

### Udvalgets spørgsmål til den daværende trafikminister og dennes svar herpå

#### Spørgsmål 3:

Udvalget skal anmode om, at der indhentes en udtalelse fra Skov- og Naturstyrelsen, hvor det nærmere begrundes, hvorfor V-løsningen kan anbefales frem for en Y-løsning.

#### Svar:

Jeg har fra Miljøministeriet, Skov- og Naturstyrelsen, indhentet følgende udtalelse:

»I henhold til naturfredningslovens § 42, der bestemmer, at offentlige tekniske anlæg skal planlægges og udføres under hensyntagen til det omgivende landskab og den på grundlag heraf af Miljøministeriet udarbejdede bekendtgørelse nr. 612 af 1. december 1978, »Bekendtgørelse om godkendelse af anlæg af offentlige veje uden for byer og bymæssige bebyggelser«, foregår der et samarbejde mellem Vejdirektoratets motorvejskontor i Skanderborg og Miljøministeriets Skov- og Naturstyrelse.

I sagen om planerne i Nordjylland har motorvejskontoret arbejdet med 2 typer af løsninger, 3 Y-løsninger og 1 V-løsning.

I motorvejskontorets publikation, »Højklasede vejforbindelser nord for Limfjorden«, som er udarbejdet i samarbejde med Nordjyllands Amt og de berørte kommuner, har Skov- og Naturstyrelsen bidraget med en tidlig og meget principiel vurdering af, at man foretrækker V-løsninger frem for Y-løsninger:

De 4 forslag har været forelagt Skov- og Naturstyrelsen, som udtaler, at styrelsen foretrækker forslag 4, V-løsningen.

»Hovedbegrundelsen herfor er, at V-løsningens grene følger allerede eksisterende transportkorridorer i landskabet, hvorimod Y-løsningerne vil »tage hul på« nye uberørte områder. Endvidere vurderes V-løsningen at være den løsning, der bedst kan tilpasses landskabet, idet det dog bemærkes, at Frederikshavns-grenen ved passagen af Jyske Ås i givet fald må

lægges så tæt ved den eksisterende E3 som muligt.«

Vurderingen er sket i henhold til vejbekendtgørelsens § 2, stk. 1, hvorefter nye linieføringer, der kan få væsentlig indflydelse på landskabet, skal forelægges for Skov- og Naturstyrelsen »på det tidligst mulige tidspunkt«. Det vil sige, at man allerede på det forberedende plan, skitsestadiet, har mulighed for at vejlede de projekterende myndigheder således, at de planer, der eventuelt vil gribe uheldigt ind i det omgivende landskab, kan justeres, ændres eller endda opgives.

Ved Skov- og Naturstyrelsens sagsbehandling og vurdering af de overordnede vejforbindelser, som vil få en afgørende indflydelse på de landskaber, der passerer, har man altid lagt vægt på ikke yderligere at sprede de store tekniske anlæg ud i de åbne og af tekniske anlæg uberørte landskaber. Det vil sige, at man, hvor det er muligt, samler de store trafik anlæg i korridorer, typisk hvor de store hovedvejsforbindelser allerede passerer. Det er til fordel for det danske landskab som helhed, at der ikke »forbruges« yderligere landbrugsjord, ligesom de landskabelige, fredningsmæssige og rekreative værdier i det åbne land beskyttes. Denne »politik« for placering af de mange store motorvejs- og motortrafikvejslinier har indebåret, at de typisk følger de eksisterende hovedveje, hvorved der samtidig opnås andre samfundsmæssige og økonomiske fordele, idet de bysamfund, der er opstået langs de eksisterende, ofte meget gamle trafiklinier, vil få fordel af de nye højklasede veje, som derved får en bedre udnyttelsesgrad. Placeres de højklasede motorvejsforbindelser i Nordjylland efter V-løsninger, opnås derfor en dobbelt fordel:

1. Det jomfruelige landskab og landbrugsjorden skånes.
2. De eksisterende bysamfund betjenes af og afskæres ikke fra de nye vejanlæg.