecen "Nye og bedre veje til Sønderborgområdet – hvad er der på vej?". Endelig har amtet i hele forløbet været i tæt dialog med de berørte kommuner om vejprojektet.

Et flertal i amtsrådet valgte i oktober 2003 I-løsningen. Dette sker dels på baggrund af argumenterne i processen der har ledt op til dette valg, og dels undersøgelserne i rapporten "Miljøvurdering, Veje til Als, Teknisk rapport, september 2003". I-løsningen blev bl.a. valgt fordi den er det billigste af de undersøgte alternativer, fordi den sikrer den største kapacitet og bedste fremkommelighed for pengene. Den berører færrest lodsejere og kræver mindst landbrugsjord. Samtidig er I-løsningen den løsning, der på længere sigt bedst sikrer de berørte padder omfattet af EF-habitat-direktivet.

Amtsrådet har sendt forslaget i offentlig høring for at indhente kommentarer og lytte til de synspunkter, der fremsættes. I februar 2004 afholdt Sønderjyllands Amt fire borgermøder om I-løsningen i høringsfasen. Knap tusind mødte frem ved de fire møder. Amtsrådet betragter høringsfasen og den langstrakte debat, der har ledt op til, at et flertal i amtsrådet vælger I-løsningen som vigtige elementer i debatten mellem amtets borgere og politikkerne. Det er amtsrådets opfattelse, at der har været en engageret debat igennem flere år, og at udbyttet af denne har været god.

Efter høringsfasen, der varede fra den 2. februar til den 30. marts 2004, har amtsrådet forhandlet med statslige myndigheder, vurderet og taget endelig stilling til hvert hørings svar. På baggrund af høringsfasen og forhandlinger med Miljøministeriet har amtsrådet besluttet mindre ændringer i forhold til det fremlagte projekt i februar 2004. Der forudsættes bl.a. flere afværgeforanstaltninger.

VVM-redegørelser på landsplan er senest blevet evalueret af Landsplanafdelingen i 2003. Heraf fremgår det, at der både sker større og mindre ændringer som følge af VVM. Vejanlæg og infrastrukturanlæg er blandt de projekter, der ændres meget. I fire ud af fem vejsager sker der således ændringer i linieføringen i løbet af VVM-processen.

Det er ikke amtsrådets opfattelse, at der ikke er opbakning til I-løsningen. Amtsrådet er valgt til at varetage og tage ansvar for amtets opgaver, herunder at vælge på hvilken måde, opgaverne skal håndteres. Det er amtsrådets opfattelse, at der er et behov for at forbedre de trafikale forhold i Alssundområdet. Et flertal i amtsrådet har valgt I-løsningen, bl.a. fordi den bedst stemmer

---

**Emne:** Høring af borgerne

**Resumé**

**Amtets bemærkninger**

---

overens med amtsrådets og erhvervslivets ønsker om at sikre en fortsat udvikling i området.

Der er behov for at forbedre de trafikale forhold uanset om ansvaret for vejene er placeret i kommunerne eller hos staten. Vedtagelsen af kommunalreformen medfører, at alle amtsveje i det berørte område fra 1. januar 2007 bliver kommuneveje, bortset fra landevej 319 mellem Sønderborg og Aabenraa, som overtages af staten. I høringsfasen for I-løsningen, der forløb fra den 2. februar til den 30. marts 2004, har amtet modtaget i alt 117 høringssvar, der alle har indgået i planlægningsgrundlaget for regionplantillægget. Godt 15 høringssvar er positivt stemt overfor I-løsningen, stort set alle andre høringssvar anbefaler E-løsningen.

**Emne:** Bløde trafikanter**Resumé****Amtets bemærkninger**

Hvis motorvejen bygges, ønskes generelt trafikikkerhedsmæssige foranstaltninger på tilfartsvejene, herunder især gennem de mindre byer. Trafikkerheden for bløde trafikanter skal indarbejdes i projektet - også økonomisk, således at gennemførelse er uafhængig af en eventuel nedklassificering af vejene.

Det drejer sig især om tilfartsvejene i Lundtoft, Sundeved og Bov kommune.

På landevej 566 fra Avnbøl til Ullerup forventes trafiktheden at blive fordoblet. Mange af børnene i Avnbøl og i Sundeved er tvunget til at krydse landevejen. En løsning i Avnbøl kunne være en tunnelføring.

På vejstrækningen fra Adsbøl til Avnbøl vil trafikken stige tre gange. Vejen er smal, og der er ingen plads til de bløde trafikanter. Her bør der anlægges cykelsti.

Ønske om en niveaufri skæring mellem den dobbeltrettede cykelsti og til-/frakørselsramperne ved Sottrupvej. Mener at det indebærer store faremomenter, når en dobbeltrettet cykelsti krydser en udmunding eller en frakørsel i en rundkørsel. Stien er en meget benyttet skolevej og er af stor trafikal betydning.

På landevej 520 fra Kruså til Søgård øges trafikken med 50 procent. Det vil medføre en øget barriereeffekt for beboerne i det vestlige opland til Holbøl. Det vil give en større risiko for uheld for den krydsende trafik til skole, institutioner og butik. Derfor ønskes sikring af kryds samt etablering af cykelstier langs landevej 520.

I-løsningen vil medføre mere trafik på Bjerndrupvej. Derfor ønskes en cykelsti mellem Tinglev og Klipleve, f.eks. en tunnelloosning ved Hellevadbovej.

I forbindelse med anlæg af I-løsningen foreslår amtet, at i alt 43 kilometer landevej bliver nedklassificeret. Vedtagelsen af kommunalreformen medfører, at alle amtsveje i det berørte område fra 1. januar 2007 bliver kommuneveje, bortset fra landevej 319 mellem Sønderborg og Aabenraa, som overtages af staten. På knap halvdelen af de landevejsstrækninger der nedklassificeres, falder antallet af trafikanter i 2015 ifølge trafikmodellen.

Ændringer på tilfartsvejene bliver kun gennemført på delstrækninger i direkte tilknytning til motorvejen og tilhørende tilslutningsanlæg. Ønske om ændringer herudover vil efterfølgende indgå i overvejelserne om forbedring af trafikikkerhed, anlæg af cykelstier etc.

Amtet har allerede gennemført projekter, hvor byggenemfarer er blevet forbedret på størstedelen af de omtalte veje. Det drejer sig om forbedringer i Klipleve, Bovrup, Avnbøl, V. Sottrup, Nybøl og i Rinkenæs. Tidligere har amtet lavet bump som fartdæmpende foranstaltning, fremover vil det blive byportheller og opsætning af fartvisere. Effekten i Avnbøl har været, at gennemsnitshastigheden gennem byen er faldet, og at de højeste hastigheder er forsvundet. Færdselssikkerheden og trygheden for de bløde trafikanter er blevet forbedret.

På landevej 566 gennem Avnbøl vil der være en stigning i antallet af trafikanter fra 1.200 til 2.500 trafikanter om dagen. Til illustration kan nævnes, at det er langt mindre end trafikintensiteten gennem Felsted både nu og i 2015.

På strækningen mellem Adsbøl og Avnbøl stiger trafikken i 2015 fra 1.300 til 4.300 biler pr. døgn, hvis I-løsningen realiseres. Vejen er meget smal, og der ikke er meget plads til bløde trafikanter. Amtsrådet har imidlertid ikke indregnet en cykelsti på strækningen mellem Adsbøl og Avnbøl i motorvejsprojektet. Der er fremsat ønske om anlæg af stier (cykelstier) langs den sydlige del af landevej 566. Stiprojektet er ikke optaget på den stiplan, som indgår i regionplan 2005 – 2016.

Amtet vurderer, at det trafikikkerhedsmæssigt er forsvarligt at lade cyklisterne på den dobbeltrettede cykelsti mellem Nybøl og Sottrup krydse motorvejsramperne i niveau, idet cyklisterne pålægges vigepligt. Der forventes en biltrafik på ramperne på ca. 1.000 biler pr. døgn. Amtet mener derfor, at der ikke er behov for at etablere en niveaufri skæring mellem cykelstien og ramperne ved Sottrupvej.

Trafikken vil blive fordoblet på landevej 520 i 2015, hvis I-løsningen realiseres i forhold til hvis der ingenting gøres. Det betyder, at antallet af personskadeuheld pr. år forventes at stige med ca. 15 procent, ligesom der forventes flere personskadeuheld i krydsene og øget barriereeffekt for beboerne langs landevej 520. Landevej 520 er en vejklasse 1 vej og oprindelig bygget til at klare meget trafik. Trafikbelastningen vil i 2015 komme op på 7.700 biler pr. døgn, hvis I-løsningen realiseres. Vejen er 11 meter bred og der er cykelbaner langs landevejen. Amtsrådet mener derfor, at der ikke er behov for at lave yderligere foranstaltninger til at sikre den bløde trafik.

Da området vest for motorvej E45 ikke indgår i trafikmodellen er det svært at sige, om I-løsningen vil medføre mere trafik på Bjerndrupvej. Amtet vurderer, at det er meget begrænset. Generelt regner amtet med en trafikstigning på 1,7 procent årligt. Ønsket om en cykelsti på strækningen mellem Klipleve og Tinglev indgår i Regionplan 2005-2016. Der er i budgettet for 2005 afsat penge til stiprojekter, men den ønskede sti mellem Klipleve og Tinglev er ikke blandt de valgte stier.

Stiller spørgsmål til grundlaget for beslutningen om at etablere motorvejen: Beregningerne for trafikikkerhed, trafikprognose og trafikmodel. Trafikprognosen bygger på forældede forudsætninger. Trafikken er ikke steget så meget som prognosen forudsætter.

Flytning af arbejdspladser til udlandet, flere hjemmearbejdspladser, færre erhvervsaktive, stigende oliepriser m.v. betyder ændret trafikmønster og mindre behov for motorvejen.

Folk der bor langs med eksisterende veje vil benytte dem i stedet for motorvejen. Lastbilerne vil benytte de eksisterende veje, idet det er kortest. Hvem vil køre en omvej via motorvejen for at komme på arbejde. Forstår ikke hvordan aflastningen af landevej 316 og 319 kan blive så stor.

Allsundbroen bør udvides for at undgå trafikpropper og uheld. Den vil blive en flaskehals, når motorvejen, landevej 316 og 319 føres sammen. Ellers vil tiden der spares ved motorvejen tabes ved broen.

Mener det kun er i myldretiden, at der er trafikproblemer. En tidsbesparelse på et par minutter og en trafikbelastning på 8-17.000 biler pr. døgn kan ikke stå mål med anlæggets udgifter.

Motorvejens placering og det halve tilslutningsanlæg ved Felstedvej betyder, at flere tvinges til at køre længere i forhold til at benytte de eksisterende veje.

Mener at der under alle omstændigheder bliver behov for en omfartsvej ved Rinkenæs.

Trafikken er tiltagende, og vejene kan ikke holde til det. Derfor bør der laves en motorvej hurtigst muligt.

I amtsrådet er der enighed om, at det er nødvendigt at forbedre de trafikale forhold på de overordnede veje mellem den sønderjyske motorvej og Sønderborgområdet for at sikre en fortsat udvikling i området.

Der har været problemer med de tidligere beregninger af trafikikkerhed. Rambøll som udarbejdede den overordnede konsekvensvurdering i 1999 har erkendt, at der var en fejl i deres beregninger. Der er nu udarbejdet helt nye trafikikkerhedsberegningerne i den tekniske miljøvurdering, som Cowi har lavet i 2003.

I forbindelse med opstilling af de forskellige løsninger er der opbygget en trafikmodel, der giver et tilnærmet billede af trafikken mellem den sønderjyske motorvej og Sønderborgområdet. De beregnede trafiktal i 2015 baserer sig dels på den nuværende trafik i området, dels på en fremskrivning til 2015 med en stigning på 1,7 procent om året. Prognoser vil til en hver tid være afhængig af forudsætningerne. Det svarer til den prognose, der er opstillet på landsplan. Der vil imidlertid altid være en vis usikkerhed med hensyn til fremskrivning af trafiktallene. Den faktiske trafikudvikling kan være både højere og lavere afhængig af samfundsforhold og konjunktursvingninger.

Sammenlignes trafikudviklingen i perioden 1998 til 2003 på landevej 316 vest for Rinkenæs, landevej 319 vest for Felsted og på Allsundbroen med den opstillede trafikprognose viser det sig, at der i denne periode er en rimelig god overensstemmelse mellem trafikprognose og trafikudviklingen i Allsundområdet.

Der er ifølge Danmarks statistik mere end en halv mio. hjemmearbejdspladser i Danmark ligesom der i de senere år har været en udflytning af arbejdspladser til udlandet. Dette har ikke medført faldende trafiktal. Tværtimod.

Der er mange andre ting end befolkningens sammensætning, der har betydning for trafikudviklingen. Det ses bl.a. af at befolkningen i perioden 1984 til 2002 er steget med 5 procent på landsplan, og trafikken i samme periode er steget med 70 procent. I Sønderjylland er trafikarbejdet steget med 28 procent i perioden 1994 til 2003, mens befolkningstallet kun er steget med 0,5 procent. Den stagnerende befolkningsudvikling har således ikke medført faldende trafiktal. Tværtimod.

Den opstillede trafikmodel indeholder en vejvalgsmodel, dvs. en model for hvilken rute trafikanterne vælger at køre fra udgangspunkt til mål. Her vægtes tid højt, mens afstand har mindre betydning. Metoden svarer til den model, der benyttes på landsplan.

Ifølge trafikmodellen er det bl.a. trafikanter fra Aabenraa og Kruså/Padborg, der skal til Sønderborg/Als og omvendt, der vil anvende motorvejen. De vil vælge at køre til tilslutningsanlægget ved Søgård for at komme på motorvejen. De vil på strækningen Aabenraa/Kruså - Sønderborg spare to minutter ved at benytte motorvejen frem for de eksisterende veje, men skal dog også køre tre til fem kilometer længere. Der er gennemført tilsvarende beregninger på lignende vejprojekter i Danmark. Erfaringer herfra viser, at de beregnede trafiktal stemmer godt overens med trafiktallene efter, at vejen er etableret.

De fleste folk der bor langs med landevej 316 og 319 vil benytte de eksisterende veje. Det gælder trafikanter fra Bovrup, Ullerup, Rinkenæs og Broager. Men ifølge trafikmodellen vil eksempelvis omkring 3.000 af de i alt 17.600 trafikanter på den østlige del af motorvejen komme fra Gråsten og opland. Endvidere vil 1.100 trafikanter komme fra Avnbøl/Ullerup og opland, ligesom 1.300 vil



komme fra V. Sottrup og opland.

Det er hovedsagelig personbiler og varebiler, der vil anvende motorvejen. Ifølge trafikmodellen vil kun få lastbiler benytte motorvejen. Dette skyldes, at der ikke vil være nogen tidsbesparelse, dels på grund den øgede afstand på motorvejen, og dels fordi det er forudsat i trafikmodellen, at lastbilerne kører med samme hastighed på landevej og motorvej. Der er dog erfaring for, at flere og flere lastbiler over tid vælger motorveje frem for andre veje.

Ifølge trafikmodellen vil I-løsningen i 2015 aflaste landevej 316 med 30-55 procent og landevej 319 med 60-70 procent.

Amtsrådet har som mål for fremkommeligheden fastsat, at serviceniveauet på veje udenfor byerne skal være tilfredsstillende, betegnet ved serviceniveau C eller bedre. Serviceniveau C svarer til varierende kørsel med begrænset mulighed for overhaling. I år 2015 vil kapaciteten være større på motorvejen end på Alssundbroen. Serviceniveauet på Alssundbroen vil være D, og dermed lavere end amtsrådets mål. Kun såfremt trafikken stiger endnu mere end forudsat, vil broen blive en flaskehals. Der er derfor ingen aktuelle planer om at udvide kapaciteten på Alssundbroen.

Undersøgelser har vist, at der er kapacitetsproblemer på de overordnede veje og at disse problemer vil blive større i de kommende år på grund af stigende trafik. Amtsrådets målsætning om fremkommelighed i åbent land kan ikke opfyldes, medmindre der gøres noget.

Amtsrådet har vurderet de tre hovedalternativer på grundlag af en ensartet undersøgelse af de miljømæssige, trafikale og økonomiske forhold ved de tre alternativer. På baggrund af sammenligningen er der et flertal for I-løsningen. Den stemmer bedst overens med amtsrådets og erhvervslivets ønsker om en fortsat udvikling i området, sikrer den største kapacitet og den bedste fremkommelighed for pengene samt er den billigste af de undersøgte alternativer.

Et fuldt tilslutningsanlæg ved landevej 515 med tilhørende omfartsvej ved Felsted blev fravalgt pga. en merudgift. Aflastningen af landevej 316 er den samme som i I-løsningen uden denne foranstaltning, mens aflastningen af landevej 319 stiger fra ca. 60 procent til 70-80 procent ved at lave det fulde tilslutningsanlæg og omfartsvejen. Amtsrådet er på nuværende tidspunkt ikke indstillet på at lave et fuldt tilslutningsanlæg til landevej 515, og en omfartsvej vest om Felsted. Trafikarbejdet stiger ved anlæg af I-løsningen, men samtidigt mindskes tidsforbruget i forhold til, hvis der ingenting gøres.

Ifølge trafikmodellen vil I-løsningen betyde, at der i 2015 vil være ca. 6.900 trafikanter pr. døgn i Rinkenæs. Til sammenligning vil der være 10.100 biler pr. døgn i Rinkenæs, hvis der ikke gøres noget. Trafikmængden i Rinkenæs vil således i 2015 blive reduceret med 32 procent, hvis I-løsningen etableres. I 1998 var der ca. 7.500 biler pr. døgn i Rinkenæs. Den nye vejforbindelse vil således betyde lidt færre biler pr. døgn i Rinkenæs i år 2015 end der var i 1998. Ved gennemførelse af I-løsningen er der ikke taget stilling til, om der eventuelt senere skal laves en omfartsvej ved Rinkenæs.

Et flertal i amtsrådet valgte i oktober 2003 I-løsningen. På baggrund af høringsfasen i foråret 2004 har amtsrådet besluttet mindre ændringer i forhold til det fremlagte projekt.

**Emne:** Natur- og miljøforhold

**Resumé**

**Amtets bemærkninger**

Fiere stiller spørgsmål om det er nødvendigt at gå igennem uberørt natur med motorvejen for at opfylde et trafikbehov.

Det drejer sig især om habitat- og fuglebeskyttelsesområdet, området ved Kiding Tykke og Lindebjerg, områderne ved Ladkær Skov, Tralskov, Grøngrøft, Grønbæk, Bojskovskov, Kobberholm, Dybbøl samt overdrevarsarealerne mellem Søgård Sø og Hostrup Sø.

Undren over, at amtet har reduceret antallet af faunapassager i forhold til forslaget fra Cowi. Mener at de kompenserende foranstaltninger i form af faunapassager og erstatningsbiotoper ikke er tilstrækkeligt.

Vil vide, om de kompenserende nyanlagte vandhuller friholdes for tilløb af afledningsvand fra motorvejen, idet motorvejen går gennem områder af særlig drikkevandsinteresse.

Fuglelivet og trækruter påvirkes af motorvejen, bl.a. i uforstyrrede småskove og engområder. Motorvejen vil give en konstant støj og den høje placering i terrænet forværrer dette.

Små landsbysamfund vil blive ødelagt og kulturhistoriske værdier gå tabt.

Øst for landevej 566 mellem Avnbøl og Ullerup er et område (Tranekær), som er udlagt som et område med særlige vandinteresser. Forslag om at etablere det som sø/moseområde, hvilket kombineret med et stinet vil være af stor rekreativ værdi.

Et flertal i amtsrådet er enige om, at det er nødvendigt at forbedre de trafikale forhold på de overordnede veje mellem den sønderjyske motorvej og Sønderborgområdet for at sikre udvikling i Sønderborgområdet.

Indgreb i natur, miljø, landskab og kulturmiljø er blevet grundigt undersøgt i "Miljøvurdering, Veje til Als, Teknisk rapport, september 2003". Det er resultaterne i denne rapport, der ligger til grund for VVM-redegørelsen og de afhjælpende foranstaltninger amtsrådet vil udføre.

Amtsrådet er bevidst om det indgreb, som I-løsningen vil forårsage, og at planerne medfører, at sammenhængen mellem naturområder på begge sider af linieføringen vil blive ændret for bestandigt. Et flertal i amtsrådet har valgt at acceptere konsekvenserne ved vejprojektet, idet de afhjælpende foranstaltninger i forbindelse med vejprojektet vil reducere påvirkningen på miljø og natur fra vejprojektet.

I området mellem Kiding Tykke og Lindebjerg er linieføringen ført så skånsomt som muligt gennem området. Placeringen ved foden af Lindebjerg er et udtryk for, at linieføringen skal berøre skovområderne Tralskov og Kiding Tykke mindst muligt. Det er lykkedes at undgå at lave indgreb i de to skovområder, og det er også lykkedes, at komme forbi dødisbakken Lindebjerg uden at forvolde alt for stor skade.

Der vil ske indskrænkninger i overdrevene ved Søgård, der rummer særlige naturværdier. Et overdrevs forsvinden kan ikke umiddelbart genoprettes, da det tager mange års kontinuerlig, ekstensiv drift at genskabe vegetationen. De lokalt udbredte plantearter vokser flere steder på arealet og vil næppe forsvinde, men bestandene kan decimeres.

Et flertal i amtsrådet er af den opfattelse, at I-løsningen er den løsning, der på længere sigt bedst sikrer de berørte padder omfattet af EF-habitat-direktivet. Dette skyldes, at kompensationsvandhuller vurderes at ville medføre en positiv effekt for de arter på habitatdirektivets bilag, der berøres af vejprojektet. Disse arters levevilkår er generelt ringe i et kulturopåvirket landskab med bl.a. intensivt landbrug. Med anlæg af kompensationsvandhuller på begge sider af vejen er det vurderingen, at bestandene vil blive styrket på begge sider af vejen, og at dette rigeligt vil opveje vejens barriereeffekt og trafikdrab. Amtet har erfaring for, at kompensations- og erstatningsbiotoper hurtigt og effektivt medfører forbedrede levevilkår for padder. De planlagte kompensationsforanstaltninger er efter amtets opfattelse i tråd med kriterierne for gunstig bevaringsstatus.

Cowi har i "Miljøvurdering, Veje til Als, Teknisk rapport, september 2003" foreslået 22 nye faunapassager, udover de 14 der indgik i VVM-redegørelsen. På grundlag af høringsfasen har amtet revurderet omfanget af faunapassager og besluttet at etablere flere afværgeforanstaltninger. Amtet forudsætter, at der etableres i alt 44 faunapassager, 15-20 ledelinier frem til faunapassagerne, 14 km dobbeltsidet paddehegn samt i alt ca. 70 afværgevandhuller. Med de forudsatte afværgeforanstaltninger vil spredningsforholdene til og fra det internationale naturbeskyttelsesområde ved Hostrup Sø og omkring vejstrækningen blive sikret. Den markant positive betydning for padderne i området som følge af de forudsatte afværgeforanstaltninger vurderes at overskygge de negative påvirkninger i form af barrierevirkning og trafikdræbte dyr. De forudsatte paddehegn vil gøre det til en sjælden begivenhed, at padder bliver dræbt på motorvejen, fordi hegnene vil lede padderne til faunapassagerne og holde dem fra motorvejen.

Kompensationsvandhuller skal kompensere for generelle forringelser af levesteder, spredningsmuligheder m.m. og vil medvirke til væsentligt at styrke bestande af padder omfattet af habitatdirektivets bilag IV.

Placering af kompensations- og erstatningsbiotoperne vil blive fastlagt endeligt i detailprojekteringen. Her vil de blive placeret i områder, hvor der er konstateret bestande af padder, som er anført på EF-habitatdirektivets liste, herunder også i området omkring Bjernstrup Mølleå. Placeringen afhænger endvidere af, hvordan jordfordelingen falder ud. Vandhullerne får den bedste effekt, såfremt de ligger op ad skov, i lavninger, i ledelinier som amtet etablerer mv. Dette vil give en god spredning af arterne i biotoperne i det givne område. De nye biotoper vil, i videst mulig omfang, blive friholdt for vejvand.

I-løsningen forløber gennem områder med særlige drikkevandsinteresser. Vejvand indeholder mange forskellige miljøfremmede stoffer, men mange af disse vil blive tilbageholdt i de planlagte forsinkelsesbassiner. Ingen af de vandløb der får tilledt vejvand forventes at lide hydraulisk overlast, idet vejvandet vil passere forsinkelsesbassiner. Udover de stoffer, der relativt konstant forekommer i vejvand, kan der forekomme afstrømning af større mængder kemikalier, olie osv., hvis køretøjer, der transporterer disse stoffer, bliver indblandet i uheld. Derfor er alle forsinkelsesbassinerne udstyrede med en lukkemekanisme for at forhindre udledning af sådanne stoffer til vandløbene.

Et nyt vejanlæg vil bidrage med yderligere støjpåvirkning i området, men næppe forringe den rekreative værdi i væsentlig grad i forhold til den nuværende påvirkning. Fugle vænner sig generelt til regelmæssige forstyrrelser som eksempelvis trafikstøj, hvorimod uregelmæssige besøg af spadserende forstyrrer mere. Mange steder yngler fugle tæt op ad trafikerede veje, og det vurderes derfor, at et ændret trafikbillede ikke vil ændre forstyrrelsen af fuglene væsentligt. Det vil blive konkret vurderet i detailfasen om der skal sættes støjskærme op for at mindske støjbredden til rekreative områder.

Amtsrådet er bevidst om, at planerne medfører, at sammenhørigheden i lokale samfund vil blive ændret for bestandigt efter etableringen af I-løsningen.

Forslaget om at se nærmere på Tranekær er interessant. Det vil sandsynligvis være i overkanten at lave et projekt her, som en direkte erstatning for tabte naturværdier i motorvejsbyggeriet. Men området er velegnet til et naturgenopretnings- eller vandmiljøprojekt. Amtet har dog for tiden ingen planer i den retning.

Der stilles spørgsmål om amtet kan planlægge et projekt, der kræver dispensation fra bl.a. internationale regler vedrørende beskyttelse af habitatområdet, når borgerne generelt skal overholde krav og restriktioner i forhold til natur- og miljøinteresser.

Mener at amtet er inhabil, idet amtet udformer et projekt, der krænker naturbeskyttelsesbestemmelserne, og derefter selv frikender det for at være miljøbelastende.

I-løsningen ødelægger det kuperede landskab og internationale beskyttelsesområde ved Gråsten skovene. Vejen kommer til at ligge lige midt mellem de to markante høje Lindebjerg og Uglebjerg.

Trafikbelastning øges på Flensborg landevej, som går gennem habitatområdet. Det medfører øget støjbelastning i beskyttet naturområde, øget antal trafikdræbte dyr ligesom øget kvælstofbelastning vil få negativ effekt på beskyttede naturtyper.

Regionplantillægget er i strid med habitatdirektivet, idet der findes alternative løsninger (E- og Y-løsning). Hvis I-løsningen vedtages, vil sagen blive indbragt til Naturklagenævnet og EU-kommissionen med påstand om, at Danmark ikke lever op til sine fællesskabsforpligtelser.

Miljøministeriet gør indsigelse imod projektet, idet regionplantillægget med miljøkonsekvensvurderinger ikke dokumenter, at I-løsningen er i overensstemmelse med hensynet til det internationale naturbeskyttelsesområde ved Hostrup Sø. I-løsningen påvirker negativt områder med beskyttede arter samt en del af habitatområdet. Det er i konflikt med internationale beskyttelsesregler. En negativ påvirkning kan kun finde sted, hvis der ikke findes brugbare alternativer. Miljøvurderingen behandler andre alternativer, hvorfor regionplantillægget for I-løsningen ikke kan begrunde, at habitatdirektivets regler fraviges. Miljøministeren kan derfor ikke meddele tilladelse til, at amtet vedtager regionplantillægget endeligt, før der er opnået enighed med statslige myndigheder og fundet en løsning, der er i overensstemmelse med de internationale beskyttelseshensyn.

Et flertal i amtsrådet mener, det er nødvendigt at forbedre de trafikale forhold på de overordnede veje til Sønderborg for at sikre en fortsat udvikling i området. Et flertal i amtsrådet har valgt I-løsningen på grundlag af en ensartet undersøgelse af de miljømæssige, trafikale og økonomiske forhold ved de tre alternativer. I-løsningen betyder ligesom de to hovedalternativer et indgreb i naturområder. Skaderne som I-løsningen forårsager skal begrænses. I-løsningen er valgt bl.a. fordi den bedst stemmer overens med amtsrådets og erhvervslivets ønsker om en fortsat udvikling i området. Den sikrer den største kapacitet og bedste fremkommelighed for pengene. I-løsningen er den billigste af de undersøgte alternativer. Den berører færrest lodsejere og kræver mindst landbrugsjord. Samtidig er I-løsningen den løsning, der på længere sigt bedst sikrer de berørte padder omfattet af EF-habitatdirektivet.

Ligesom privatpersoner, skal Amtet og de beslutninger amtsrådet tager, overholde de regler, der gælder for miljøbeskyttelse. Amtsrådet fik i september 2001 Miljø- og Energiministerens tilladelse til, på visse vilkår, at igangsætte planlægning af en motorvej mellem E45 og Sønderborgområdet gennem en del af det internationale naturbeskyttelsesområde ved Hostrup Sø.

I-løsningen betyder et indgreb i naturområder, og det har været nødvendigt at linieføringen føres gennem det sydligste hjørne af det internationale naturbeskyttelsesområde omkring Hostrup Sø. Vejen vil berøre ca. 6 ha, som primært er dyrket mark, men også et hjørne af en 3-eng vil blive berørt af forlægningen af en lille kommunevej. I detailprojekteringen vil forlægningen af kommunevejen blive ændret, idet vejen flyttes så tæt på motorvejen, så den beskyttede 3-eng ikke berøres. Den dyrkede mark er ikke egnet som levested for padder eller andre habitatarter. Natur- og landskabsmæssigt er det en meget lidt værdifuld del af beskyttelsesområdet. Samlet vurderes det, at vejprojektets påvirkning af det internationale naturbeskyttelsesområde ved Hostrup Sø ikke vil være så væsentlig, at der vil ske en negativ påvirkning af de naturtyper og arter, området er udpeget for.

Der er forbud mod at planlægge nye større vejanlæg m.v. i internationale naturbeskyttelsesområder. Myndighederne, herunder amtsrådet, har mulighed for at fravige denne hovedregel, når der foreligger bydende nødvendige hensyn til væsentlige samfundsinteresser, herunder af social eller økonomisk art, og fordi der ikke findes nogen alternativ løsning. Miljøministeren kan i særlige tilfælde tillade en fravigelse af hovedreglen. Miljøministeren har i juni 2005 ophævet sin indsigelse og givet amtsrådet tilladelse til at vedtage regionplantillægget endeligt.

Ved nyanlæg af motorveje og motortrafikveje er der ifølge planloven pligt til at udarbejde en VVM-redegørelse. Formålet er at vurdere og om muligt at undgå, minimere eller kompensere for de miljømæssige konsekvenser ved at anlægge nye veje. Det er i overensstemmelse med planloven, at amtsrådet både udarbejder VVM-redegørelse og vurderer konsekvenserne af konklusionerne.

Amtsrådet har fået udarbejdet "Miljøvurdering, Veje til Als, Teknisk rapport, september 2003" af en uvildig part. I forbindelse med udarbejdelse af forslag til regionplantillæg med tilhørende VVM-redegørelse er beskrivelser og vurderinger i den uvildige rapport blevet gennemgået. Dette gav anledning til bemærkninger fra amtet og i enkelte tilfælde også til vurderinger, der afveg fra de vurderinger, der fremgik af den uvildige rapport. Som følge af forhandlingerne med Miljøministeriet forudsætter amtet i forbindelse med vedtagelsen af regionplantillægget, at der etableres flere afværgeforanstaltninger, hvilket den uvildige rapport også anbefalede. Cowi A/S, som udarbejdede den uvildige rapport,

har i marts 2005 vurderet amtets forudsætning om at etablere flere afværgeforanstaltninger. Konklusionen er nu, at tiltagene vil styrke bestandene af paddearter omfattet af habitatdirektivet. Endvidere vil de flere afværgevandhuller have en markant positiv betydning, der vurderes at overskygge negative påvirkninger i form af barrierevirkning og trafikdræbte dyr.

Placeringen af linieføringen ved foden af Lindebjerg er et udtryk for, at linieføringen skal berøre skovområderne Tralskov og Kiding Tykke mindst mulig. Det er lykkedes at undgå at lave indgreb i de to skovområder og at komme forbi dødisbakken Lindebjerg uden at forvolde alt for stor skade. Foruden at der er taget hensyn til, at skovområderne skulle skånes, skal der i område laves en bred faunapassage i form af en mindre dalbro. Linieføringen forløber umiddelbart nord for habitatområdet.

Flensborg landevej passerer habitatområdet ved Bjergskov. Trafikken vil øges fra 6.000 til 8.600 køretøjer pr. døgn som følge af I-løsningens gennemførelse. Naturværdierne i denne del af habitatområdet samler sig om plantelivet på overdrev, men der er også konstateret Stor Vandsalamander og Spidssnudet Frø. De botaniske værdier bliver ikke påvirket væsentligt af den øgede trafik. Forøgelsen i belastningen med kvælstof er forsvindende lille i forhold til baggrundsbelastning og belastning fra nærliggende landbrug.

Trafikforøgelsen vil rykke grænsen for 50 dB(A) støj fra 100 til 125 meter fra vejen. De rekreative kerneområder ligger i større afstand, og da terrænet er kuperet og skovbevokset, anses den forøgede støjbelastning for besøgende i Bjergskovområdet for acceptabel.

Padderne har i dag en risiko for at blive kørt over. Risikoen øges næppe væsentligt, da de egnede padde-levesteder er relativt velafgrænsede på hver side af landevej 520. Det vil være muligt at presse et padderør igennem den eksisterende vejdamning på to steder. I detailprojekteringen vil amtet vurdere effekten af passagerne, og såfremt den vurderes positiv, at lave passagerne som en del af vejanlægget. Amtet vurderer, at generne ved den øgede trafik på Flensborg landevej ikke har væsentlig indflydelse på habitat-naturtyper eller arter.

Supplerende kortlægning af det ændrede tracé ved Klipleve (trompetløsning) gennemført i maj 2004 viser, at der ikke konstateres yderligere forekomst af nogen af habitat-padderne. Det vurderes, at Spidssnudet Frø vil kunne yngle eller forsøge at yngle i alle vådområder i området. Endvidere vurderes, at et vandhul i yderkanten af undersøgelsesområdet kunne være egnet for Stor Vandsalamander og Løgfrø. Samlet konkluderes, at den supplerende kortlægning ikke ændrer på trusselvurderingen og de afværgeforanstaltninger, der skal gennemføres.

På grundlag af høringsfasen har amtet revurderet omfanget af faunapassager og besluttet at etablere flere afværgeforanstaltninger. Amtet forudsætter, at der etableres i alt 44 faunapassager, 15-20 ledelinier frem til faunapassagerne, 14 km dobbeltsidet paddehegn samt i alt ca. 70 afværgevandhuller. Med de forudsatte afværgeforanstaltninger vil spredningsforholdene til og fra det internationale naturbeskyttelsesområde ved Hostrup Sø og omkring vejstrækningen blive sikret. Kompensationsvandhuller skal kompensere for generelle forringelser af levesteder, spredningsmuligheder m.m. og vil medvirke til væsentligt at styrke bestande af padder omfattet af habitatdirektivets bilag IV. Det vurderes, at det skitserede vejprojekt ikke vil føre til mærkbar forøgelse af antallet af trafikdræbte fugle, idet der allerede er større veje i de områder, der huser flest fugle (området omkring Hostrup Sø).

---

**Emne:** Beskyttede naturområder

**Resumé**

**Amtets bemærkninger**

---

Amtsrådet mener, at regionplantilægget med de forudsatte afværgeforanstaltninger og ændringer til projektet samt den reviderede VVM-redegørelse dokumenterer, at I-løsningen er i overensstemmelse med hensynet til det internationale beskyttelsesområde ved Hostrup Sø.

---

**Emne:** Støj og luftemissioner**Resumé**

Forstår ikke, at der skal bygges en ny vej i åbent landskab, hvor der er stille og fredeligt, når amtet kan udbygge de eksisterende veje, hvor der allerede er støj.

Vil vide, hvad amtet vil gøre ved den øgede støjbelastning, når den tunge trafik langs eksisterende veje stiger.

Vil vide, hvad amtet vil gøre, når hastigheden på motorvejen bliver 130 km/t i stedet for 110 km/t, hvilket betyder øget støjbelastning.

Hvilke afhjælpende foranstaltninger i forhold til støj tilbyder amtet. Ønsker masser af forskellige arter træer som lydmur, fordi de ikke skæmmer landskabet.

Spørger til hvordan støjberegningerne er udarbejdet.

CO<sub>2</sub>-udslippet vil øges med ca. 6%, hvilket er i modstrid med Danmarks forpligtelser overfor Kyoto-protokollen om at nedbringe drivhusgasserne.

**Amtets bemærkninger**

De miljømæssige, trafikale og økonomiske forhold ved de tre alternativer er vurderet af amtsrådet. På baggrund af sammenligningen er der i amtsrådet flertal for I-løsningen og dermed er både Y- og E-løsningen fravalgt.

De støjmæssige effekter af projektet er belyst ved at sammenligne støjdbredelsen langs det eksisterende vejnet med støjforholdene, hvis I-, Y- eller E-løsningen gennemføres. Uanset hvilken løsning der gennemføres vil antallet af støjbelastede boliger og støjbelastningstallet blive reduceret i forhold til, hvis det ikke gøres noget ved vejnettet i området (O-løsningen). I-løsningen reducerer antallet af boliger, der er belastet af støj over 55 dB(A), med ca. 100 til 946. E-løsningen reducerer antallet af boliger, der er belastet af støj over 55 dB(A), med ca. 115.

Amtsrådet er meget opmærksom på at lave afhjælpende foranstaltninger, der kan mindske de gener, som et nyt vejanlæg uundgåeligt vil forårsage. Såfremt anlæg af den nye vej medfører, at boliger får et øget støjniveau på over 55 dB(A) vil lodsejeren få tilbud om støjdæmpende foranstaltninger. Der er mulighed for støjvolde, støjskærme, facadeisolering, erstatning og som en sidste udvej opkøb af den støjbelastede bolig. I forbindelse med detailfasen vil det i samråd med lodsejeren blive besluttet, hvilken løsning der vælges i hvert enkelt tilfælde.

Miljøstyrelsen har fastsat 50 dB(A) som vejledende grænseværdi for rekreative områder i det åbne land. En beregning langs det nye vejanlæg viser, at I-løsningen forøger det rekreative areal, der påvirkes med et støjniveau højere end 50 dB(A), med ca. 4,1 kvadratkilometer. Uanset hvilken løsning der gennemføres vil det rekreative areal, der påvirkes, blive forøget. Dermed forringes den rekreative værdi af det åbne land og naturområder, der hidtil har været uforstyrret. Der vil blive vurderet konkret i detailfasen, om der udvalgte steder skal sættes støjskærme op for at mindske støjdbredelsen.

Størstedelen af lastbiltrafikken vil ifølge trafikmodellen blive på de eksisterende veje. Efter etableringen af I-løsningen vil beboerne langs eksisterende veje dog samlet set opleve en væsentlig mindre trafik. Andelen af tung trafik ud af de tilbageværende trafikanter vil øges relativt set. Der er dog erfaring for, at flere og flere lastbiler over tid vælger motorveje frem for andre veje.

Det er blevet undersøgt, hvad de støjmæssige konsekvenser af stigningen i hastighed fra 110 km/t til 130 km/t er. Resultatet er, at støjniveauet vil stige 1-2 dB(A) langs vejstrækningen. I forbindelse med detailfasen vil blive udarbejdet kort over støjbelastningen omkring I-løsningen ved en hastighed på 130 km/t. Der vil blive taget udgangspunkt i de ejendomme, der berøres af støj over 55 dB(A) ved 130 km/t, når det i forbindelse med detailfasen bliver besluttet, hvilke foranstaltninger der vælges.

Metoden til at kortlægge de støjmæssige effekter ved motorveje tager udgangspunkt i den fællesnordiske beregningsmodel. I metoden tages udgangspunkt i antallet af personbiler, antallet af lastbiler, hastighed samt terrænforhold. Den teoretiske reduktion for en vej er 3 dB(A) pr. afstandsfordobling. En metode til dæmpning af vejstøj er indførelse af støjsvage belægninger. Støjreducerende belægning er dog ikke indregnet i dette projekt.

Beplantninger langs vejen kan formindske den visuelle påvirkning. Undersøgelser har imidlertid vist, at beplantning normalt ikke betyder et lavere støjniveau. Som en del af vejprojektet har amtet fået udarbejdet rapporten "Rytme, landskab og tracé", der anbefaler forskellige forslag til æstetisk tilpasning af vejen med beplantning m.v. I forbindelse med detailfasen vil den endelige plan for bl.a. beplantning og valg af plantearter foregå.

---

**Emne:** Støj og luftemissioner

Resumé

**Amtets bemærkninger**

---

Trafikanternes brændstofforbrug og den samlede emission af bl.a. CO<sub>2</sub> er opgjort for I-løsningen og sammenlignet med O-løsningen. CO<sub>2</sub>-emissionen forøges væsentlig med I-løsningen pga. højere energiforbrug ved kørsel med højere hastigheder. Det samlede brændstofforbrug samt emission af CO<sub>2</sub> vil øges med ca. 6,2 procent, hvilket vil modvirke Danmarks forpligtigelse til reduktion af emissioner af CO<sub>2</sub>. CO<sub>2</sub>-emissionen ved Y-løsningen og E-løsningen forøges med hhv. 6,5 procent og ca. 1,4 procent.



**Emne:** Regional udvikling

**Resumé**

**Amtets bemærkninger**

Hvorfor har amtsrådet valgt I-løsningen med tilslutning ved Kliplev, når amtet samtidig melder ud, at Kliplev ikke har potentiale til at skabe erhvervsliv.

Pengene til motorvejen kunne bruges bedre til gavn for alle skatteyderne, eksempelvis til videnscentre i regionen eller som tilskud til firmaer og private, som vil etablere sig i området.

Mener det er statsopgave at lave motorvejen.

Glæder sig over den kommende motorvej. Den er nødvendig af hensyn til fortsat vækst, bevarelse af arbejdspladser på egnen, styrkelse af erhvervsudviklingen, fremkommelighed og trafiksikkerhed.

Stiller spørgsmålstejn ved om motorvejen vil fremme regional udvikling. Henviser til Lolland-Falster, hvor motorvejen har haft sugerørseffekt. Mener arbejdspladserne flytter til udlandet uanset motorvej eller ej.

Det er amtsrådets ansvar at sikre fortsat udvikling i Sønderjylland, og det er amtsrådets ansvar at prioritere mellem de tiltag, der skal sikre dette. I Sønderborgområdets syv kommuner bor ca. 30 procent af Sønderjyllands Amts indbyggere og Alssundområdet er det økonomisk stærkeste område i Sønderjylland. Dette område skal sikres for fremtiden og det skal sikres, at området fortsat er et attraktivt område at bo i og flytte til. Et flertal i amtsrådet har valgt I-løsningen, fordi den bedst stemmer overens med amtsrådets og erhvervslivets ønsker om at sikre en fortsat udvikling i området. I-løsningen er den billigste af de undersøgte alternativer og den berører færrest lodsejere. Samtidig kan den sikre fremkommeligheden samt skabe en større kapacitet og give større fleksibilitet på vejnettet. I-løsningen er ikke valgt af hensyn til den regionale udvikling i Kliplev.

Amtsrådet udbygger og etablerer løbende nye videnscentre og uddannelses tilbud. Amtets indsats er beskrevet i Sønderjyllands Erhvervsstrategi. Det er amtsrådets holdning, at det også er nødvendigt at forbedre de trafikale forhold på de overordnede veje mellem den sønderjyske motorvej og Sønderborgområdet for at sikre en fortsat udvikling i området. En forbedring af fremkommeligheden til Sønderborgområdet vil være til gavn for alle borgere i Sønderjyllands Amt. Det er ikke ensbetydende med, at der ikke skal ske en udbygning i andre af egnscentrene i amtet.

Siden år 2001 har amtsrådet hvert år i budgettet afsat 0,2 skatteprocentpoint øremærket til gennemførelse af infrastrukturprojekter i Sønderjylland. Amtet spiller en vigtig rolle i den regionale udvikling i Sønderjylland og har en række økonomiske tilskudsmuligheder, som stammer fra amtets eget budget, den danske stat og EU. Eksempelvis var der på budgettet for 2002 ca. 14 mio. kr. øremærket til faste tilskud til institutioner og aktører, der spiller en vigtig rolle i den regionale erhvervsudvikling.

Det er frem til kommunalreformen træder i kraft ikke en statsopgave at forbedre de trafikale forhold mellem E45 og Sønderborgområdet. I januar 1998 overtog amtet bl.a. hovedlandevejene til Alssundområdet fra staten. Da det er amtsrådets opgave at opretholde et tilfredsstillende serviceniveau til Alssundområdet, er det også amtets opgave at betale for vedligehold og investeringer, hvad enten det er en motorvej eller en landevej.

Vedtagelsen af kommunalreformen medfører, at alle amtsveje i det berørte område fra 1. januar 2007 bliver kommuneveje bortset fra landevej 319 mellem Sønderborg og Aabenraa, som overtages af staten. Amtet forudsætter, at de kommende forhandlinger med Transport- og Energiministeriet resulterer i, at staten overtager projektet for en ny motorvej mellem Kliplev og Sønderborg.

Amtsrådet har i dialog med Skov- og Naturstyrelsen besluttet, at udvikling langs den sønderjyske motorvej skal foregå ved trafikårerne i egnscentrene Haderslev-Vojens, Aabenraa-Rødebro, samt områdecentret Padborg-Bov-Smedeby-Kruså med relation til Flensborg.

Forbedret infrastruktur vil gøre det lettere både at komme til og fra Sønderborgområdet. Amtsrådet mener, at denne forbedring vil forbedre konkurrenceevnen for erhvervslivet i området. Det er korrekt, at det ikke er dokumenteret, at etablering af motorveje i sig selv skaber vækst.

Etableringen af I-løsningen er ingen garanti mod, at arbejdspladserne flytter til udlandet. Denne problemstilling er en udfordring for Sønderjyllands Amt, ligesom den er for øvrige amter.

---

**Emne:** Ejendomsforhold**Resumé**

Stiller spørgsmål om Jordkøbsnævnet reelt har kompetence til at foretage jordkøb med sigte på jordfordeling afledt af et projekt, der endnu ikke er politisk vedtaget.

Undren over, at Jordkøbsnævnet ikke køber landbrugsjord, når det er til salg tæt på linieføringen, så der er noget jord at bytte med i forbindelse med ekspropriationer. Der har været et par eksempler, hvor lokale landmænd har købt ejendomme. Stiller spørgsmålstegn ved, om det var fordi Jordkøbsnævnet ikke ville byde markedsprisen. Opfordrer amtet til at give ekstra midler til Jordkøbsnævnet.

Flere ønsker erstatning eller overtagelse af ejendom, fordi støj, opsplitning af landbrugsejendom, ændring af tilkørselsforhold m.v. giver væsentlig værdiforringelse af ejendommen og gør den usælgeligt.

Mener motorvejen ødelægger mere landbrugsjord end udbygning af de eksisterende veje.

Motorvejsprojektet ødelægger landsbysamfund og har ændret forudsætning for huskøb for mange mennesker. Ejendomme sælges til ca. 10-20 procent under dagspris pga. usikkerhed om linieføring.

**Amtets bemærkninger**

Jordkøbsnævnets opgave er at købe landbrugsjord til gavn for den senere jordfordeling. Jordkøbsnævnet har kompetence til at opkøbe jord på frivillig basis. Dette vil normalt starte forud for politisk godkendte projekter.

Jordkøbsnævnet har startet opkøb af jord til gavn for den senere jordfordeling og vil over en årrække jævnlige opkøbe landbrugsjord. Amtsrådet har afsat 30 mio. kr. netop til brug for Jordkøbsnævnets opkøb af jord. Jordkøbsnævnet for Sønderjyllands Amt bestræber sig på at holde sig på det rette prisniveau i forhold til markedet og har i flere tilfælde afgivet tilbud på arealer uden at blive højestbydende.

I-løsningen medfører på kort sigt store konsekvenser for de enkelte landbrug, men på længere sigt kan jordfordelingen overordnet set have en positiv effekt på landbrugsdriften i området, da det vil tvinge en strukturtilpasning igennem.

Det er først i forbindelse med udarbejdelse af detailprojekt og gennemførelse af åstedsforretninger, at amtet foretager en konkret vurdering af støjbeskyttelse, herunder en vurdering af i hvilket omfang, der skal eksproprieres og hvilke erstatninger, der skal udbetales. Erstatning udbetales kun i forbindelse med ekspropriation. Ekspropriationerne forventes igangsat umiddelbart efter den endelige vedtagelse af regionplantillægget.

Amtsrådet har til hensigt hurtigt at overtage ejendomme, der bliver særligt hårdt berørt af projektet. Det kan f.eks. være, når bygninger ligger direkte i vejlinien og derfor skal nedrives. I-løsningen forventes at påvirke i alt 64 landbrugsejendomme, heraf vil 7 ejendomme blive påvirket i en sådan grad, at fortsat landbrugsdrift på nuværende niveau umuliggøres uden jordfordeling.

I-løsningen er bl.a. valgt, fordi linieføringen kræver mindst landbrugsjord i forhold til de to andre alternativer. I I-løsningen vil der blive anvendt 170 ha til selve vejanlægget, mens E- og Y-løsningen kræver, at der bliver anvendt 200 ha. Derudover skal der anvendes 70 ha midlertidig under anlæggelsen.

Anlæg af veje i områder, hvor der ikke i forvejen er større anlæg, betyder indgreb i landskab og i lokalområder. Amtsrådet er bevidst om, at disse planer medfører både usikkerhed hos de personer, der muligvis er berørt samt medfører, at samhørigheden i lokale samfund vil blive ændret for bestandigt efter etablering af I-løsningen. Et flertal i amtsrådet er enige om, at det er nødvendigt at forbedre de trafikale forhold på de overordnede veje til Sønderborgområdet og har valgt I-løsningen.

**Emne:** Landskabsforhold

**Resumé**

**Amtets bemærkninger**

Stiller spørgsmål om et par minutters sparet køretid kan forsvare motorvejens påvirkning af landskaber, der hidtil har været fri for større anlæg. Det drejer sig især om området mellem Søgård og Hostrup søer, nord for Nybøl Nor og ved Truenbro.

Undren over, at motorvejen forløber parallelt med den eksisterende landevej på strækningen fra Felsted til Kliplev.

Der dannes ar i landskabet, hvorfra der skal bruges materialer til vejen, og transporten forårsager nedslidning på de bestående veje.

Motorvejen gennemskærer værdifulde kulturhistoriske miljøer og landskaber, bl.a. Stenderup som er udpeget som særlig bevaringsværdig landsby.

Motorvejen betyder, at udsigter til skove, levende hegn m.m. vil blive ødelagt. Det drejer sig om udsigt fra Piilgårdsvej, landevej 566 og gården Bojskov.

Stiller spørgsmålstejn ved motorvejens indpasning i landskabet. Det drejer sig bl.a. om området ved Truenbro, Kobberholm og Bojskov, hvor den høje placering af motorvejen bl.a. betyder trafikstøj i bysamfundene.

Anlæg af veje i områder, hvor der ikke i forvejen er større anlæg, betyder indgreb i miljø og landskab. I amtsrådet er der enighed om, at det er nødvendigt at forbedre de trafikale forhold på de overordnede veje mellem den sønderjyske motorvej og Sønderborgområdet for at sikre en fortsat udvikling i området. Et flertal i amtsrådet har valgt at acceptere konsekvenserne ved vejprojektet, idet de afhjælpende foranstaltninger i forbindelse med vejprojektet vil reducere påvirkningen fra vejprojektet.

Et flertal i amtsrådet har valgt I-løsningen bl.a. fordi den stemmer bedst overens med amtsrådets og erhvervslivets ønsker til at sikre en fortsat udvikling i området. Den sikrer den største kapacitet og den bedste fremkommelighed for pengene. Den er den billigste af de undersøgte alternativer, berører færrest lodsejere og kræver mindst landbrugsjord. I-løsningen er samtidigt den løsning, der på længere sigt bedst sikrer de berørte padder omfattet af EF-habitat-direktivet.

Sammenfletningsanlægget med landevej 520 vil blive meget dominerende i området ved Søgård. Der skal foretages store afgravninger i randmorænen, der er en del af det regionale geologiske interesseområde.

Mellem Felsted og Kliplev ligger I-løsningen parallelt med eksisterende vejstrækning. I-løsningen kan ikke flyttes så langt mod syd, pga. bindinger både i liniens østlige og vestlige del. Desuden vil en sydligere linieføring sandsynligvis betyde, at der vil være færre trafikanter, som vælger motorvejen.

Motorvejen medfører et forbrug svarende til i alt ca. 30 procent af den samlede årlige indvinding af sand, grus og sten på land i Sønderjyllands Amt. Forbruget af råstoffer vurderes ikke at være problematisk ud fra et nationalt råstofindvindingssynspunkt, men det vil blive tilstræbt at udnytte genanvendelige materialer mest muligt. Før der gives tilladelse til råstofudgravning, skal Amtet godkende en efterbehandlingsplan. Der vil endvidere blive udarbejdet en miljøledelsesplan for anlægsarbejdet. Der er endnu ikke taget stilling til, hvorfra ressourcerne skal udvindes.

Kulturlandskab og kulturmiljøer vil lide skade, når der skal anlægges en vej gennem et område, hvor der ikke i forvejen er større infrastrukturanlæg. Blandt andet landsbyen Stenderup, der er udpeget som særlig bevaringsværdig, da den er en velbevaret landsby med gårdene liggende langs en vej, der snor sig udenom en stor firesidet grønning. Linieføringen passerer Stenderup landsby ca. 150 meter mod nord. Landsbyen vil derfor blive udsat for en øget støjbelastning samt visuel belastning. Støjbelastningen vil dog ifølge VVM-redegørelsen ligge under 55 dB(A). Landsbyen er karakteriseret ved, at den er samlet. Motorvejen vil afskære gårdene i byen fra de tilhørende jorde nord for byen og derved bryde sammenhængen mellem landsby og de omkringliggende marker. Imidlertid er det lykkedes at komme udenom selve landsbyen, hvorved strukturen i landsbyen kan bevares.

Det tilstræbes, at vejen i det kuperede landskab anlægges således, at væsentlige udsigter ikke forstyrres og markante bakker ikke gennemskæres. Udsigten fra landevej 566 vil blive ændret og kontakten til skovbrynet forsvinde, idet vejen vil komme til at ligge lavere. Hvor Pilegårdsvej ligger tættest på motorvejen, er knap 70 meter. Den linie, som amtsrådet har fremlagt i høringsfasen, er et udtryk for en afvejning af alle de forskelligartede hensyn, der er taget i planlægningsprocessen.

Området ved Ladkær skov er et af de steder, der bliver allerhårdst berørt af linieføringen i I-løsningen. På strækningen ved Ladkær skov er linieføringen bundet stramt til den valgte beliggenhed pga. transformator-station, naturgas-station, samt til

---

**Emne:** Landskabsforhold

**Resumé**

**Amtets bemærkninger**

---

det sted, hvor vejen mest hensigtsmæssigt kan komme over jernbanen. Det medfører, at vejen er tvunget til at passere gennem nordenden af Ladkær skov. Endvidere er der mellem Lindebjerg og Kiding Tykke en smal landskabskorridor, hvor vejen netop kan lægges uden for store indgreb i landskabet. Motorvejen skærer Truenbrovej, hvilket betyder, at nogle ejendommene skal vige pladsen for motorvejen.

I-løsningen betyder generelt en øget støjpåvirkning af landskab og natur. Dermed forringes den rekreative værdi af det åbne land og naturområder, der hidtil har været relativt uforstyrret. Derimod vil antallet af støjbelastede boliger blive reduceret i forhold til, hvis der ikke gøres noget ved vejnettet i området (0-løsningen). Det vil blive konkret vurderet i detailfasen, om der skal sættes støjskærme op for at mindske støjbredden til rekreative områder.

7

**Emne:** Ændringsforslag**Resumé****Amtets bemærkninger**

Højbro ved Egersund der fortsætter som motorvej nord om Rinkenæs med direkte tilkørsel til den eksisterende motorvej.

Forbud mod at køre med langsomkørende køretøjer i de mest belastede tidspunkter.

Ønsker undersøgt en simplere Y-løsning, hvor det nordlige ben kombineres med en sydlig forbindelse til den eksisterende motorvejtillutning ved Klipleve.

Lav rute 41 (landevej 319) til en motortrafikvej.

Lav Y-løsningen, hvor det sydgående spor fjernes.

Prisen for omfartsvejene ved Felsted, Rinkenæs og Ragebøl svarer nogenlunde til det beløb, amtet har sparet op i 2005. Byg derfor omfartsvejene. De resterende veje kan udbygges efter behov.

Inddrag cykelstien langs Sønderborgvej til kørebane. Lav skiftevis overhaling.

Udbyg den eksisterende vej fra rundkørslen ved Alssundbroen øst om Ragebøl til Blans og direkte til omfartsvejen ved Bovrup. Etabler en broforbindelse over Alssund via Stevning Næs til Linak i Guderup.

Giv bilisterne et alternativ til motorvejen: Udbygning af den kollektive trafik. Eksempelvis halvtimesdrift fra Sønderborg til nordpå og udbygning af færgetrafikken Hardeshøj-Ballebro med busser, der passer til sejtiderne.

Inden motorvejen er bygget, er der ikke mange af de landbrug, som giver fremkommelighedsproblemer, tilbage. Derfor lav jordfordeling ved de eksisterende veje.

Forlægning af landevej 556 til syd for motorvejen.

Ramper øst for landevej 515, så motorvejen kan benyttes af trafik mellem Felsted og Sønderborg. Suppler Y-løsningen med et nordligt ben vest om Felsted.

I stedet for trompet ønskes etableret et Y som tilslutning til den eksisterende motorvej E45.

Amtet opfordres til at arbejde med alternative udformninger af tilslutningsanlæggene.

Glidende tilslutning mellem landevej 316 og den nye motorvej.

Motorvejen føres nord om den gamle skole i Søgård, Flensborgvej nedgraves, motorvejen anlægges i niveau med terrænet og tilslutningsanlægget ved Flensborgvej droppes. I stedet etableres fuldt tilslutningsanlæg ved landevej 515 og omfartsvej vest om Felsted.

Den stigende trafik gennem Avnbøl vil kræve en omfartsvej.

Lav en nordligere linieføring ved Stenderup.

En firesporet vej fra Alssund til Egersund, en højbro over Egersund samt en firesporet motorvej fra Egersund til motorvej E45 vil skønsmæssigt koste ca. 1 mia. kr. i alt. Det vurderes, at landevejen mellem Sønderborg og Aabenraa ikke vil blive tilstrækkelig aflastet trafikalt. Der er for få trafikanter, som i dag benytter landevej 319, der vil vælge at køre til Egersund med videre, når de skal nordpå. Forslaget løser således ikke de trafikale problemer i området og er i øvrigt dyrere end I-løsningen.

Et forbud mod langsomme køretøjer på tidspunkter med spidsbelastninger på de eksisterende landeveje vil kunne hjælpe på trafikafviklingen, men vil være imod princippet om, at alle trafikanter har adgang til offentlige veje. Et sådant tiltag vil være svært at håndhæve.

Amtet har vurderet et simplere alternativ til Y-løsningen svarende til det foreslåede. I folderen "Klar besked – om vejene til Sønderborgområdet" beskrives en linieføring for den sydlige afgrænsning ført nord-vest om Kværs og koblet op på landevej 520 ved Søgård. Løsningen blev fravalgt, idet løsningen aflastede de eksisterende veje for lidt – til dels pga. kombinationen med en lidt nordligere linieføring for en motorvejsafgrænsning mod nord.

Hvis landevejen mellem Aabenraa og Sønderborg laves til motortrafikvej vil det betyde et forbud for langsomkørende på vejen samt at der skal etableres parallelveje til de langsomkørende. Det vil løse trafikproblemerne på landevej 319, men ikke trafikproblemerne på landevejen mellem Kruså og Sønderborg, som også er en del af problemstillingen.

Forslaget om en Y-løsning, hvor det sydgående spor fjernes, vil trafikalt ikke aflaste landevejen mellem Kruså og Sønderborg. Forslaget løser således ikke de trafikale problemer i området.

Overslaget for skitseprojekter af omfartsvejene ved Felsted, Rinkenæs og Ragebøl er på ca. 282 mio. Ved udgangen af 2005 har amtet opsparet ca. 146 mio.kr i Den Sønderjyske Infrastrukturfond. Etableringen af de tre omfartsveje vil løse de trafikale problemer på de pågældende bystrækninger. Imidlertid vil det ikke være tilstrækkeligt, hvis hele vejnettet til Als i 2015 skal leve op til amtsrådets målsætning for fremkommelighed.

En såkaldt to plus én vej vil kunne forbedre fremkommeligheden på vejnettet til Alssundområdet, men vil ikke kunne få vejnettet til at leve op til amtsrådets målsætning for serviceniveau. Brede to-sporede veje, firesporede veje eller motorveje vil imidlertid have en større kapacitet end skiftevis to plus én veje.

En ny bred to-sporet omfartsvej øst om Ragebøl fra landevej 316 over Blans til omfartsvejen ved Bovrup, samt en ny vejforbindelse øst for Blans over Stevning Næs til Guderup på Als har en samlet længde på ca. 25 km. Heraf er ca. 2,6 km en ny broforbindelse over Alssund. Prisen for dette anlæg skønnes til 1,45 mia.kr.

Ifølge trafikmodellen er det kun ca. 10 procent af trafikken, der har ærinde på Nordals. Der vil således være relativt få trafikanter, der vil benytte broforbindelsen over Alssund. Broforslaget vil endvidere medføre voldsomme indgreb i de værdifulde kystlandskaber, hvor der ifølge regionplanen ikke må bygges tekniske anlæg.

Landevej 319 vil blive aflastet på strækningen fra Sønderborg til Bovrup, men på resten af strækningen til Aabenraa vil der fortsat være trafikproblemer. Endelig vil forslaget ikke løse de trafikale problemer på landevejen mellem Kruså og Sønderborg. Forslaget om en ny forbindelse Ragebøl-Blans-Bovrup samt broforbindelse vil samlet set ikke løse de trafikale problemer i området.

---

**Emne:** Ændringsforslag**Resumé****Amtets bemærkninger**

---

Mener at der ikke er behov for den nordlige rasteplass, da den ligger meget tæt på startdestinationen. Rasteplassen ligger lugtmæssigt uheldigt i forhold til svinefarm.

Motorvejen stoppes, hvor den krydser vejen Felsted-Gråsten og afløses af en motortrafikvej, der føres sammen med den eksisterende vej Snurom-Kværs-Søgård-Klipleve. Ved Søgård laves en bro over vejen til Kruså og videre til Klipleve.

Forslag om faunabro, hvor motorvejen skal gennem naturbeskyttelsesområder.

Sænk motorvejen 1 meter under terrænen ved Kobberholm. Læg forbindelsesvejen fra Kobberholm til den nye vej ved Bojskov ved siden af eksisterende levende hegn.

Lav en underføring af Kobberholm, således at dens tilslutning til Piilgårdsvej bevares.

Læg motorvejen så det undgås at gennemskære de to kulturmiljøer: husmandskolonien langs Grønbækvej og bebyggelsen Bojskovskov.

Forslag om at motorvejen får en breddeprofil med et 1 meter bredt befæstet areal i midterrabatten.

Motorvejen skal konstrueres efter tyske normer og med beton.

Færgeforbindelsen Hardeshøj-Ballebro sejler i dag hver halve time, hvilket vurderes som tilstrækkeligt i forhold til efterspørgslen. Der findes allerede i dag gode busforbindelser mellem Sønderborg og færgebyerne. Af andre tilbud kan nævnes bolig/arbejdsstedsruter mellem Sønderborg, Sydals og Gråsten til Danfoss/Nordborg. Sydbus har oprettet grænseoverskridende rute, så passagerer kan blive i samme bus mellem Sønderborg og Flensborg/Husum. Øvrige forslag til udbygning af kollektiv trafik er tillæg som Sønderjyllands Amt ikke har mulighed for at ændre på. Det kan BaneDanmark, DSB m.fl.

Generelt kan siges, at amtet ikke forventer, at en udbygning af kollektiv trafik kan løse trafikproblemerne i området mellem den sønderjyske motorvej og Sønderborgområdet. Får man eksempelvis 100 personer til at skifte fra bilen til kollektiv trafik, vil det svare til en reduktion i årsdøgntrafikken på mindre end 60 biler eller mindre end 1 procent af trafikken på landevej 319. En udbygning af de kollektive trafik vil altså ikke mindske trafikken på landevejene nævneværdigt.

Det vurderes, at en strukturændring i landbruget kun vil have en begrænset positiv indflydelse på fremkommeligheden i området. Erfaringer viser, at det er vanskeligt at ombygge eksisterende veje til højklassede facadeløse veje uden at anlægge parallelveje.

Motorvejen føres gennem et militært øvelsesområde ved Søgård. Ved at forlægge landevej 556 mod syd og parallelt med motorvejen, øges arealindgrebet betydeligt på øvelsesområdet, der skal eksproprieres 2-3 bygninger ekstra og det kuperede terræn betyder stramme bindinger til vejens indpasning i terrænet. Under hensyntagen til disse bindinger er forlægningen af landevej 556 nord for motorvejen.

Et fuldt tilslutningsanlæg ved landevej 515 med tilhørende omfartsvej ved Felsted blev fravalgt pga. merudgiften. I Felsted vil der ifølge trafikmodellen køre 3.500 biler pr. døgn efter anlæg af I-løsningen. Selv om denne løsning er fravalgt, er der intet der hindrer, at denne løsning kan etableres senere.

Forbindelses anlægget mellem I-motorvejen og E45 er udformet som et trompetanlæg med parallelramper, hvor eksisterende rudeanlæg ved Klipleve tilsluttes. Denne løsning er valgt ud fra hensynet til det internationale naturbeskyttelsesområde samt kravet til en udformning, der både skaber en glidende overgang mellem motorvejene og er pladsbesparende.

Amtet har arbejdet med alternative udformninger af tilslutningsanlæggene ved E45. Her har bl.a. været undersøgt en opkobling af den nye motorvej til den eksisterende via en rundkørsel i stedet for et udfletningsanlæg. Rundkørslen blev fravalgt, idet Vejdirektoratet ikke kunne acceptere en sammenkobling uden glidende overgang, hvis andre løsninger var mulige.

Rundkørslen ved Hørtoftvej skal markere overgangen mellem motorvej og motortrafikvej og er valgt af trafikikkerhedsmæssige årsager. Rundkørslen er placeret, så den med tiden kan udbygges med omløbsspor, hvis der skulle opstå kapacitetsproblemer.

Amtet har undersøgt to alternative linieføringer nord for Søgård. Forslagene blev forkastet, idet de ville få væsentlige konsekvenser for bl.a. landskabet og interesserne omkring det internationale beskyttelsesområde.

Endvidere har amtet undersøgt et alternativ til I-løsningen, hvor linieføringen for den vestlige del gik syd om Klipleve med opkobling til det nuværende tilslutningsanlæg. Det blev fravalgt, fordi det ville

forringe Søgård Skov og søområdets oplevelsesmæssige værdi og fordi der kun ville køre 3.000-6.000 biler pr. døgn på den vestlige del af motorvejen.

Endelig har været undersøgt et alternativ til I-løsningen, hvor der var placeret et fuldt tilslutningsanlæg ved landevej 515 med tilhørende omfartsvej ved Felsted og intet tilslutningsanlæg ved landevej 520. Alternativet blev fravalgt, idet aflastningen af landevej 316 pga. det manglende tilslutningsanlæg ved landevej 520 ville være helt utilfredsstillende. På landevej 316 ville være en aflastning på 15-25 procent samtidig med at der skulle regnes med en betragtelig merudgift til en omfartsvej ved Felsted.

Selvom trafikken i 2015 stiger til det dobbelte i Avnbøl, kan en trafikbelastning på 2.500 biler pr. døgn ikke begrunde, at der bygges en omfartsvej ved Avnbøl. Til sammenligning vil trafikbelastningen i Felsted være på 10.900 biler pr. døgn, hvis der ikke gøres noget. Her vil der blive behov for en omfartsvej. Anlæg af I-løsningen betyder imidlertid, at trafikbelastningen i Felsted falder til 3.500 biler pr. døgn, og så er behovet der ikke længere.

Det er vurderet, om linieføringen kan flyttes længere mod nord ved Stenderup og fravalgt af følgende årsager: De bindinger som naturmæssige forhold, eksisterende tekniske anlæg, ejendomsforhold samt æstetiske krav til tracéet giver til linieføringen betyder, at kurveradius fordi Stenderup vil blive uacceptabel lille ved en nordligere linieføring.

Ifølge retningslinierne bør den maksimale køretid mellem rasteplasser ikke overstige ca. 20 minutter eller ca. 25 km. Det er en vurdering, hvor og hvorvidt der skal etableres rasteplasser både i forbindelse med I-løsningen og ved motorveje andre steder i landet. De nærmeste rasteplasser findes på E45 ca. 2 km syd for Kliplev og ved frakørslen ved Rødekro. Ejendommen med svineproduktionen ligger 200-250 meter fra lastbilkøringen og 350-400 meter fra personbilkøringen. Produktionen ligger sydvest for den planlagte rasteplass.

Forslaget om at stoppe motorvejen, hvor den krydser landevej 515 og lave motortrafikvej på det resterende stykke til E45 er problematisk. I-løsningen kan ikke flyttes så langt mod syd pga. bindinger i både linjens østlige og vestlige del, foruden at linjen vil have en negativ påvirkning på andre områder. Desuden vil linieføringen sandsynligvis betyde, at der vil være færre trafikanter som vælger motorvejen, ligesom det vil være problematisk at have en så kort motortrafikvejsstrækning mellem to motorveje.

Faunabroer anvendes typisk hvor vejanlægget ligger i kraftig afgravning. I skitseprojektet er faunapassagerne indpasset efter de planlagte spredningskorridorer og øvrige forhold. Udformningen af længdeprofil set i forhold til spredningskorridorer indbyder ikke til en faunabro på strækningen gennem habitat- og fuglebeskyttelsesområdet ved Hostrup Sø.

Krydsningen af jernbanen og placeringen ved Kobberholm er højdemæssigt tæt forbundet. At sænke motorvejen til 1 meter under terræn ved Kobberholm medfører, at jernbanen nødvendigvis må sænkes for at skabe den nødvendige frihøjde under motorvejen. Det er muligt at sænke jernbanen med 3-4 meter. Det medfører, at banestrækningen skal ombygges, hvilket er en stor fordyrelse af projektet og giver et betydeligt arealindgreb i Ladkær Skov m.m.

Det er muligt at føre Kobberholm under motorvejen, men dette vil bl.a. kræve ekspropriation af flere ejendomme. Derfor er forslaget fravalgt og forlægningen af Kobberholm fastholdes. Amtet vil dog i forbindelse med detailprojekteringen flytte forlægningen af

---

**Emne:** Ændringsforslag  
**Resumé**

---

**Amtets bemærkninger**

---

Kobberholm, så det levende hegn ved engen kan bevares.

I-løsningen gennemskærer husmandskolonien langs Grønbækvej, der er udstykket fra hovedgården Grøngrøft og udpeget som bevaringsværdigt kulturhistorisk element. Ligeledes gennemskæres bebyggelsen Bojskovskov. Et flertal i amtsrådet har valgt at acceptere konsekvenserne ved I-løsningen, idet de afhjælpende foranstaltninger vil reducere påvirkningen fra vejprojektet.

I forbindelse med detailprojekteringen overvejes befæstet areal i midterrabbatten af hensyn til trafiksikkerheden.

Hvorvidt den nye vej anlægges med asfalt- eller betonbelægning afgøres i detailprojekteringen.

7



**Emne:** Y-løsningen

**Resumé**

Der er behov for en motorvej til Sønderborg. Men det skal være Y-løsningen, fordi den kan binde området mellem Alssund, Aabenraa og Flensborg sammen med gode trafikforbindelser. Det er vigtigt for at kunne konkurrere med andre vækstcentre i en fremtidig region (trekantsområdet, Esbjergområdet og Odense).

Flere udtrykker bekymring for at en omfartsvej ved Rinkenæs kan blive nødvendig, hvis amtet vælger I-løsningen. Derfor ønskes Y-løsningen.

Flere mener, at trafikanter til Kruså og Aabenraa ikke vil benytte I-løsningen, da de ikke har noget at gøre i Kliplev. Derfor opfordres amtet til at vælge Y-løsningen.

Amtet skal vælge Y-løsningen, fordi den - på trods af ekstraudgift ved anlæg - på sigt er billigst på grund af større årlig besparelse i forhold I-løsningen.

Amtet skal vælge Y-løsningen, fordi den tilgodeser miljøet bedre end I-løsningen, selv om den er dyrere.

**Amtets bemærkninger**

Et flertal i amtsrådet mener, at det er nødvendigt at forbedre de trafikale forhold på de overordnede veje til Sønderborg og Als for at sikre en fortsat udvikling i området. Alssundområdet er det økonomisk stærkeste område i Sønderjylland, hvilket skal sikres for fremtiden. Et flertal i amtsrådet har valgt I-løsningen, bl.a. fordi den bedst stemmer overens med amtsrådets og erhvervslivets ønsker om at sikre en fortsat udvikling i området. Samtidig medfører løsningen, at amtsrådets målsætning for fremkommelighed kan opfyldes i hele området, herunder på landevejene mellem Kruså/Aabenraa og Sønderborg. Det er amtsrådets opfattelse, at der vha. I-løsningen skabes et infrastruktur-mæssigt godt sammenhængende område.

Ifølge trafikmodellen vil I-løsningen betyde, at der i 2015 vil være ca. 6.900 trafikanter pr. døgn i Rinkenæs. Y-løsningen vil betyde, at der i 2015 vil være ca. 7.600 trafikanter pr. døgn i Rinkenæs. Dermed vil Y-løsningen ikke forbedre fremkommeligheden i Rinkenæs i større grad end I-løsningen. Til sammenligning vil der være 10.100 biler pr. døgn i Rinkenæs, hvis der ikke gøres noget for at forbedre fremkommeligheden i området. Ved gennemførelse af I-løsningen, er der ikke taget stilling til, om der eventuelt senere skal laves en omfartsvej ved Rinkenæs.

Ifølge trafikmodellen vil trafikanterne fra Aabenraa og fra Kruså/Padborg ikke køre til Kliplev, men tage til tilslutningsanlægget ved Søgård for at komme på motorvejen til Sønderborg. I-løsningen vil i 2015 ifølge trafikmodellen aflaste landevej 319 med 60-70 procent og landevej 316 med 30-55 procent. Y-løsningen vil aflaste landevej 319 med 75-90 procent og landevej 316 med 35-50 procent.

Førsteårsforrentningen beregnes på baggrund af effektberegningerne, anlægssummen samt en diskonteringsfaktor. Y-løsningen har den højeste førsteårsforrentning på 4,6 procent. I-løsningen har en førsteårsforrentning på 2,7 procent. Der er i alle hovedalternativer tale om relativt lave renter, der er i samme størrelsesorden.

I "Miljøvurdering, Veje til Als, Teknisk rapport, september 2003" vurderes Y-løsningen samlet set at være lidt ringere for miljøet end I-løsningen. Et flertal i amtsrådet har valgt at acceptere konsekvenserne for natur og miljø ved I-løsningen, idet de afhjælpende foranstaltninger i forbindelse med vejprojektet vil reducere påvirkningen fra vejprojektet.

**Emne:** E-løsningen

**Resumé**

**Amtets bemærkninger**

Mange foretrækker E-løsningen, fordi den kan udbygges i etaper efter behov og økonomi. Den er skånsom mod natur, miljø m.v. i modsætning til I-løsningen. Amtet har i forvejen tre eksisterende parallelveje, hvilket giver rig mulighed for udvidelse.

Mener at udbygning af eksisterende veje kunne være påbegyndt for længst, hvis amtet havde brugt pengene fra indledende faser til at gå i gang med at udbygge de eksisterende veje. I øvrigt har amtet allerede anlagt rundkørslerne ved Baså og Felsted samt omfartsvejen ved Bovrup.

Flere stiller spørgsmål ved, at amtet har brugt mange penge på at få udarbejdet rapporter, som anbefaler udbygning af eksisterende veje, når amtet ikke lytter til dem. Mener heller ikke, at amtsrådet følger hensigter i regionplanen. Mener at beslutningen om en motorvej har været truffet siden begyndelsen.

Ønsker lyskrydset i Ullerup fjernet, da det skaber bilkøer.

I-løsningen blev valgt, bl.a. fordi den bedst stemmer overens med amtsrådets og erhvervslivets ønsker om at sikre en fortsat udvikling i området. Den sikrer den største kapacitet og bedste fremkommelighed for pengene. I-løsningen er den billigste af de undersøgte alternativer, den berører færrest lodsejere og kræver mindst landbrugsjord. Endelig er I-løsningen den løsning, der på længere sigt bedst sikrer de berørte padder omfattet af EF-habitatdirektivet. Et flertal i amtsrådet har valgt at acceptere konsekvenserne for natur og miljø ved I-løsningen, idet de afhjælpende foranstaltninger i forbindelse med vejprojektet vil reducere påvirkningen fra vejprojektet.

Efter høringsfasen i foråret 2004 har amtsrådet taget endelig stilling til hvert enkelt høringssvar. På baggrund af høringsfasen har amtsrådet besluttet mindre ændringer til I-løsningen.

I amtsrådet er der enighed om at det er nødvendigt at forbedre de trafikale forhold på de overordnede veje mellem den sønderjyske motorvej og Sønderborgområdet for at sikre en fortsat udvikling i området. Udbygning af de eksisterende veje kunne principielt være påbegyndt, da denne løsning giver mulighed for en etapevis udbygning. Imidlertid har det været nødvendigt at finde en samlet løsning for udbygning af vejnettet til Allsundområdet.

Der er sket enkeltstående forbedringer på landevej 319. Det er imidlertid ikke tilstrækkeligt, hvis strækningen også i fremtiden skal leve op til amtets målsætning om serviceniveau C på landevej i åbent land. Hvis de eksisterende landeveje skal anvendes til løsning af de trafikale problemer, vil det kræve at dele af landevej 319 og 316 udbygges til firesporede veje samt at der laves et antal omfartsveje.

Der er udarbejdet flere rapporter vedr. de trafikale forhold til Allsundområdet. Da der forelå forprojekter og overordnede vurderinger af de økonomiske, trafikale og miljømæssige konsekvenser af linieføringerne besluttede amtsrådet i 2001 at udarbejde en VVM-redegørelse for I- og Y-løsningen, en beskrivelse og sammenligning ved udbygning af de eksisterende veje som et ligeværdigt alternativ samt en VVM-redegørelse for omfartsvejsprojekter eller lignende ved Ragebøl, Rinkenæs og Felsted.

"Miljøvurdering, Veje til Als, Teknisk rapport, september 2003" udarbejdet af Cowi samt den tidligere rapport fra Rambøll konkluderer ud fra en samlet miljømæssig vurdering, at E-løsningen medfører færrest negative konsekvenser. I forløbet, der begyndte allerede i 1997, har rapporterne været en vigtig del af beslutningsprocessen. Et flertal i amtsrådet valgte i oktober 2003 I-løsningen og fravalgte dermed både Y- og E-løsningen. Valget skete dels på baggrund af argumenterne, der var fremkommet i løbet af processen og dels undersøgelse i den seneste rapport.

Der er sammenhæng mellem valget af I-løsningen og regionplanen, idet retningslinierne i Regionplanen netop ligger til grund for, at der etableres en række afhjælpende foranstaltninger. Eksempelvis erstatningsbiotoper og tilbud om støjdæmpende foranstaltninger.

Der foregår hvert år en systematisk gennemgang af trafikulykker, der er sket i den foregående 5-års periode for at udpege sorte pletter på vejnettet. Krydset ved Ullerup er et af de steder, der er udpeget til en sort plet. Amtsrådet er således opmærksom på problemerne i krydset.

**Emne:** Øvrige forhold

**Resumé**

Mener at VVM-redegørelsen bygger på et forkert grundlag, idet amtet på borgermøder har meldt ud, at hastigheden på motorvejen bliver 130 km/t og ikke 110 km/t, som er forudsat i VVM-redegørelsen.

Nyeste undersøgelser dokumenterer, at omfanget af ulykker med kvæstede og døde vil stige med op til 40 procent på motorveje, hvor hastighedsgrænsen sættes op til 130 km/t. Det betyder, at I-løsningen bliver farligere end udbygning af bestående veje.

Mener at det nye tilslutningsanlæg nord for Kliplev og det nuværende ved Kliplev ligger for tæt på hinanden, hvilket vil medføre trafikuheld. Bekymret for at længden på sammenfletningen af motorvejene er for kort, og at der vil ske uheld.

Hvor meget inddrages Vejdirektoratet og Trafikministeriet i vurderingen af regionplantillægget for motorvejen. Forudsætter at detailprojektet for motorvejtillslutningen ved Kliplev sendes til godkendelse i Vejdirektoratet, og at amtet affholder udgifterne til anlæg af tilslutningen til den eksisterende motorvej E45.

Regionplantillægget strider imod VVM-direktivet, idet debatfasen foregik for 6 år siden og projektet har ændret sig væsentligt siden.

Mener at amtet skulle have vurderet alternativer til udbygning af vejnettet, eksempelvis udbygning og forbedring af jernbanenet, bedre og billigere bustrafik m.v. og ikke blot andre linieføringer og 0-alternativet.

Mangler overvejelser om fordele/ulempes for bløde/hårde trafikanter og befolkningen i by og på land, når motorvejen etableres.

Mener at amtsrådet er blevet presset af erhvervsvirksomheder på Als til at vælge I-løsningen og spørger, om det er besluttet at fortsætte byggeriet på Als til Nordborg.

Uenig i nedklassificeringen af Fjordvejen fra Kruså til Rinkenæs, da vejen har regional betydning, området er i regionplanen udpeget som område med turismeinteresser og trafikken er uændret. Ønsker heller ikke Avnbøllevej fra Ullerup til motorvejen samt landevej 565 fra Bøffelkøbbel via Nybøl til Adsbøl nedklassificeret.

Det bliver problematisk for tunge og lange køretøjer at krydse den planlagte motorvej. Kommer til at mangle vej til vindmøller, når motorvejen realiseres.

Mener at der er lige så stort et behov for en motortrafikvej på rute 11 som motorvejen til Sønderborg.

Forsvarets arealer ved Søgårdlejren og Søgård Øvelsesplads indgår delvis i motorvejsprojektet. Det skal sikres, at forsvarets aktiviteter ikke begrænses ved etablering af motorvejen. I-løsningen vil betyde, at flugtskydningsbanen ikke længere kan anvendes, idet der kan ske haglfald på den nye motorvej. Ønsker nyt område til flugtskydningsbanen.

**Amtets bemærkninger**

Motorvejen er i skitseprojektet sat til en hastighedsgrænse på 110 km/t og beregningerne bygger på den forudsætning. Den nye hastighedsgrænse på 130 km/t på delstrækninger af de danske motorveje trådte i kraft ultimo april 2004. På det tidspunkt var der lavet et skitseprojekt af motorvejen og de trafikale og miljømæssige konsekvenser af motorvejen var vurderet. Amtet vil dog i detailprojekteringen tage stilling til ændringer som følge af en hastighedsbegrænsning på 130 km/t i stedet for 110 km/t.

Uheldsberegningerne for skitseprojektet bygger på forudsætningen om en hastighedsgrænse på 110 km/t. I detailprojekteringen vil udformningen af motorvejen blive ændret, således at hastighedsgrænsen er 130 km/t, hvilket vil medføre enkelte kurvejusteringer. Antallet af uheld forventes at stige med stigende hastighed på motorveje. Hvis risikoen for personskader stiger med 25-30 procent, når hastigheden sættes op til 130 km/t på motorvejen, vil forskellen mellem I- og E-løsningen ikke være 0,7 personskadeuheld, men 1,8 personskadeuheld.

Havarikommisionen har i 2002/2003 lavet en analyse af ulykkerne på motorvejene, der viser, at ulykkerne kunne være undgået, hvis de involverede førere havde overholdt helt simple regler for kørsel på motorveje. Udformning af vejen er således ikke den væsentligste årsag til ulykkerne på motorvejene.

Det eksisterende tilslutningsanlæg på E45 ved Kliplev og det nye tilslutningsanlæg nord for Kliplev kommer til at fungere som ét sammenhængende anlæg. Der vil blive etableret parallelspor på begge sider af motorvejen mellem anlæggene for at undgå de farlige situationer. Motorvejsstrækningen er projekteret i overensstemmelse med de nyeste principper for vejdimensionering. En uvildig trafikikkerhedsrevisor fra Vejdirektoratet har vurderet projektet og havde ingen bemærkninger.

Vejdirektoratet har som konsulent været involveret i projektudformningen og som myndighed stillet krav til udformningen af tilslutningsanlægget ved Kliplev. Her er tilslutningen blevet ændret fra en rundkørsel til et trompetanlæg. Amtsrådet vil efter vedtagelsen af regionplantillægget optage forhandlinger med staten vedr. overtagelse af motorvejsprojektet og dermed udgifterne til tilslutningsanlægget ved motorvej E45.

Trafikministeriet har anbefalet vejprojektet overfor EU med henblik på støtte som tilslutningsvej til TEN-nettet. Trafikministeriet vurderer ligeledes den samfundsmæssige relevans af de fremsendte projekter, der udpeges som pilotprojekter for Offentlig - Privat - Partnerskab (OPP)-modellen. Amtet har fået støtte fra ministeriets OPP-Trafikpulje til gennemførelse af OPP-analysen af vejprojektet.

Amtsrådet mener ikke, at regionplantillægget strider imod planloven og VVM-direktivet, selvom debatfasen foregik for 6 år siden. Det er stadig den samme problemstilling, amtsrådet arbejder med. Nemlig at der er trafikproblemer på landevej 316 og 319, og at der skal findes en løsning. Amtet har siden idéfasen i 1998 undersøgt forskellige løsninger og diskuteret dem med kommunerne, Vejdirektoratet, Miljøministeriet m.fl. Løsningsforslagene er i hovedtræk uændrede, men naturligvis mere detaljerede. I 2003 valgte amtsrådet I-løsningen på baggrund af en miljøvurdering af tre alternativer. Et forslag til regionplantillæg blev udarbejdet og sendt i offentlig høring i foråret 2004.

Det er amtsrådets opfattelse, at VVM-redegørelsen lever op til de krav, der stilles. VVM-redegørelsen og bilag indeholder omfattende analyser. Amtet har undersøgt andre alternativer end blot andre linieføringer. Blandt andet forslag fra idéfasen om en skinnebus

mellem Aabenraa og Sønderborg samt en bro over Als Fjord. Begge forslag blev fravalgt, fordi amtet vurderede, at de ikke ville aflaste de eksisterende veje tilstrækkeligt og løse trafikproblemerne.

Ved etablering af nye vejforbindelser – hvor der ikke tidligere har været anlæg – vil enkelte lokalsamfund blive hårdt ramt. Nogle steder vil lokalsamfundene blive delt i to. Etablering af I-løsningen vil betyde fordele for både bløde og hårde trafikanter, samt for befolkningen i byer og på land. Efter etableringen af I-løsningen vil beboerne langs de eksisterende veje opleve en væsentlig mindre trafik. De bløde trafikanter vil have lettere ved at færdes på og krydse de eksisterende veje. På landevej 520, landevej 566 gennem Avnbøl og landevej 567 syd for Vester Sottrup vil trafikken stige, hvilket betyder øget barriereeffekt for beboerne langs disse veje. I-løsningen vil betyde afbrudte veje for nogle få mindre bebyggelser.

Det er amtsrådet der afgør, hvilke udbygninger af det amtslige vejnet der skal foretages. Et flertal i amtsrådet har valgt I-løsningen. I 2000 vedtog amtsrådet et regionplantillæg for udbygning af vejene på Als. Udbygning af strækningen Madeskov – Bro blev afsluttet i 2004.

I forbindelse med anlæg af I-løsningen foreslår amtet at i alt 43 kilometer landevej bliver nedklassificeret. Vedtagelsen af kommunalreformen medfører, at alle amtsveje i det berørte område fra 1. januar 2007 bliver kommuneveje, bortset fra landevej 319 mellem Sønderborg og Aabenraa, som overtages af staten. I Avnbøl og Nybøl har amtet gennemført projekter, hvor byggenemfarer er blevet forbedret.

I detailfasen vil den endelige udformning af rundkørsler m.v. blive fastlagt. Vejstandarderne, herunder bredden på de tilstødende vejanlæg, vil ikke blive mindre end de er i øjeblikket. Tværtimod vil de i flere tilfælde få en højere standard. Eksempelvis bliver ramperne fra motorvejen tilsluttet landevejene i et-sporede rundkørsler, hvor et sættevognstog kan køre igennem.

Adgangen til tilstødende ejendomme og marker, herunder marker hvor der er opsat vindmøller, skal ske ad private markveje, kommuneveje eller sikres ved jordfordeling.

På vejen fra Sæd grænse forbi Tønder mod Ribe er trafikken på hovedparten af strækningen kun halvt så stor, som trafikken på landevej 319 og 316. På strækningen fra Ribe til Tønder sker der ombygninger i kryds og på bystrækninger samt etablering af cykelstier, hvilket vil forbedre trafiksikkerheden. Amtet har i 2005 igangsat planlægningen af et projekt med en omfartsvej ved Abild, som er første etape af den langsigtede Rute 11 udbygning i amtet.

Amtsrådet vil sikre, at forsvaret i forbindelse med jordfordeling får erstatningsjord for de arealer, der skal bruges til motorvejen, således at der stadig er et fuldt funktionsdygtigt øvelsesareal. Motorvejen ligger ca. 100 meter fra nærmeste del af haglnefaldsområdet. Flugtskydningsbanen kan således bruges uændret efter anlæg af motorvejen.

Flere tror ikke, at budgettet for motorvejen holder og håber derfor, at I-løsningen ikke udelukkende er valgt af økonomiske hensyn.

Hvordan vil amtet finansiere motorvejsprojektet.

Foreslår at motorvejsprojektet stilles i bero, indtil den nye struktur er vedtaget. Hvis amterne nedlægges, hvem skal så betale for motorvejen.

Mener at udgifter til en omfartsvej ved Rinkenæs og Felsted også bør indregnes i budgettet for motorvejen, da der hurtigt bliver behov for disse veje.

Spørger om udgifter til drift og vedligehold af de eksisterende veje er med i de økonomiske beregninger.

Flere mener pengene til motorvejen kunne bruges på en mere fornuftig måde, eksempelvis til sygehushæsen, de ældre og børnene.

Anlægsudgiften for det offentliggjorte skitseprojekt for I-løsningen var beregnet til 900 mio. kr. Amtets vurdering af anlægsprisen er blevet kvalitetssikret af Motorvejskontoret ved Vejdirektoratet. Forhandlingerne med Miljøministeriet som følge af indsigelsen har resulteret i, at antallet af afværgeforanstaltninger er væsentligt forøget. De forventede meromkostninger til de aftalte ændringer er beregnet til 68 mio. kr. De samlede omkostninger er således øget til 968 mio. kr. i prisniveau 2003. Opdateret til prisniveau medio 2005 kan de samlede omkostninger således opgøres til 990 mio. kr.

Det er ikke vedtaget, hvilken finansieringsform der skal anvendes endnu. Amtsrådet har vedtaget at undersøge mulighederne for, at I-løsningen kan blive finansieret via. OPP, dvs. Offentlig – Privat – Partnerskab. Sønderjyllands Amt har søgt og fået støtte til undersøgelsen fra Trafikministeriet, der har en pulje på 25 mio. kr. afsat til udvikling af OPP-projekter. I juli 2004 blev udsendt en rapport, der konkluderer, at vejprojektet synes velegnet som OPP-projekt.

Ved den traditionelle finansiering udbydes finansiering, projektering, anlæg og drift hver for sig. Ofte i form af delentrepriser. I OPP-modellen udbydes én samlet entreprise for finansiering, projektering, anlæg og drift. Typisk vil udbuddet strække sig over en periode på 25-30 år. Der er gode erfaringer med OPP-modellen fra udlandet.

Siden år 2001 har amtsrådet hvert år i budgettet afsat 0,2 skatteprocentpoint øremærket til gennemførelse af infrastrukturprojekter i Sønderjylland. Nogle af pengene er indtil videre blevet brugt til planlægning af bedre veje til Als samt til udbygning af vejen mellem Madeskov og Bro på Als.

Amtsrådet er valgt til at varetage og tage ansvar for amtets opgaver, herunder at prioritere mellem områder og vælge på hvilken måde, opgaverne skal håndteres. Arbejdet med at forbedre fremkommeligheden til Allsundområdet blev sat i gang, før strukturdebatten begyndte. Det er amtsrådets opfattelse, at der er et behov for at forbedre de trafikale forhold, uanset om ansvaret for vejene er placeret i kommunerne eller hos staten. Grundlaget for at forbedre vejnettet er tilstede, da der allerede er foretaget et stort planlægningsarbejde.

Trafikministeren har i januar 2005 udsendt en pressemeddelelse, hvoraf det bl.a. fremgår, at: "Regeringen har besluttet at tilbyde Sønderjyllands Amt at overtage det igangværende OPP-motorvejsprojekt mellem den jyske motorvej og Sønderborgområdet. En statslig overtagelse af projektet vil være betinget af, at de af amtet opsparede, og de for 2005 og 2006 budgettede, midler til projektet overgår til staten samt, at der vedtages et regionplantillæg vedrørende projektet". Nærmere forhandlinger med Transport- og Energiministeriet om dette vil amtet gå i gang med efter vedtagelsen af regionplantillægget for motorvejen.

I-løsningen løser fremkommelighedsproblemet til Sønderborgområdet, så vejnettet lever op til amtsrådets målsætning om serviceniveau i det åbne land. Det gælder også omkring og i Rinkenæs. Trafikmængden i Rinkenæs vil i 2015 blive reduceret med 32 procent, hvis I-løsningen anlægges. Ved gennemførelse af I-løsningen er der ikke taget stilling til, om der eventuelt senere skal laves en omfartsvej ved Rinkenæs.

Et fuldt tilslutningsanlæg ved landevej 515 med tilhørende omfartsvej ved Felsted blev fravalgt pga. merudgiften. I Felsted vil der ifølge trafikmodellen i 2015 køre 3.500 biler pr. døgn efter anlæg af I-løsningen. Det vurderes, at der trafikalt ikke vil være

---

**Emne:** Finansiering

Resumé

**Amtets bemærkninger**

---

behov for en omfartsvej, når I-løsningen er etableret.

Udgifterne til drift og vedligehold af de eksisterende veje er med i effektberegningerne for alle tre alternativer. Udgiften er beregnet som merudgiften i 2015 i forhold til de forventede udgifter, hvis vejene ikke udbygges. For I-løsningen er merudgiften 4,4 mio. kr., for Y-løsningen er det 4,9 mio. kr. og for E-løsningen er det 2,1 mio. kr.

Amtet foretager løbende en planlægning og prioritering af de overordnede investeringer i amtet.

7

---

# I-løsningen

## - Ny motorvej mellem Kliplev og Sønderborg

### Respondenter indenfor emnerne

---

Emne	Høringssvar nr	Respondentnavn
Ændringsforslag		
	14	Anonym
	15	Borgergruppe ved Grøngrøft
	25	Thomas Lind Hansen
	33	Niels Erik Skjøth
	37	Arne Møller
	44	Gerhard Schmidt
	47	Anonym
	48	Hans Jørgen Bollmann
	49	Irmhild Møller
	51	Kværs - Tørsbøl og Snurom Borgerforening
	52	Tom Erichsen
	56	Manfred Buss
	57	Borgergruppe ved Grøngrøft
	59	Kurt Westergaard
	68	Aase og Kresten Wrang
	69	Knud Aagaard
	72	Hans Jørgen Clausen
	74	Søren T. Sørensen
	75	Gråsten Kommune
	77	Sundeved Kommune
	78	Berit og Carl Christian Lei
	86	Anonym
	87	Borgergruppe ved Bojskovskov
	89	NOAH-trafik
	90	Arne P. Wildenschild
	91	Knud M. Bache
	92	Borgergruppe ved V. Sottrup
	93	Steen Kirkegaard
	98	Villiam Grønbæk
	104	Anonym
	105	Nis Christian Vilain Raun
	106	Birthe Liljenberg

Emne	Høringssvar nr	Respondentnavn
	107	Gert Lambert Pedersen
	109	Folker Svane
	113	Det Regionale Faglige Kulturmiljøråd for Sønderjyllands Amt
	115	Karen Margrethe Hanssen
<b>Antal respondenter</b>		<b>36</b>
<b>Behovet for nye veje / Trafikudvikling</b>		

- |    |                            |
|----|----------------------------|
| 1  | Henning Michelsen          |
| 2  | Anonym                     |
| 3  | Henrik Vestergaard         |
| 5  | Hans Ludwigsen             |
| 6  | Jørgen Holst               |
| 7  | Thomas Topsøe-Jensen       |
| 9  | Bo Krogh Jessen            |
| 10 | Filt Jensen                |
| 11 | Lykke Stuhr                |
| 15 | Borgergruppe ved Grøngrøft |
| 16 | Anders K. Brandt           |
| 18 | Frede Warming              |
| 20 | Svend Jørgensen            |
| 28 | Kim Klintø                 |
| 29 | Anonym                     |
| 33 | Niels Erik Skjøth          |
| 34 | Jon Glavind                |
| 36 | Anonym                     |
| 37 | Arne Møller                |
| 40 | Anders K. Brandt           |
| 42 | Hans Lilleør               |
| 46 | Anonym                     |
| 47 | Anonym                     |
| 48 | Hans Jørgen Bollmann       |
| 49 | Irmhild Møller             |
| 52 | Tom Erichsen               |
| 53 | Claus og Janny Pedersen    |
| 55 | Anonym                     |
| 57 | Borgergruppe ved Grøngrøft |
| 58 | Anonym                     |
| 61 | Mads Schmidt Eriksen       |
| 65 | B. Iversen, H. Jürgensen   |



Emne	Hørings svar nr	Respondentnavn
	68	Aase og Kresten Wrang
	69	Knud Aagaard
	84	Slesvigsk Parti
	86	Anonym
	89	NOAH-trafik
	90	Arne P. Wildenschild
	91	Knud M. Bache
	95	Anonym
	98	Villiam Grøn bæk
	102	Borgergruppe ved Tumbøl
	104	Anonym
	105	Nis Christian Vilain Raun
	106	Birthe Liljenberg
	114	Danmarks Naturfredningsforening
	116	Christian Balslev
	117	Kjeld Faaborg

**Antal respondenter** 48

#### Beskyttede naturområder

32	Borgergruppe ved Kliple v
38	Borgergruppe ved Potterhusvej
59	Kurt Westergaard
61	Mads Schmidt Eriksen
81	DOF-Sønderjyllands Amt
82	Miljøministeriet, Skov- og Naturstyrelsen
89	NOAH-trafik
114	Danmarks Naturfredningsforening

**Antal respondenter** 8

#### Bløde trafikanter

23	Jens Lauritzen
31	Lars Damkjær
35	Severin Sivesgaard
67	Bov Kommune
68	Aase og Kresten Wrang
77	Sundeved Kommune

**Antal respondenter** 6

#### Ejendomsforhold

Emne	Hørings svar nr	Respondentnavn
	18	Frede Warming
	20	Svend Jørgensen
	36	Anonym
	37	Arne Møller
	49	Irmhild Møller
	53	Claus og Janny Pedersen
	54	Borgergruppe ved Avnbøl
	59	Kurt Westergaard
	65	B. Iversen, H. Jürgensen
	66	Direktoratet for FødevarerErhverv
	78	Berit og Carl Christian Lei
	83	Anonym
	92	Borgergruppe ved V. Sottrup
	101	Anonym
	106	Birthe Liljenberg
	117	Kjeld Faaborg

**Antal respondenter**

**16**

**E-løsningen**

5	Hans Ludwigsen
12	Anonym
15	Borgergruppe ved Grøngrøft
19	Anonym
26	Michael Byllemos
28	Kim Klintø
29	Anonym
38	Borgergruppe ved Potterhusvej
41	Borgergruppe ved Truenbrovej
42	Hans Lilleør
49	Irmhild Møller
52	Tom Erichsen
53	Claus og Janny Pedersen
60	Steen de Pauli
61	Mads Schmidt Eriksen
62	Conni Jessen
70	Svend Aage Lorenzen
81	DOF-Sønderjyllands Amt
84	Slesvigsk Parti
92	Borgergruppe ved V. Sottrup

Emne	Høringssvar nr	Respondentnavn
	94	Andreas Andersen
	98	Villiam Grønbæk
	108	Anonym
	109	Folker Svane
	110	Thomas Tygesen
	113	Det Regionale Faglige Kulturmiljøråd for Sønderjyllands Amt
	114	Danmarks Naturfredningsforening
	115	Karen Margrethe Hanssen
	116	Christian Balslev

**Antal respondenter**

**29**

Finansiering		
	6	Jørgen Holst
	16	Anders K. Brandt
	18	Frede Warming
	19	Anonym
	26	Michael Byllemos
	29	Anonym
	33	Niels Erik Skjøth
	37	Arne Møller
	38	Borgergruppe ved Potterhusvej
	39	Den Sønderjyske Borgerliste
	45	Frede Warming
	52	Tom Erichsen
	57	Borgergruppe ved Grøngrøft
	59	Kurt Westergaard
	61	Mads Schmidt Eriksen
	62	Conni Jessen
	65	B. Iversen, H. Jürgensen
	84	Slesvigsk Parti
	92	Borgergruppe ved V. Sottrup
	95	Anonym

**Antal respondenter**

**20**

Høring af borgere		
	5	Hans Ludwigsen
	20	Svend Jørgensen
	28	Kim Klintø
	32	Borgergruppe ved Klipleve

Emne	Hørings svar nr	Respondentnavn
	33	Niels Erik Skjøth
	37	Arne Møller
	38	Borgergruppe ved Potterhusvej
	70	Svend Aage Lorenzen
	73	Jørgen Holst
	86	Anonym
	89	NOAH-trafik
	94	Andreas Andersen
	95	Anonym
	98	Villiam Grønbæk
<b>Antal respondenter</b>		<b>14</b>

Landskabsforhold		
	23	Jens Lauritzen
	24	Haderslev Stift
	30	Frede Warming
	45	Frede Warming
	68	Aase og Kresten Wrang
	86	Anonym
	98	Villiam Grønbæk
<b>Antal respondenter</b>		<b>7</b>

Natur- og miljøforhold		
	4	Vagn Jensen
	13	Eduard Hansen
	15	Borgergruppe ved Grøngrøft
	19	Anonym
	25	Thomas Lind Hansen
	26	Michael Byllemos
	31	Lars Damkjær
	37	Arne Møller
	45	Frede Warming
	81	DOF-Sønderjyllands Amt
	84	Slesvigsk Parti
	85	Klipleve Jagtforening
	88	Bente Gellert
	92	Borgergruppe ved V. Sottrup
	94	Andreas Andersen
	106	Birthe Liljenberg

Emne	Høringssvar nr	Respondentnavn
	107	Gert Lambert Pedersen
	114	Danmarks Naturfredningsforening
	116	Christian Balslev
<b>Antal respondenter</b>		<b>19</b>
<b>Øvrige forhold</b>		
	3	Henrik Vestergaard
	4	Vagn Jensen
	12	Anonym
	15	Borgergruppe ved Grøngrøft
	17	Lars Jensen
	18	Frede Warming
	20	Svend Jørgensen
	21	Erik Petersen
	25	Thomas Lind Hansen
	26	Michael Byllemos
	29	Anonym
	37	Arne Møller
	43	Anonym
	50	Anonym
	57	Borgergruppe ved Grøngrøft
	59	Kurt Westergaard
	63	IT- og Telestyrelsen
	64	Vejdirektoratet
	65	B. Iversen, H. Jürgensen
	67	Bov Kommune
	74	Søren T. Sørensen
	75	Gråsten Kommune
	77	Sundeved Kommune
	79	Lundtoft Kommune
	80	Sønderborg Kommune
	82	Miljøministeriet, Skov- og Naturstyrelsen
	86	Anonym
	89	NOAH-trafik
	92	Borgergruppe ved V. Sottrup
	95	Anonym
	96	Anonym
	97	Anonym
	103	DKs Jægerforbunds kreds 15 / Flugtskydningsbanen Søgaard

Emne	Høringssvar nr	Respondentnavn
	105	Nis Christian Vilain Raun
	106	Birthe Liljenberg
	110	Thomas Tygesen
	111	Anders K. Brandt
	114	Danmarks Naturfredningsforening
	115	Karen Margrethe Hanssen
	116	Christian Balslev

**Antal respondenter** 40

#### Regional udvikling

1	Henning Michelsen
3	Henrik Vestergaard
8	Anonym
16	Anders K. Brandt
17	Lars Jensen
18	Frede Warming
19	Anonym
22	Anonym
23	Jens Lauritzen
32	Borgergruppe ved Kliplev
37	Arne Møller
38	Borgergruppe ved Potterhusvej
45	Frede Warming
46	Anonym
59	Kurt Westergaard
62	Conni Jessen
71	Hans Erik Duus
76	Tage Bak
86	Anonym
89	NOAH-trafik
90	Arne P. Wildenschild
98	Villiam Grønbæk
100	Industrigruppen Sønderborg
116	Christian Balslev

**Antal respondenter** 24

#### Støj og luftemissioner

22	Anonym
23	Jens Lauritzen

Emne	Høringssvar nr	Respondentnavn
	38	Borgergruppe ved Potterhusvej
	40	Anders K. Brandt
	52	Tom Erichsen
	57	Borgergruppe ved Grøngrøft
	60	Steen de Pauli
	83	Anonym
	89	NOAH-trafik
	105	Nis Christian Vilain Raun
	112	Anders K. Brandt
	114	Danmarks Naturfredningsforening
<b>Antal respondenter</b>		<b>12</b>

Y-løsningen		
	8	Anonym
	27	Orla Kruse
	35	Severin Sivesgaard
	99	Jens Sørensen
	108	Anonym
<b>Antal respondenter</b>		<b>5</b>

## **Indsigelse fra Miljøministeriet, Skov- og Naturstyrelsen**

**Modtaget:** 30. marts 2004

### **Vedrørende forslag til regionplantillæg nr. 27 til regionplan 2001 for Sønderjyllands Amt: Ny motorvej mellem Kliplev og Sønderborg**

Sønderjyllands Amt har med brev af 30. januar 2004 sendt ovennævnte forslag til regionplantillæg til Miljøministeriet og berørte statslige myndigheder. Forslaget har været fremlagt til offentligt høring med frist for indsigelser den 30. marts 2004.

Miljøministeriet skal hermed gøre indsigelse mod forslaget med følgende begrundelse:

- Regionplantillæg med miljøkonsekvensvurderinger har ikke dokumenteret, at I-løsningen er i overensstemmelse med hensynet til det internationale naturbeskyttelsesområde ved Hostrup Sø, jf. § 6 i bekendtgørelse nr. 477 om internationale naturbeskyttelsesområder, og hensynet til yngle- og rasteområder for arter omfattet af habitatdirektivets artikel 12.
- I-løsningen vil omfatte en del af forsvarets arealer ved Søgårdlejren og Søgård Øvelsesområde. Arealets størrelse er ikke oplyst. Det skal sikres, at forsvarets aktiviteter ikke begrænses ved etablering af motorvejen. Desuden er spørgsmålet om eventuelle sætningsskader på bygningsanlægget ved Søgårdlejren, herunder den fredede bygning ikke tilstrækkeligt behandlet.

#### **Internationale naturbeskyttelsesinteresser**

Baggrunden for indsigelsen vedrørende de internationale naturbeskyttelsesinteresser er, at regionplantillægget anbefaler en linjeføring, der gennemskærer den sydligste del af EF-habitatområdet nr. 84 og EF-fuglebeskyttelsesområde nr. 58 ved Hostrup Sø. En væsentlig påvirkning af det internationale naturbeskyttelsesområde kan kun ske, hvis der foreligger væsentlige bydende samfundshensyn samtidigt med, at der ikke er alternativer.

Linjeføringen påvirker desuden en række områder med arter, som er generelt beskyttet efter habitatdirektivets artikel 12 (især padder), også udenfor de internationale naturbeskyttelsesområder.

Amtet indsendte den 16. maj 2001 en ansøgning om planlægningstilladelse efter §8 i bekendtgørelse om afgrænsning og administration af internationale naturbeskyttelsesområder. I ansøgningen sandsynliggjorde amtet, at der kunne udformes et projekt, der selv om det gennemskår området, ikke ville medføre væsentlige negative konsekvenser for de arter og naturtyper, området er udpeget for.

På det grundlag gav den daværende miljøminister den 24. september 2001 amtet tilladelse til at planlægge for en motorvej. Med henblik på at kunne vurdere de internationale naturbeskyttelsesinteresser blev det fastsat som vilkår, at der skulle gennemføres ligeværdige vurderinger af alternative linjeføringer.

Reglerne om, at der ikke kan vedtages et regionplantillæg, der kan forventes at have negativ påvirkning af det internationale naturbeskyttelsesområde, blev præciseret som vilkår i tilladelsen, ligesom der blev fastsat vilkår om, at regionplantillæg ikke kan vedtages endeligt uden ministerens godkendelse.

COWI har for amtet udarbejdet en miljøvurdering af I-løsningen og 2 alternative linjeføringer, de såkaldte Y- og E-løsninger. Miljøvurderingen peger på E-løsningen (udbygning af de eksisterende veje) som den, der vil give mindst negativ påvirkning af beskyttede arter. Ifølge vurderingen berører E-løsningen ikke internationale naturbeskyttelsesområder eller de generelt beskyttede arter. Samtidigt vurderes at I-løsningen kan forventes at medføre væsentlige forstyrrelser af en beskyttet art (stor vandsalamander) i det internationale naturbeskyttelsesområde og negativ påvirkning af yngle- og rasteområder for flere generelt beskyttede arter udenfor området (stor vandsalamander og løgfrø).

I regionplantillægget fremlægges I-løsningen som eneste alternativ. Amtet tager i redegørelsen afstand fra konklusionerne i den af COWI udarbejdede rapport, men vedlægger den som del af miljøkonsekvensvurderingen. Amtet anerkender, at I-løsningen negativt påvirker en række områder med generelt beskyttede arter og en del af habitatområdet. Dette er i konflikt



med de internationale beskyttelsesregler. Som nævnt ovenfor kan en sådan væsentlig negativ påvirkning af levesteder indenfor det internationale naturbeskyttelsesområde kun ske i tilfælde, hvor der ikke er brugbare alternativer. Miljøvurderingen behandler som nævnt andre alternativer. Ministeriet finder på det grundlag, at der er alternativer til den valgte I-løsning. Amtets konkrete regionplanforslag for I-løsningen kan derfor ikke begrunde, at habitatsdirektivets regler fraviges.

Skov- og Naturstyrelsen skal godkende vejprojekter, der går gennem internationale naturbeskyttelsesområder efter naturbeskyttelseslovens § 20, jf. bekendtgørelse nr. 571 af 25. juni 1992 om godkendelse af offentlige vejanlæg og af ledningsanlæg mv. i det åbne land. Denne godkendelse skal - ligesom regionplantillægget - eksplicit respektere habitathensynene. Styrelsen kan ikke på det foreliggende grundlag meddele en sådan godkendelse, hvorfor ministeren på det grundlag ikke kan meddele tilladelse til, at amtet vedtager regionplantillægget endeligt.

#### Forsvarets arealer ved Søgård

Miljøministeriet har indkaldt bemærkninger fra de statslige myndigheder.

Forsvarets bygningstjeneste har med brev af 9. marts 2004 anmodet om at miljøministeriet fremsætter indsigelse mod regionplantillægget. Forsvarets arealer ved Søgårdlejren og Søgård Øvelsesplads indgår delvis i motorvejsprojektet. Der efterlyses en opgørelse af hvor stor en del af øvelsesområdet, der vil blive inddraget. Gennemførelsen af projektet vil kræve etablering af to nye miljøgodkendte garageanlæg med vaskeplads. Bygningstjenesten efterlyser vurderinger af mulige sætningsskader på deres bygninger, som er dateret 1780, 1880 og 1920. Desuden efterlyses en vurdering af, om forsvarets drikkevandsboringer vil kunne anvendes. Bygningstjenesten gør opmærksom på, at den "menneskepassage" som etableres ved Søgård, skal indrettes så det er muligt at passere under motorvejen med lastbiler og pansrede køretøjer, hvilket kræver en særlig belægning. Endvidere vil I-løsningen betyde at den nuværende flugtskydebane ikke længere kan anvendes. Dertil kommer, at bygningstjenesten forudser klager fra naboer, når støjen fra motorvejen lægges oven i støjen fra forsvarets aktiviteter.

#### Miljøministeriets indsigelse

På baggrund af ovenstående fremsætter Miljøministeriet indsigelse i henhold til planlovens § 29, stk. 1.

Som følge af indsigelsen kan et planforslag ikke vedtages endeligt af Sønderjyllands Amt før der er opnået enighed med de statslige myndigheder jf. §§ 28 og 29, stk. 1 i planloven og før der fundet en løsning, der er i overensstemmelse med de internationale beskyttelseshensyn.

Miljøministeriet skal på baggrund af denne indsigelse foreslå et møde med Sønderjyllands Amt, hvor indsigelsespunkter og bemærkninger drøftes nærmere.

Det skal afslutningsvis for god ordens skyld bemærkes, at Miljøministeriets gennemgang af regionplanforslaget ikke omfatter legalitetskontrol.

Hans Chr. Schimdt / Hans Henrik Christensen



Miljøminister Connie Hedegaard  
Højbro Plads 4  
1200 København K

Amtsborgmesteren  
Amtsgården  
Skelbækvej 2  
6200 Aabenraa  
Telefon 7433 5050  
Telefax 7433 5151

J.nr. 051/2020  
Ref. LYK/DJ/SP  
Den 17. maj 2005

Kære Connie Hedegaard

Miljø- og Energiministerien har i marts 2004 sendt en indsigelse mod forslaget til regionplantillæg for en ny motorvej mellem Kliplev og Sønderborg. Som følge af indsigelsen kan planforslaget ikke vedtages endeligt af Sønderjyllands Amt, før der er opnået enighed med de statslige myndigheder og før der er fundet en løsning, der er i overensstemmelse med de internationale beskyttelseshensyn.

I forbindelse med indsigelsen foreslog Miljøministeriet et møde med Sønderjyllands amt, hvor indsigelsepunkter og bemærkninger kunne drøftes nærmere. Dette førte til drøftelser med forsvarsministeriet og en møderække med Miljøministeriet.

Forsvarsministeriet har tilkendegivet, at de kan frafalde indsigelsen under forudsætning af, at forsvaret i forbindelse med jordfordelingen får sit krav opfyldt om at få erstatningsjord for de arealer, der skal bruges til motorvejen, således at der stadig er et fuldt funktionsdygtigt øvelsesareal omkring Søgård. Kravet vil blive tilgodeset i forbindelse med den kommende jordfordeling.

Den offentlige høring og møderækken med Miljøministeriet har medført yderligere undersøgelser og uddybende vurderinger af projektet og afværgeforanstaltningerne i forhold til EF-habitatdirektivet, forslag om mindre ændringer i vejprojektet og især forslag om en væsentlig udbygning af afhjælpningsforanstaltningerne i forhold til arter omfattet af habitatdirektivets artikel 12.

- ./ De samlede ændringer fremgår af vedlagte notat. Ændringerne er endvidere indarbejdet i en revideret udgave af det regionplantillæg med bilag, der forelægges amtsrådet til endelig vedtagelse såfremt de statslige indsigelser kan frafaldes. Ved at gennemskrive både regionplantillæg og bilagene, så de afspejler de foreslåede ændringer sikres et så gennemskueligt materiale som muligt.

Af den offentliggjorte VVM-redegørelse fremgik, at konsulentfirmaet COWI a/s på visse punkter havde foreslået mere omfattende afværgeforanstaltninger i forhold til habitatdirektivet end oprindeligt medtaget af amtet. De indarbejdede nye afværgeforanstaltninger på dette område er efterfølgende vurderet af COWI, som nu samlet finder, at "den markant positive betydning for paddeerne i området som følge af de foreslåede afværgeforanstaltninger vurderes at overskygge de negative påvirkninger i form af barrierevirkning og trafikdræbte dyr. De foreslåede paddehegn vil gøre det

til en sjælden begivenhed, at padder bliver dræbt på motorvejen, fordi hegnene vil lede padderne til faunapassagerne og holde dem fra motorvejen”.

./ COWI's notat fra marts 2005 vedlægges.

Det er amtets vurdering, at de indarbejdede ændringer i projektet i forhold til det tidligere offentliggjorte forslag til regionplantillæg ikke giver anledning til at gennemføre en ny offentlighedsfase. Dette er begrundet i, at de fleste ændringer gennemføres for at imødekomme indsigelser og ideér i høringssvarene, og således medvirker til forbedringer i forhold til de punkter hvor der er fremsat indsigelser. Ingen af ændringerne medvirker til væsentlige forøgelse af gener i forhold til natur og miljø eller borgere.

**På den baggrund anmoder jeg om, at du trækker Miljøministeriets indsigelse tilbage på vilkår, at amtsrådet vedtager regionplantillægget endeligt med de ændringer, som fremgår af vedlagte bilagsmateriale, og samtidigt formelt godkender, at amtsrådet kan vedtage regionplantillægget endeligt.**

**Jeg anmoder samtidig og på samme vilkår om Skov- og Naturstyrelsens godkendelse af vejprojektet i henhold til naturbeskyttelseslovens § 20.**

Nedenfor er der i hovedtræk redegjort for indholdet i de indarbejdede ændringer.

**Det internationale naturbeskyttelsesområde ved Hostrup Sø**

Vejanlægget skærer et hjørne af habitat- og fuglebeskyttelsesområdet ved Hostrup Sø. Denne del af habitatområdet er primært dyrket mark, men også en eng omfattet af naturbeskyttelseslovens § 3 berøres af skitseprojektet.

Den dyrkede mark mod vest er ikke egnet som levested for padder eller andre habitatarter. I et vandhul i engen nord for den planlagte motorvej er der konstateret en forekomst af Stor Vandsalamander, som er beskyttet af habitatdirektivet. Vandhullet berøres ikke af skitseprojektet, men engen vil blive berørt af forlægningen af Mosevej. Forlægningen af Mosevej vil blive ændret, idet vejen flyttes så tæt på motorvejen, at den beskyttede §3-eng ikke berøres. Amtet må på dette grundlag vurdere, at ingen habitatarter eller naturtyper bliver påvirket væsentligt og at vejanlægget således ikke vil påvirke områdets integritet.

De foreslåede faunapassager og dobbeltsidige paddehegn syd for Hostrup Sø vil desuden sikre spredningsforholdene til og fra det internationale naturbeskyttelsesområde ved Hostrup Sø. Anlæg af kompensationsbiotoper vil medvirke til at styrke bestande af padder omfattet af habitatdirektivets bilag IV, herunder stor vandsalamander, som området er udpeget for.

./ Samlet vurderes det i det vedlagte materiale, at vejprojektets påvirkning af det internationale naturbeskyttelsesområde ved Hostrup Sø ikke vil være så væsentlig, at der vil ske en negativ påvirkning af naturtyper og arter området er udpeget for samt af registrerede fuglearter på fuglebeskyttelsesdirektivets bilag I.

**Afværgeforanstaltninger i forhold til habitatdirektivet i øvrigt**

For at sikre, at vejanlægget ikke vil have væsentlige negative konsekvenser for spredningsmulighederne for bilag IV-arter (padder) etableres yderligere 30 faunapassager. Der er således forudsat

faunarør for hver ca. 250 meter på de delstrækninger, som går gennem områder med registrerede paddebestande, og hvor motorvejen er på dæmning eller i terræn.

Der etableres og sikres endvidere 15-20 ledelinier frem til faunapassagerne. Ledelinierne skal forbinde områder med konstaterede bestande af padder med nærmeste faunapassage. Endelig etableres ca. 14 km dobbeltsidet paddehegn langs delstrækninger af motorvejen for at forbedre effekten af passagerne samt yderligere ca. 30 afværgevandhuller for at styrke paddebestandene.

Der forventes således etableret ialt 44 faunapassager. 15 af faunapassagerne er for større dyr, mens de øvrige 29 passager (faunarør) er for smådyr. Den endelige placering og udformning af faunapassagerne vil først blive fastlagt i detailprojekteringen. Placering af ledelinier afventer resultatet af jordfordeling.

Det er Sønderjylland Amts vurdering, at kompensationsbiotoper i en række tilfælde vil være den bedste løsning til at sikre og styrke bestande af padder og andre smådyr på begge side af vejanlægget. Derfor planlægges der etableret i alt ca. 70 vandhuller. De 18 anlægges som egentlig erstatning for 9 §3-beskyttede vandhuller, der ødelægges og de resterende 52 anlægges/oprensnes som generel kompensation for forringelse af paddernes levemuligheder. De vil i detailprojekteringen blive placeret i områder, hvor der er konstateret bestande af padder, der er anført på EF-habitatdirektivets liste, herunder også i området omkring Bjerndrup Mølleå.

De foreslåede tiltag vil sikre en gunstig bevaringsstatus for bestandene af padderarter omfattet af habitatdirektivet, og vil bevare og styrke bestandene.

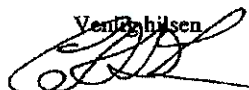
#### **Godkendelse af vejprojektet i henhold til naturbeskyttelseslovens §20**

Skov- og Naturstyrelsen skal godkende vejprojekter, der går igennem internationale naturbeskyttelsesområder efter naturbeskyttelseslovens §20., jvf. Bekendtgørelse nr. 571 af 25. juni 1992 om godkendelse af offentlige vejanlæg og af ledningsanlæg m.v. i det åbne land.

Det er amtets vurdering at den reviderede VVM-redegørelse i tilstrækkeligt omfang redegør for de miljømæssige konsekvenser af projektet.

Med hensyn til forslagens påvirkning af EF-habitat- og EF-fuglebeskyttelsesområde lige nord for Kliplev vurderer Sønderjyllands Amt, at vejprojektets påvirkning af det internationale naturbeskyttelsesområde ikke vil være så væsentlig, at der vil ske en negativ påvirkning af de naturtyper og arter, herunder fugle, som området er udpeget for jf. EF-habitatdirektivet og EF-fuglebeskyttelsesdirektivet.

Venlig hilsen



Carl Holst  
Amtsborgmester

Vedlagt:

Side 4 af 4

- Revideret Regionplantillæg nr. 27 til Regionplan 2001-2012. Maj 2005  
Bilag 1: VVM-redegørelse. Maj 2005  
Bilag 2: Resumé af indsigelser inddelt i emner og Sønderjyllands Amts bemærkninger hertil. Maj 2005
- Notat: Ændringer i forhold til forslag til tillæg nr. 27 til Regionplan 2001-2012: Ny motorvej mellem Kliplev og Sønderborg. Maj 2005
- Veje til Als og habitatdirektivet med kortbilag og liste over faunapassager. Udarbejdet af Aksel Voigt, Sønderjyllands Amt, 23. februar 2005.
- Påvirkning af Natura 2000 beskyttede arter i forbindelse med I-løsning for Veje til Als. En vurdering af seneste afværgeforanstaltninger. Udarbejdet af Cowi A/S, Marts 2005.

.....  
**MILJØMINISTERIET**

Departementet

Amtsborgmester Carl Holst  
Amtsgården  
Skelbækvej 2  
6200 Aabenraa

MINISTEREN  
J.nr. 2001-222/500-0007

Den

**30 JUNI 2005**

Kære Carl Holst

Du har 17. maj 2005 skrevet til mig med anmodning om at jeg ophæver miljøministeriets indsigelse mod regionplantillægget for en motorvej mellem Sønderborg og Kliplev.

Skov- og Naturstyrelsen har gennemgået det omfattende materiale, der ledsagede dit brev og har vurderet, at der nu er skabt sikkerhed for at projektet ikke vil være i strid med Habitatdirektivet.

Da der nu er enighed mellem Sønderjyllands Amt og Skov- og Naturstyrelsen om miljøvurderingen af projektet, kan jeg ophæve ministeriets indsigelse fra 30. marts 2004.

Jeg vedlægger ministeriets ophævelsesskrivelse, der samtidigt indeholder min formelle tilladelse til at amtet kan godkende regionplantillægget, som opfyldning af sidste vilkår i planlægningstilladelsen fra 24. september 2001.

Desuden vedlægges Skov- og Naturstyrelsens principgodkendelse efter naturbeskyttelseslovens §20.

Med venlig hilsen



Connie Hedegaard

Miljøministeriet  
Departementet  
Højbro Plads 4  
1200 København K

Tlf.: 33 92 76 00  
Fax: 33 92 22 27  
Telex 42 230 mmmim dk  
CVR-nr.: 12-85-43-58  
EAN-nr.: 579800062005  
mim@mim.dk  
www.mim.dk

.....  
**MILJØMINISTERIET**

Departementet

Sønderjyllands Amt  
Amtsgården  
Skelbækvej 2  
6200 Aabenraa

J.nr. SN 2001-222/500-0007  
Ref. SOD/GIV  
Den

**3 0 JUNI 2005**

**Vedrørende forslag til regionplantillæg nr. 27 til regionplan 2001 for Sønderjyllands Amt: Ny motorvej mellem Kliplev og Sønderborg.**

Miljøministeriet er med brev af 30. marts 2004 fremkommet med indsigelser mod ovennævnte regionplantillæg.

Med Amtsborgmester Carl Holst's brev af 17. maj 2005 anmodes miljøministeren om at ophæve ministeriets indsigelse af 30. marts 2004. Desuden anmodes ministeren om tilladelse i henhold til vilkår i Miljøministeriets planlægningsgodkendelse af 24. september 2001 til at amtet godkender regionplanforslaget. Endelig anmodes om Skov- og Naturstyrelsens principielle godkendelse efter Naturbeskyttelseslovens §20.

Med brevet fremsendes et revideret regionplantillæg med tilhørende bilag, der redegør for de ændringer, amtet har foretaget for at imødekomme Miljøministeriets indsigelse af 30. marts 2004.

**Ministeriets indsigelse**

Miljøministeriets indsigelse af 30. marts 2004 mod forslaget blev fremsat i henhold til planlovens § 29, stk. 1 og omfattede følgende forhold:

- Regionplantillægget med miljøkonsekvensvurderinger har ikke dokumenteret, at I-løsningen er i overensstemmelse med hensynet til det internationale naturbeskyttelsesområde ved Hostrup Sø, jf. § 6 i bekendtgørelse nr. 477 om internationale naturbeskyttelsesområder, og hensynet til yngle- og rastemråder for arter omfattet af habitatdirektivets artikel 12.
- I-løsningen vil omfatte en del af forsvarets arealer ved Søgårdlejren og Søgård Øvelsesområde. Det skal sikres, at forsvarets aktiviteter ikke begrænses ved etablering af motorvejen. Desuden er spørgsmålet om eventuelle sætningsskader på bygningsanlægget ved Søgårdlejren, herunder den fredede bygning ikke tilstrækkeligt behandlet.

Der er mellem Sønderjyllands amt og Forsvarets Bygningstjeneste opnået enighed om vilkårene for ophævelse af denne del af indsigelsen. Vilkaerene fremgår af Bygningstjenestens brev af 17. september 2004, som amtet har modtaget i kopi.

Som følge af forhandlinger mellem amtet og Skov- og Naturstyrelsen har amtet på væsentlige punkter justeret projektet ud fra hensynet til de beskyttede arter, hvilket fremgår af det reviderede projekt fremsendt den 17. maj 2005 til Miljøministeriet.

**De reviderede forslag til regionplantillæg**

For så vidt angår det internationale naturbeskyttelsesområde ved Hostrup Sø finder Sønderjyllands Amt at der med den fremlagte dokumentation og justeringerne af projektet er skabt sikkerhed for, at den foreslåede linjeføring ikke

Miljøministeriet  
Departementet  
Højbro Plads 4  
1200 København K

Tlf. 33 02 76 00  
Fax 33 52 22 27  
Telex 42 230 milmin dk  
CVR-nr.: 12-85-43-58  
EAN-nr.: 5798000802005  
mil@mmen.dk  
www.mim.dk

vil medføre påvirkninger af arter og naturtyper, som det internationale naturbeskyttelsesområde er udpeget for at beskytte. Sønderjyllands Amt finder således, at etableringen af I-løsningen ikke vil medføre skader på områdets integritet.

Hvad angår de generelt beskyttede arter, listet på habitatdirektivets bilag IV, fremgik det af det oprindelige regionplanforslag og VVM-undersøgelserne, at såvel I-løsningen som alternativerne ville have en negativ effekt på de beskyttede arter. Størst for Y-løsningen og mindst for E-løsningen. Med de supplerende forslag til afværgeforanstaltninger, der fremgår af amtets reviderede regionplanforslag for I-løsningen, vurderer Sønderjyllands Amt, at vejprojektet ikke vil medføre negativ påvirkning af bestandene af spidssnudet frø, løgfrø og stor vandsalamander.

Regionplantillægget er blevet ændret på følgende punkter:

- Forlægningen af Mosevej ændres således at et engområde omfattet af naturbetyttelseslovens §3 ikke berøres, og levesteder for stor vandsalamander herefter ikke bliver påvirket.
- Etablering af 30 ydertigere faunapassager ( i alt 44), svarende til faunapassager anvendelige for de pågældende bilag IV-arter, især faunarør, for hver ca. 250 meter i områder med konstaterede paddebestande.
- Etablering af 2 gange 14 km paddehegn
- 15-20 ledelinier i landskabet i form af levende hegn
- Etablering af 18 vandhuller til erstatning for 9, der fjernes som led i projektet
- Oprensning eller nyanlæg af 52 vandhuller som generel kompensation for evt. forringelse af padderens levesteder

I det oprindelige regionplantillæg var der ikke overensstemmelse mellem hhv. amtets og rådgiverens (COWI A/S) vurderinger af påvirkningen af levesteder for stor vandsalamander, som indgår i udpegningsgrundlaget for området.

Amtets brev af 17. maj 2005 er vedlagt et notat fra COWI A/S, der vurderer, at de foreslåede supplerende foranstaltninger vil være tilstrækkelige til at sikre en gunstig bevaringsstatus for de pågældende arter.

#### Skov- og naturstyrelsens vurdering

Habitatdirektivets artikel 12 indeholder et forbud mod dels forsættelige forstyrrelser af, dels beskadigelse eller ødelæggelse af yngle- og rasteområder for de arter, der fremgår af direktivets bilag IV. Beskyttelsen efter artikel 12 gælder overalt, hvor arterne forekommer inden for deres naturlige udbredelsesområde, og altså ikke kun i Natura 2000-områderne.

Den projekterede motorvej passerer områder med registrerede forekomster af spidssnudet frø, løgfrø og stor vandsalamander, der alle er på direktivets bilag IV. Indsigelsen fra Miljøministeriet var på dette punkt begrundet i usikkerhed om, hvorvidt der kunne ske skade på yngle- og rasteområder eller forstyrrelser i form af f.eks. at arternes spredning kunne hindres, og om der i givet fald indgik tilstrækkelige foranstaltninger til at imødegå eventuelle negative virkninger af motorvejen.

Efter Skov- og Naturstyrelsens opfattelse skal et yngle- og rasteområde for en art defineres ud fra en vurdering af den økologiske funktion. Et yngle- og rasteområde kan for de her relevante arter defineres som et netværk af ynglepladser (vandhuller), og/eller rastepladser i det omfang, sådanne kan identificeres og med rimelighed afgrænses.

Udgangspunktet for vurdering af, om en arts yngle- og rasteområde beskadiges eller ødelægges er efter styrelsens opfattelse, om den økologiske funktion påvirkes negativt. Hvis et yngle- og rasteområde vurderes som minimum at ville have samme kvalitet og samme størrelse som hidtil i lyset af et planlagt projekt, og arten fortsat kan udnytte området i lyset af sin økologi og aktionsradius, vurderes hensynene efter artikel 12 at være tilgodeset.

Det indebærer, at det kan være acceptabelt gennem forskellige foranstaltninger at opveje de negative konsekvenser af et projekt eller en aktivitet. F.eks. kan (re)etablering af vandhuller modvirke beskadigelse af yngle- eller rasteområder, ligesom faunapassager kan modvirke de forstyrrelser i artens spredning, som evt. måtte opstå som følge af barrierevirkningen fra et vejprojekt.

Amtet har afgrænset de lokale bestande i tilknytning til det projekterede vejanlæg ved at kortlægge forekomster og på baggrund af kendskab til udbredelsen af arterne og barrierer herfor. Amtet har på grundlag heraf valgt at fjerne barrierevirkningen af vejprojektet ved at etablere et net af faunapassager (i alt 44 – som udgangspunkt en passage pr. 250 m), kombineret med opsætning af i alt 28 km paddehegn langs de strækninger, der går gennem områder med bestande af arterne. Dertil kommer, at amtet har valgt at sikre 15-20 ledelinjer i landskabet i form af levende hegn m.v., med henblik på yderligere at optimere udnyttelsen af centrale faunapassager.

Amtet har desuden besluttet at etablere 70 vandhuller af hensyn til paddene. De 18 anlægges som egentlig erstatning for 9 § 3 vandhuller, der direkte ødelægges af projektet (erstatning i forholdet 1:2), mens de resterende 52 anlægges/oprenses som generel kompensation for eventuelle forringelser af paddernes levedygtigheder. Vandhullernes nærmere lokalisering vil som hovedregel være i tilknytning til stærke bestande, og endelig lokalisering vil ske i forbindelse med detailprojekteringen.

Amtet har endvidere besluttet i anlægsfasen at ville gennemføre foranstaltninger for at undgå skader på bestanden under anlæg af vejen.

Amtet og COWI A/S vurderer samstemmende, at disse foranstaltninger mere end opvejer de problemer, vejprojektet ellers ville medføre for padderne og dermed, at foranstaltningerne samlet set vil have en markant positiv betydning for padderne, der vurderes at overskygge negative virkninger i form af barrierevirkning og trafikdræbte padder.

Skov- og Naturstyrelsen har ikke grundlag for at betvivle amtets og COWI's vurderinger af, at det reviderede vejprojektet med de supplerende foranstaltninger ikke vil beskadige eller ødelægge yngle- og rasteområder for de relevante arter eller hindre spredning af arterne i væsentligt omfang, og at foranstaltningerne vil styrke bestandene.

Skov- og Naturstyrelsen kan herefter konkludere, at de usikkerheder, der var om projektets påvirkning af det internationale naturbeskyttelsesområde er elimineret, og styrelsen vurderer, at projektet ikke vil skade dette eller andre internationale naturbeskyttelsesområders integritet.

#### Ophævelse af ministeriets indsigelse

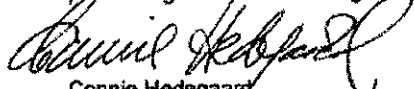
På baggrund af ovenstående, kan ministerens indsigelse af 30. marts 2004 ophæves, såfremt projektet gennemføres som beskrevet i det reviderede regionplantillæg med tilhørende bilag fremsendt 17. maj 2005, herunder:

1. At de supplerende foranstaltninger gennemføres som anført af amtet og COWI A/S.
2. At vandhullerne etableres som permanente levesteder, der modsvarer arternes økologiske krav (herunder god vandkvalitet, randzone m.v.) samt forbud mod andehold, dræntilledning, fiskeudsætning m.v.
3. At der i forbindelse med detailprojekteringen tages stilling til, hvilke typer paddehegn og faunapassager, der mest optimalt kan imødekomme behovet på den konkrete lokalitet. Der skal anvendes de bedste, teknologiske løsninger, der måtte være udviklet på anlægstidspunktet.
4. At der udarbejdes en detail- og tidsplan for anlæg af de forskellige foranstaltninger, som bl.a. tager højde for at modvirke eventuel negativ påvirkning under anlæg af vejen.
5. At vejmyndigheden sikrer den fremtidige nødvendige vedligeholdelse af faunapassager, ledelinjer og paddehegn og deres omgivelser.
6. At afværgeforanstaltningerne sikres opretholdt gennem tinglysning eller lignende retligt bindende foranstaltninger, som beskrevet i amtets notat af 23. februar 2005.

Ministeren giver samtidigt amtet tilladelse til at vedtage regionplantillægget endeligt i henhold til vilkår i plantægningsstilladelsen af 24. september 2001.

Skov- og naturstyrelsen har samtidigt meddelt principgodkendelse efter naturbeskyttelseslovens bekendtgørelse nr. 571 af 25. juni 1992 - om godkendelse af offentlige vejanlæg og af ledningsanlæg m.v. i det åbne land.

Det skal afslutningsvis for god ordens skyld bemærkes, at Miljøministeriets gennemgang af regionplanforslaget ikke omfatter legalitetskontrol.

  
Connie Hedegaard

  
Niels Østergaard



.....  
**MILJØMINISTERIET**

**Skov- og Naturstyrelsen**

Sønderjyllands Amt  
Teknisk Forvaltning  
Skelbækvej 2  
6200 Aabenraa

Landkøbs- og Råstofkontoret

J.nr. SN 2001-222/500-0007  
Ref. AGI  
Den

**30 JUNI 2005**

**Principgodkendelse i henhold til § 20 i naturbeskyttelsesloven af ny motorvej mellem Kliplev og Sønderborg, jf. forslag til regionplan-tillæg nr. 27, revideret maj 2005**

Sønderjyllands Amt har i brev af 17. maj 2005 anmodet Skov- og Naturstyrelsen om en principgodkendelse af ovennævnte vejstrækning.

På den baggrund skal Skov- og Naturstyrelsen i henhold til naturbeskyttelseslovens § 20 og "Bekendtgørelse om godkendelse af offentlige vejanlæg og af ledningsanlæg m.v. i det åbne land", Miljøministeriets bekendtgørelse nr. 571 af 25. juni 1992, herved meddele sin principgodkendelse af vejprojektet.

Det skal samtidig bemærkes, at der ved anlægsarbejdet kan fremkomme for-tidsminder m.v. omfattet af museumsloven § 27, som ikke har været registre-rede. Museumsloven administreres af Kulturarvsstyrelsen og er orienteret om det forestående anlægsarbejde.

Der gøres opmærksom på, at nærværende principgodkendelse ikke fritager Sønderjyllands Amt fra at søge øvrige tilladelser, der er nødvendige i henhold til anden lovgivning.

Med venlig hilsen

*A. Ginsbak*  
Anette Ginsbak

Kopi til:  
Gråsten Statskovdistrikt  
Kulturarvsstyrelsen  
Miljøstyrelsen  
Vejdirektoratet  
Danmarks Naturfredningsforening

Miljøministeriet  
Skov- og Naturstyrelsen  
Landkøbs- og Råstofkontoret  
Haraldsgade 53  
2100 København Ø

Tlf.: 39 47 20 00  
Fax: 39 27 98 09  
E-post: ans@ans.dk  
CVR-nr.: 11 01 89 10