

Miljøkonsekvensrapport – Ikke teknisk resumé

Ny Sydlig Ringvejsforbindelse



Projektet

Kolding Kommune har i en årrække udviklet sig bymæssigt og trafikalt. Frem mod år 2030 forventes indbyggertallet i kommunen at stige med yderligere godt 10.000 indbyggere. For at imødekomme denne udvikling vil der være behov for en fortsat udvikling af nye byområder og en fortsat fokus på udvikling af infrastrukturen. Kolding Kommune har derfor i sin planlægning medtaget en ny Sydlige Ringvejsforbindelse mellem Vonsildvej og Skamlingevejen, der i sammenhæng med den nye tilslutning af Ødisvej til Sydjyske Motorvej skal udgøre en ny tværforbindelse, der styrker betjeningen af Kolding og Stenderuphalvøen.

Der er tale om en ca. 5,2 km lang tosporet vejforbindelse med mulighed for enkeltrettede cykelstier i begge vejsider eller en dobbeltrettet cykelstiforbindelse langs vejens nordside. Den skiltede hastighed på vejen vil være 80 km/t, men omkring kryds vil lokale hastighedsbegrænsninger på f.eks. 60 km/t kunne komme på tale for at højne trafikikkerheden.

Vejen er tænkt tilsluttet Vonsildvej i rundkørslen ved Ødisvej. Ved Sjølundvej etableres en trebenet rundkørsel. Nord for denne rundkørsel nedlægges den eksisterende del af Sjølundvej frem til Vonsildvej.

Da en del af den fremtidige byvækst påregnes at ske i det

sydlige Kolding i tilknytning til Vonsild og Dalby vil der på strækningen fra Sjølundvej til Skamlingevejen være mulighed for på sigt at etablere vejtilslutninger mod nord til de fremtidige byvækstområder. Det har haft betydning for fastlæggelsen af linjeføringen.

Ved Alléen foreligger to mulige løsninger for udformningen. Enten føres Alléen over den Sydlige Ringvejsforbindelse på en bro, alternativt afbrydes Alléen for biltrafik så kun den sydlige del af Alléen er tilsluttet den nye vej i et T-kryds. Cyklister vil dog kunne krydse på tværs af vejen.

I øst tænkes vejen afsluttet i en ny rundkørsel på Skamlingevejen. Muligheden for at lave et fælles forløb mellem den Sydlige Ringvejsforbindelse af Skartved Vestervej har været undersøgt, men terrænforholdene på stedet gør, at betjening af de eksisterende erhvervsejendomme ikke er mulig.



Trafikken

Den fortsatte bymæssige og trafikale udvikling i Kolding vil øge presset på vejnettet i det sydlige Kolding – herunder ikke mindst ved hændelser på motorvejsnettet, hvor trafik søger igennem Kolding by. Risikoen for at trafikken "låser" i krydset Vonsildvej/Tankedalsvej og skaber en meget langsom trafikafvikling vil være større end i dag.

Øget trafik ad Vonsildvej vil gøre det tiltagende vanskeligt at krydse denne, og betydningen af de etablerede krydsningspunkter med støtteheller i midten af vejen vil blive større.

Lokalt vil der i Vonsild-Dalby området frem mod år 2030 ske en lille vækst i trafikken ad Dalbyvej – primært som følge af byvæksten i området. Oplandstrafikken fra Stenderuphølvøen, der benytter ruten via Idyl og Agtrupvej frem mod Sdr. Ringvej beregnes ligeledes at stige.

Med etablering af den Sydlige Ringvejsforbindelse vil Skamlingvejen og Idyl-Agtrupvej blive aflastet. Den nye vej beregnes at komme til at bære i størrelsesordenen 2.200-4.300 køretøjer pr døgn. Den største trafik vil være vest for Sjølundvej.

Ved hændelser på Sydjyske Motorvej vil den Sydlige Ringvejsforbindelse kunne bidrage til en fordeling af den gennemkørende trafik ind i Kolding. Skamlingvejen/Østerbrogade kan dog blive en ny flaskehals i denne situation.

Vejen vil ikke umiddelbart medføre en aflastning af Dalbyvej, men som led i en fortsat byudvikling ved Dalby og Vonsild vil der kunne etableres forbindelser til den Sydlige Ringvejsforbindelse, som vil åbne mulighed for at aflaste Dalbyvej. Byudviklingen vil i sig selv kunne resultere i en betydelig mertrafik på den Sydlige Ringvejsforbindelse – skønnet op til 1.700 biler/døgn flere.

Den Sydlige Ringvejsforbindelse vil komme til at udgøre en barriere både for stitrafikanter, der ønsker at komme på tværs, og for driften af landbrugsarealerne. Med variant B for vejanlægget, hvor Alléen overføres den nye vej, vil det være muligt at fjerne barrieren lokalt.

Udgangspunktet for udformning af den Sydlige Ringvejsforbindelse er, at der etableres en facadeløs vej uden overkørsler til enkeltejendomme. Hensynet til landbrugsdriften i området gør dog, at det på enkelte lokaliteter være nødvendigt at gå på kompromis med dette princip og tillade krydsning på tværs af vejen mellem markoverkørsler, hvor oversigtsforholdene i øvrigt tillader dette.

Nuværende markvejsforbindelse



Eventuel løsning for markvejskrydsning



Befolkning og sundhed

Vej- og stianlæg og trafikken på vejene påvirker de, der bor i nærområdet. Anlægget optager areal, som påvirker brugen af de tilstødende arealer. Tilgængeligheden ændres - for nogle som en forbedring fordi nye muligheder for genveje opstår, og for andre som en forringelse fordi krydsninger begrænses. Det kan påvirke sundheden, hvis løsningerne øger eller mindsker mulighederne for og lysten til at færdes til fods eller på cykel. Nær vejen vil der være gener fra trafikstøj. Det har også afledte sundhedsmæssige virkninger.

Realisering af den Sydlige Ringvejsforbindelse vil resultere i et arealtab for lodsejerne i området og et behov for tilpasninger i forhold til driften af arealerne. Enkelte arealer vil være helt afskåret som følge af vejen og de eksisterende jord- og stendiger i området. Her kan en kommunal overtagelse af arealerne eventuelt komme på tale. En jordfordeling kan eventuelt komme på tale for at optimere den fremadrettede drift af arealerne.

Usikkerheden der knytter sig til projektet og udviklingen af de tilstødende arealer vil være en stressfaktor for lodsejere, hvilket naturligvis ikke er ønskeligt set fra et sundhedsmæssigt perspektiv. Usikkerheden kan kun til dels imødegås. Dette fordrer løbende information om projektet og dets fremdrift.

Både i forhold til anlægsstøj og støj i driftsfasen, når vejen er realiseret, er den sydlige Ringvejsforbindelse relativt uproblematisk. Vejens tracering, det omgivende terræn og afstanden til vejens naboer gør, at støjen ved boligerne vil være lavere end de vejledende grænseværdier.

Påvirkningen af lokalbefolkningens sundhed vurderes ikke at blive væsentlig. Eventuelle stier langs vejen vil kunne åbne nye muligheder for cykeltrafikken, der kan være gunstige i sundhedsmæssig henseende. Uanset om Alléen føres over den Sydlige Ringvejsforbindelse eller om der foretages en lukning af vejen for biltrafik til og fra nord, så vil der blive opretholdt forbindelse for cyklister, så det fortsat vil være let at komme til skovområderne syd for Dalby.



Landbrugsdriften vil blive påvirket af den nye vej



Alléen

Landskab

Landskabet er formet af terrænet og anvendelsen af areaerne, hvad enten den er konsekvens af menneskelige aktiviteter eller naturens råden. Projektområdet syd for Kolding er et bakket morænelandskab, der er dannet under istiden, og som i dag er præget af landbrugsdriften. Bebyggelsen er spredt og der er få tekniske anlæg i form af veje, vindmøller og højspændingsmaster. Skovområder i syd og beplantede jorddiger giver sammen med det kuperede terræn varierende udsyn i området.

Ved tracéringen af den nye vej er den lagt lavt i terrænet. Udsynet fra vejen er prioriteret lavere end hensynet til de sammenhængende kig over landskabet. Fra større afstand vil det bakkede terræn samt læhegn og andre bevoksninger ofte begrænse synligheden af vejen, og på en stor del af strækningen vil vejanlægget derfor ikke være synligt ved kig på tværs af vejen landbrugslandskabet.

I den vestlige del ved Vonsildvej findes flere karakteristiske landskabselementer i form af Dalby Møllebæk, Nørreskov og Vonsild Skov samt beskyttede sten- og jorddiger med varieret beplantning. I dette område vil den nye vejforbindelse løbe gennem landskabet med to rundkørsler og to konstruktioner med faunapassager nær hinanden. Det vil samlet blive synlige elementer og ændre landskabsoplevelsen i nærområdet. På dette stykke vurderes påvirkningen derfor at være væsentlig.

Centralt på strækningen hvor vejen krydser Alléen vil der også være en påvirkning. Påvirkningen er dels en konsekvens af de nødvendige ændringer af Alléen - hvad enten

det er ændringen til et T-kryds eller etableringen af en brooverføring af Alléen - og dels en konsekvens af at vejen skærer sig ned i det flade plateau mellem bebyggelsen i området og bryder sammenhængen mellem denne.

I den østlige del af projektområdet nær Skamlingvejen løber den nye vejforbindelse i afgravning gennem en markant dalside. Området er udpeget som bevaringsværdigt landskab og område med geologisk bevaringsværdi, og i retningslinjerne for udpegningerne fremgår blandt andet, at terrænformerne ikke må sløres.

Den nye vej med rundkørsel og afgravning vil blive fremtrædende på dalsiden, og påvirkningen vurderes derfor at være væsentlig. Træbeplantning i rundkørslen er fravalgt for at undgå sløring af terrænformerne.



Morænelandskabet nær Skamlingvejen



Indgreb i landskabet forårsaget af den nye vej

Kulturarv

Kulturarven er sporene efter menneskers aktivitet op gennem historien. Det kan være synlige spor som kirker, gravhøje eller bygninger, det kan være jorddiger, der deler jordlodder, og det kan være nu forsvundne bebyggelser eller andet, som ligger skjult i jorden.

Den umiddelbart synlige kulturarv i projektområdet syd for Kolding omfatter bl.a. et kulturmiljø med flere gårde omkring landsbyen Skartved, en række markante jorddiger i landskabet, kirken, flere bevaringsværdige gårde og en stenkiste som har muliggjort krydsningen af Dalby Møllebæk syd for Vonsild.

Museum Sønderjylland har vurderet, at der er meget høj sandsynlighed for at støde på væsentlige, jordfaste fortidsminder ved anlægsarbejde inden for projektområdet. Museet anbefaler derfor, at der udføres forundersøgelser inden anlægsarbejdet påbegyndes.

Dette indebærer i første omgang gravning af søgegrøfter, der eventuelt kan blive fulgt af egentlige udgravninger, som kan sikre en viden om den gemte kulturarv projektet måtte ødelægge.

Den Sydlige Ringvejsforbindelse vil gennembryde fem jorddiger og enderne af yderligere to diger kan blive berørt. Sikring af adgang til tre arealer, der omkranses af diger og den nye vej, kan nødvendiggøre yderligere indgreb i digerne. Gennembrydningen af digerne vurderes at være en væsentlig påvirkning. Det er ikke muligt at retablere digerne eller kompensere for påvirkningen på anden måde.

Den nye vej vil blive etableret inden for det udpegede område med kulturhistorisk bevaringsværdi omkring Skartved og den vil afskære den nordligste del af det udpegede område. Det bærende element i udpegningen i form af landsbyen bevares uændret, men der sker en markant ændring i det omgivende landbrugslandskab, der er med til at definere området og landsbyen. Vejens nordlige placering og det forhold, at vejen på en stor del af strækningen ligger lavere end det omgivende terræn, gør dog, at påvirkningen ikke vurderes at blive stor.

Den Sydlige Ringvejsforbindelse vil forløbe indenfor 100 meter beskyttelseslinjen omkring et fredet fortidsminde, en stenkiste over Dalby Møllebæk. Selve fortidsmindet vil ikke blive berørt, og afstanden til den nye vej vil være cirka 60 meter. Tilstandsændringer inden for fortidsmindebeskyttelseslinjen er ikke tilladt, og der skal derfor søges dispensation hos Kolding Kommune.



Dalby Kirke



Arkæologisk forundersøgelse ved Vonsild



Beskyttet stenkiste ved Dalby Møllebæk

Natur

For at beskytte naturværdierne er en række naturområder beskyttede i henhold til Naturbeskyttelseslovens §3. Dette gælder bl.a. vandløb, søer, eng og mosearealer mv. Desuden gælder, at visse dyre- og plantearter, som er opført på Habitatdirektivets bilag IV, er særligt beskyttede. Etableringen af en ny vej forudsætter derfor, at der tilvejebringes viden om naturforholdene i det berørte område, og at der tages de fornødne hensyn til naturområder samt dyre- og plantelivet.

Tætheden af beskyttede vandhuller er størst i et bånd på tværs ved skovområderne. Det er der taget højde for ved fastlæggelse af linjeføringen. Projektet medfører derfor ikke direkte påvirkninger af § 3-beskyttet natur eller skove, men linjeføringen berører tre områder, der er udlagt som potentielle økologiske forbindelser, og vil desuden krydse to levende hegn.

Linjeføringen forløber desuden indenfor skovbyggelinjerne for Nørreskov og Vonsild Skov, hvilket betyder, at skurvogne, master og lignende ikke kan opsættes uden dispensation fra Kolding Kommune. Det vurderes, at lyset fra lysmasterne, som opsættes i nærområdet ved de to rundkørsler ved henholdsvis Sjølundvej og Vonsildvej, ikke vil have en væsentlig påvirkning på skovbrynets flora og fauna.

Feltundersøgelser har vist, at der i området syd for Vonsild og Dalby lever flere beskyttede arter. Fire arter af flagermus og seks arter af padder er registreret. Andre beskyttede arter som odder, markfirben, hasselmus vil potentielt kunne

forekomme i området, selvom de ikke er fundet i forbindelse med undersøgelserne.

For at sikre dyrelivets frie bevægelse i området etableres i alt fire faunapassager - heraf to større passager ved Dalby Møllebæk. Disse to pasager vil gøre det muligt for hjortevildt at følge bækken under vejen, hvilket er til gavn for såvel dyrenes som trafikanternes sikkerhed. Flagermus, der søger føde langs bækken, vil ligeledes kunne passere sikkert under vejen.

I anlægsfasen vil særligt hensyntagen til padderne være nødvendig, og afværgetiltag som f.eks. etablering af padderhegn eller faldfælder, hvorfra padderne kan flyttes til egnede vandhuller, kan blive aktuelle.

Med de nævnte afværgetiltag kan den projekterede vej etableres uden væsentlig påvirkning af beskyttede arter eller naturforhold i øvrigt.



Stor vandsalamander



Løvfro



Vandhul syd for projektområdet

Overfladevand og grundvand

Nedbør, der falder på vejen, skal ledes effektivt væk af hensyn til trafikanternes sikkerhed. Derfor bliver afstrømningen fra vejen stor - ofte også større end den naturlige kapacitet i de vandløb, som skal lede vandet væk. For at undgå ødelæggelse af vandløbene kan afstrømningen forsinkes ved etablering af regnvandsbassiner.

Ved afstrømningen vil vejvandet indeholde forskellige forureningselementer - dækrester, olieprodukter mv. som bilerne har efterladt på kørebanen, vejsalt som er brugt i vintermånederne og sand eller jord, som måtte have lagt sig på vejen.

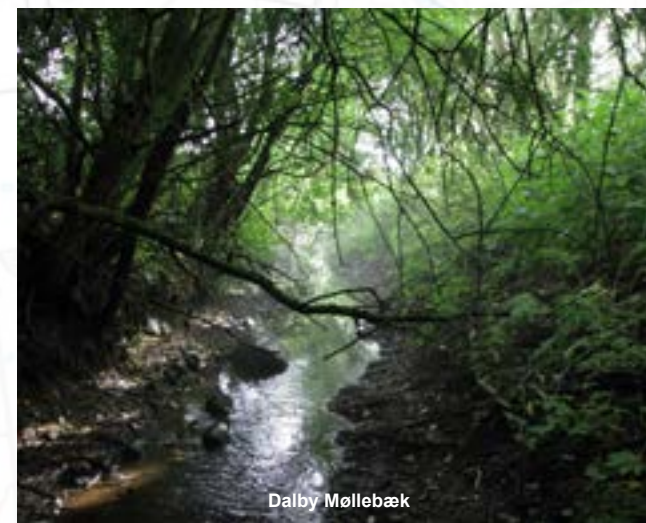
Vejvandet fra den Sydlige Ringvejsforbindelse afledes via to regnvandsbassiner omtrent midt på strækningen og nær Skamlingvejen. Udledningen fra de to bassiner vil kunne ske til henholdsvis Dalby Møllebæk og Skartved Bæk med Kolding Fjord som endelig modtager af vejvandet. Med bassinerne vurderes udledningen at kunne ske uden at medføre en overbelastning af vandløbene.

Udledningen kan potentielt påvirke vandtemperaturen i vandløbet samt medføre en tilledning af forurenende stoffer fra vejvandet til vandløbet, men dette vurderes ikke at være af et omfang, der vil påvirke den økologiske tilstand i hverken vandløb eller Kolding Fjord. Mens vejen anlægges vil der være særlig fokus på at undgå, at jord og sand fra anlægsområdet løber ud i vandløbene - herunder særligt ved passage af vandløbene.

Der er drikkevandsinteresser og indvindingsboringer i området, hvor den Sydlige Ringvejsforbindelse skal etableres. Derfor vil der være særlig fokus på at forebygge negative påvirkninger af grundvandsressourcen.

I anlægsfasen vil blive etableret foranstaltninger til imødegåelse af spild og forurening. Løsningen for vejens afvandingsystem vil sikre, at der ikke bliver nedsivet vejvand inden for udpegede områder med særlige drikkevandsinteresser eller nærmere end 300 m fra eksisterende private indvindingsboringer. Nedsivning af vejvand er dog potentielt muligt på andre dele af traceet, men det kan medføre forøgelse af grundvandets saltindhold.

Vælges løsningen, hvor den Sydlige Ringvejsforbindelse er ført under Alléen, kan der være behov for midlertidig grundvandssænkning og/eller permanent dræning nær krydsningen. Ingen af disse aktiviteter vurderes at medføre en væsentlig påvirkning af grundvandsressourcen.

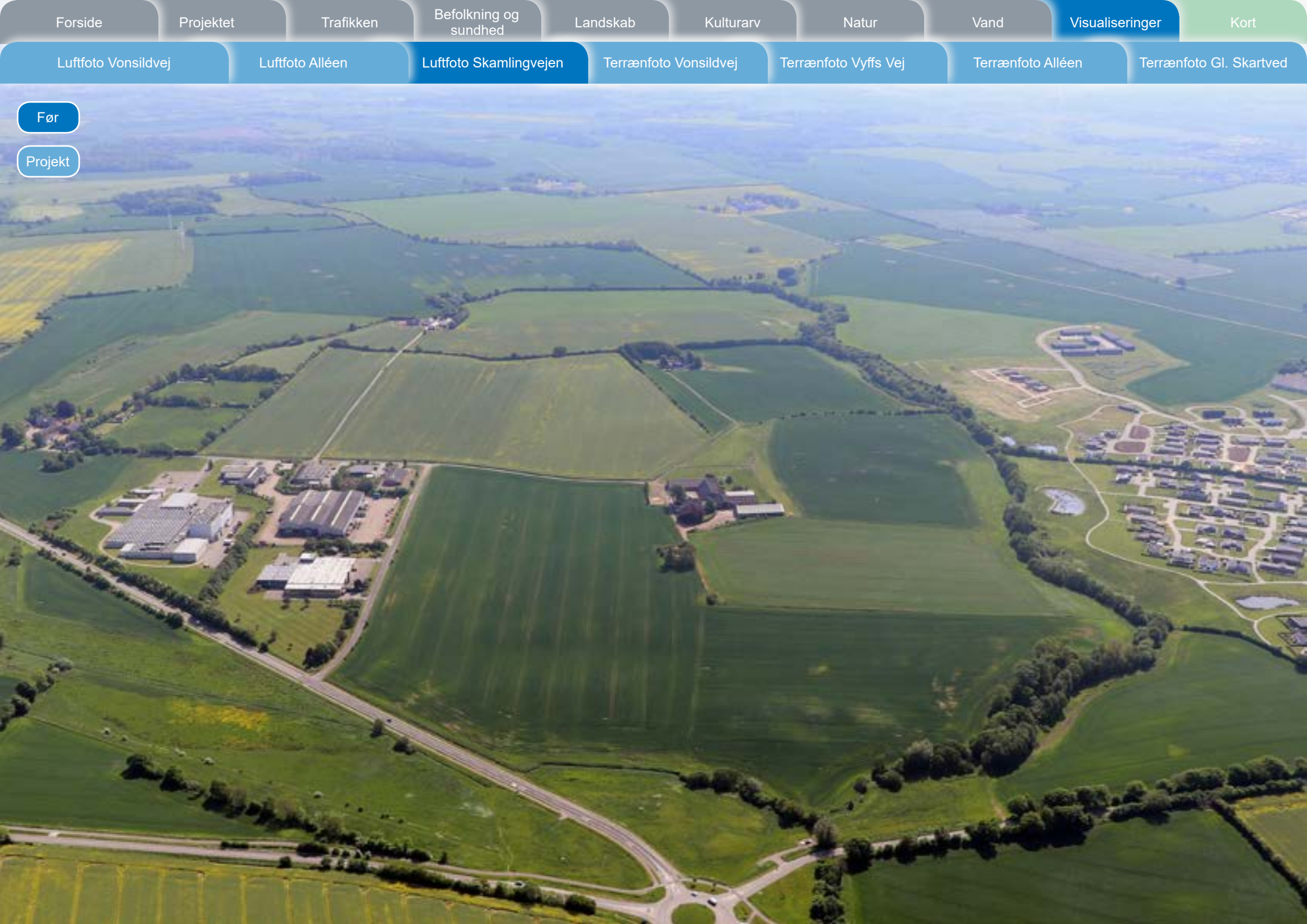


[Forside](#)[Projektet](#)[Trafikken](#)[Befolkning og
sundhed](#)[Landskab](#)[Kulturarv](#)[Natur](#)[Vand](#)[Visualiseringer](#)[Kort](#)[Luftfoto Vonsildvej](#)[Luftfoto Alléen](#)[Luftfoto Skamlingvejen](#)[Terrænfoto Vonsildvej](#)[Terrænfoto Vyffs Vej](#)[Terrænfoto Alléen](#)[Terrænfoto Gl. Skartved](#)[Før](#)[Projekt](#)

[Før](#)[Projekt](#)

[Før](#)[Projekt](#)

[Før](#)[Projekt](#)

[Før](#)[Projekt](#)

[Før](#)[Projekt](#)

Forside

Projektet

Trafikken

Befolkning og
sundhed

Landskab

Kulturarv

Natur

Vand

Visualiseringer

Kort

Luffoto Vonsildvej

Luffoto Alléen

Luffoto Skamlingvejen

Terrænfoto Vonsildvej

Terrænfoto Vyffs Vej

Terrænfoto Alléen

Terrænfoto Gl. Skartved

Før

Projekt



Forside

Projektet

Trafikken

Befolkning og
sundhed

Landskab

Kulturarv

Natur

Vand

Visualiseringer

Kort

Luffoto Vonsildvej

Luffoto Alléen

Luffoto Skamlingvejen

Terrænfoto Vonsildvej

Terrænfoto Vyffs Vej

Terrænfoto Alléen

Terrænfoto Gl. Skartved

Før

Projekt



Forside

Projektet

Trafikken

Befolkning og
sundhed

Landskab

Kulturarv

Natur

Vand

Visualiseringer

Kort

Luffoto Vonsildvej

Luffoto Alléen

Luffoto Skamlingvejen

Terrænfoto Vonsildvej

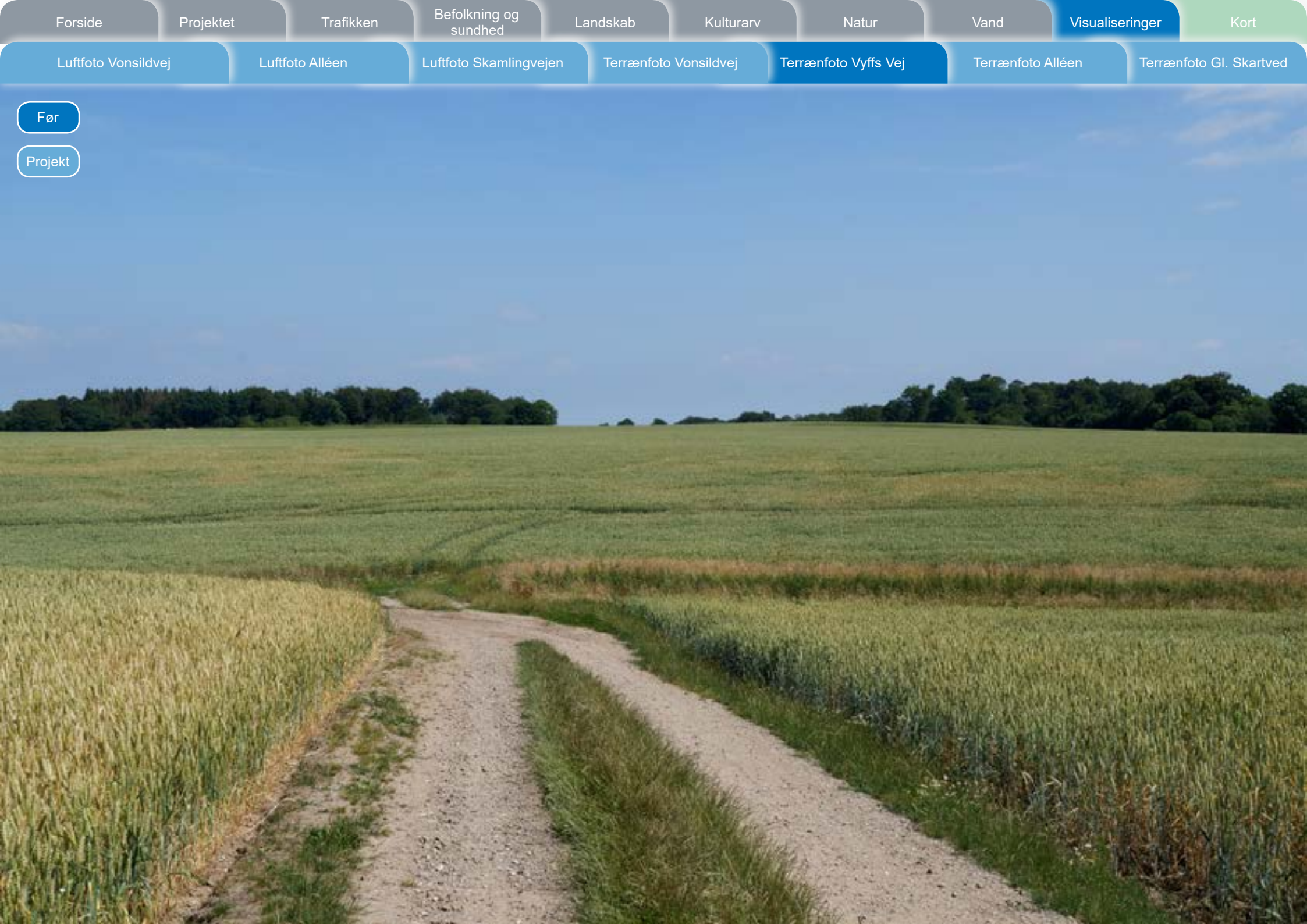
Terrænfoto Vyffs Vej

Terrænfoto Alléen

Terrænfoto Gl. Skartved

Før

Projekt



Forside

Projektet

Trafikken

Befolkning og
sundhed

Landskab

Kulturarv

Natur

Vand

Visualiseringer

Kort

Luffoto Vonsildvej

Luffoto Alléen

Luffoto Skamlingvejen

Terrænfoto Vonsildvej

Terrænfoto Vyffs Vej

Terrænfoto Alléen

Terrænfoto Gl. Skartved

Før

Projekt



Forside

Projektet

Trafikken

Befolkning og
sundhed

Landskab

Kulturarv

Natur

Vand

Visualiseringer

Kort

Luffoto Vonsildvej

Luffoto Alléen

Luffoto Skamlingvejen

Terrænfoto Vonsildvej

Terrænfoto Vyffs Vej

Terrænfoto Alléen

Terrænfoto Gl. Skartved

Før

Projekt



Forside

Projektet

Trafikken

Befolkning og
sundhed

Landskab

Kulturarv

Natur

Vand

Visualiseringer

Kort

Luffoto Vonsildvej

Luffoto Alléen

Luffoto Skamlingvejen

Terrænfoto Vonsildvej

Terrænfoto Vyffs Vej

Terrænfoto Alléen

Terrænfoto Gl. Skartved

Før

Projekt



Forside

Projektet

Trafikken

Befolkning og
sundhed

Landskab

Kulturarv

Natur

Vand

Visualiseringer

Kort

Luffoto Vonsildvej

Luffoto Alléen

Luffoto Skamlingvejen

Terrænfoto Vonsildvej

Terrænfoto Vyffs Vej

Terrænfoto Alléen

Terrænfoto Gl. Skartved

Før

Projekt



Forside

Projektet

Trafikken

Befolkning og
sundhed

Landskab

Kulturarv

Natur

Vand

Visualiseringer

Kort

Luffoto Vonsildvej

Luffoto Alléen

Luffoto Skamlingvejen

Terrænfoto Vonsildvej

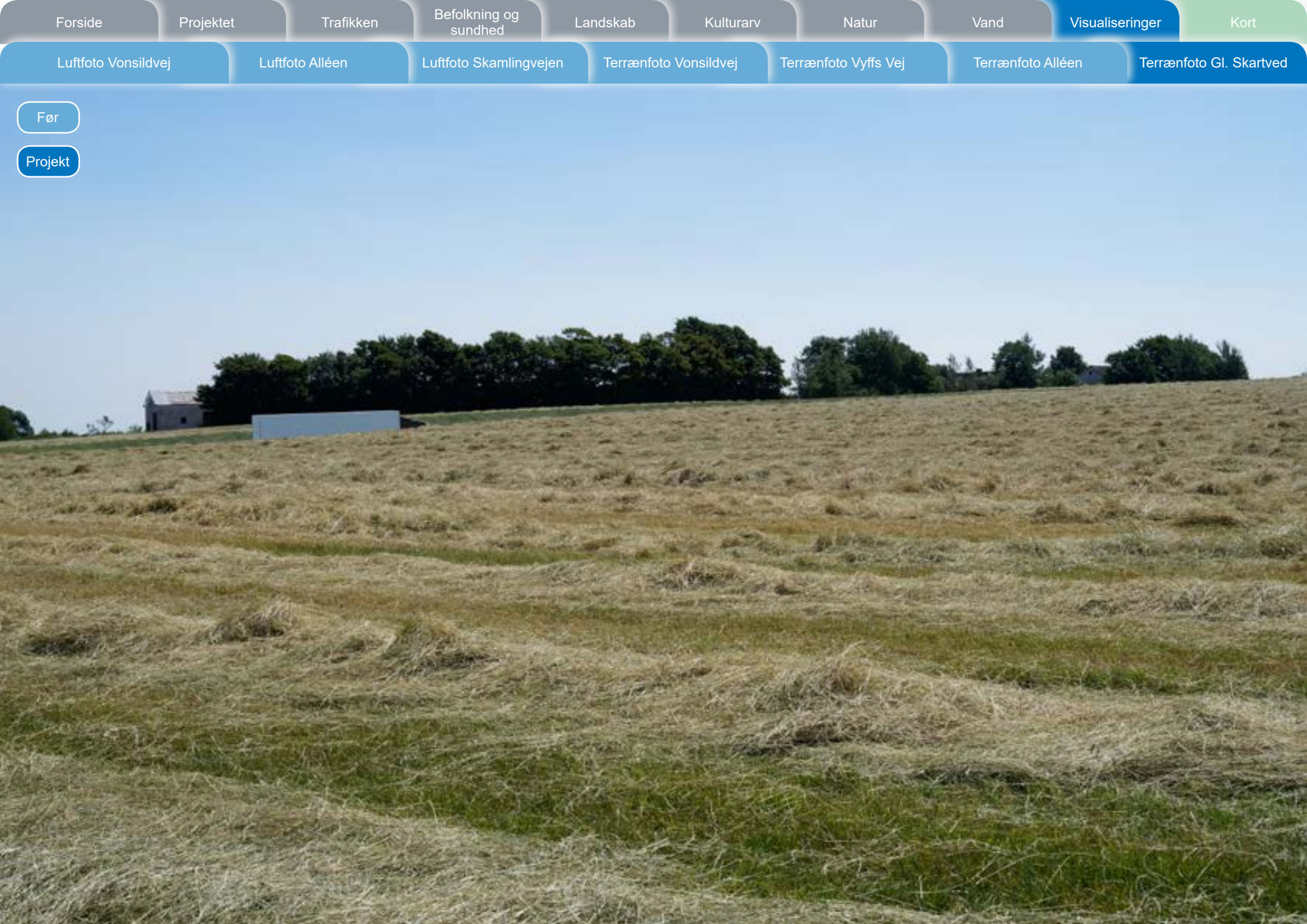
Terrænfoto Vyffs Vej

Terrænfoto Alléen

Terrænfoto Gl. Skartved

Før

Projekt

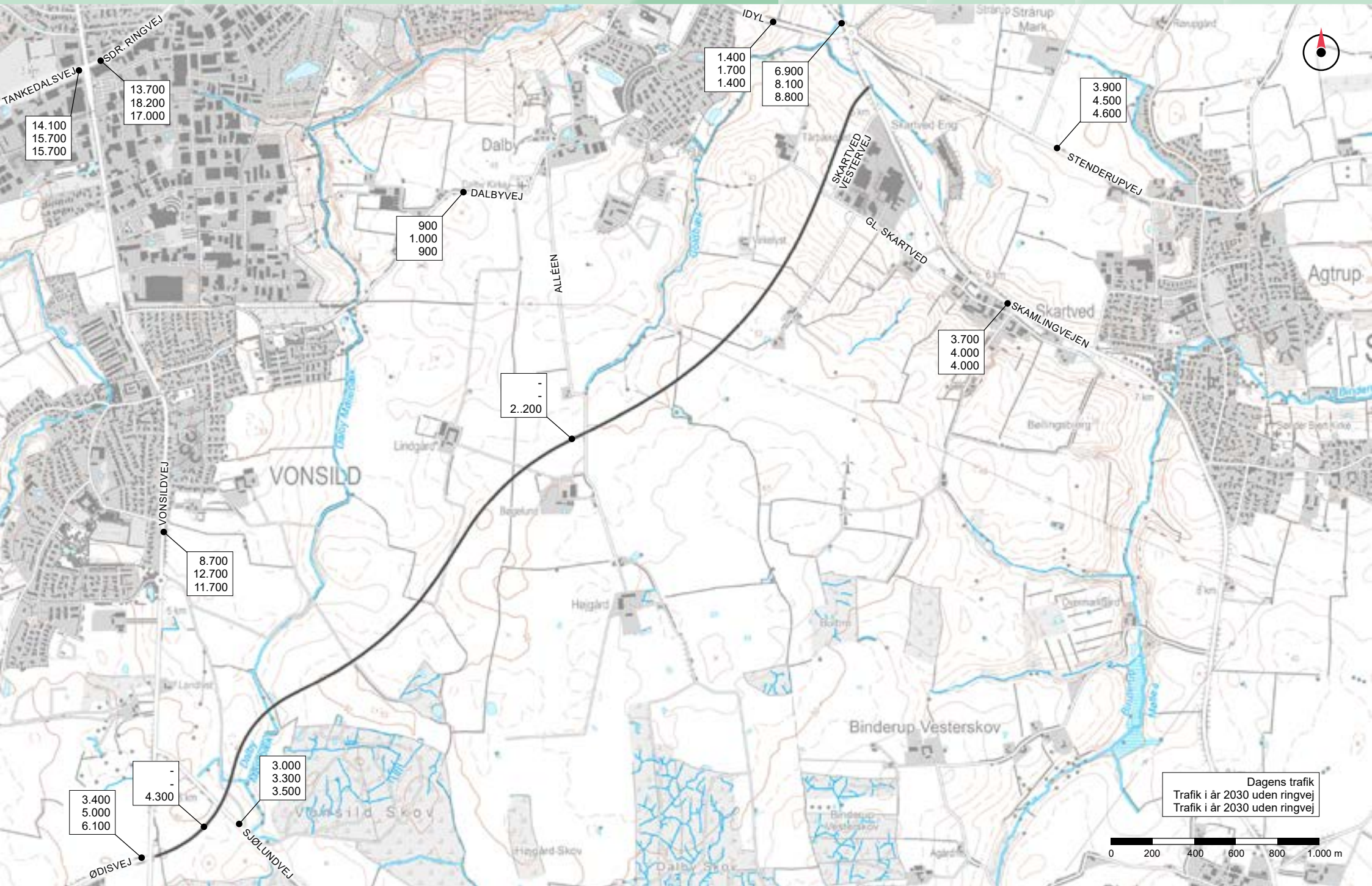




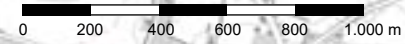


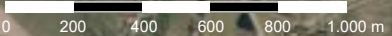


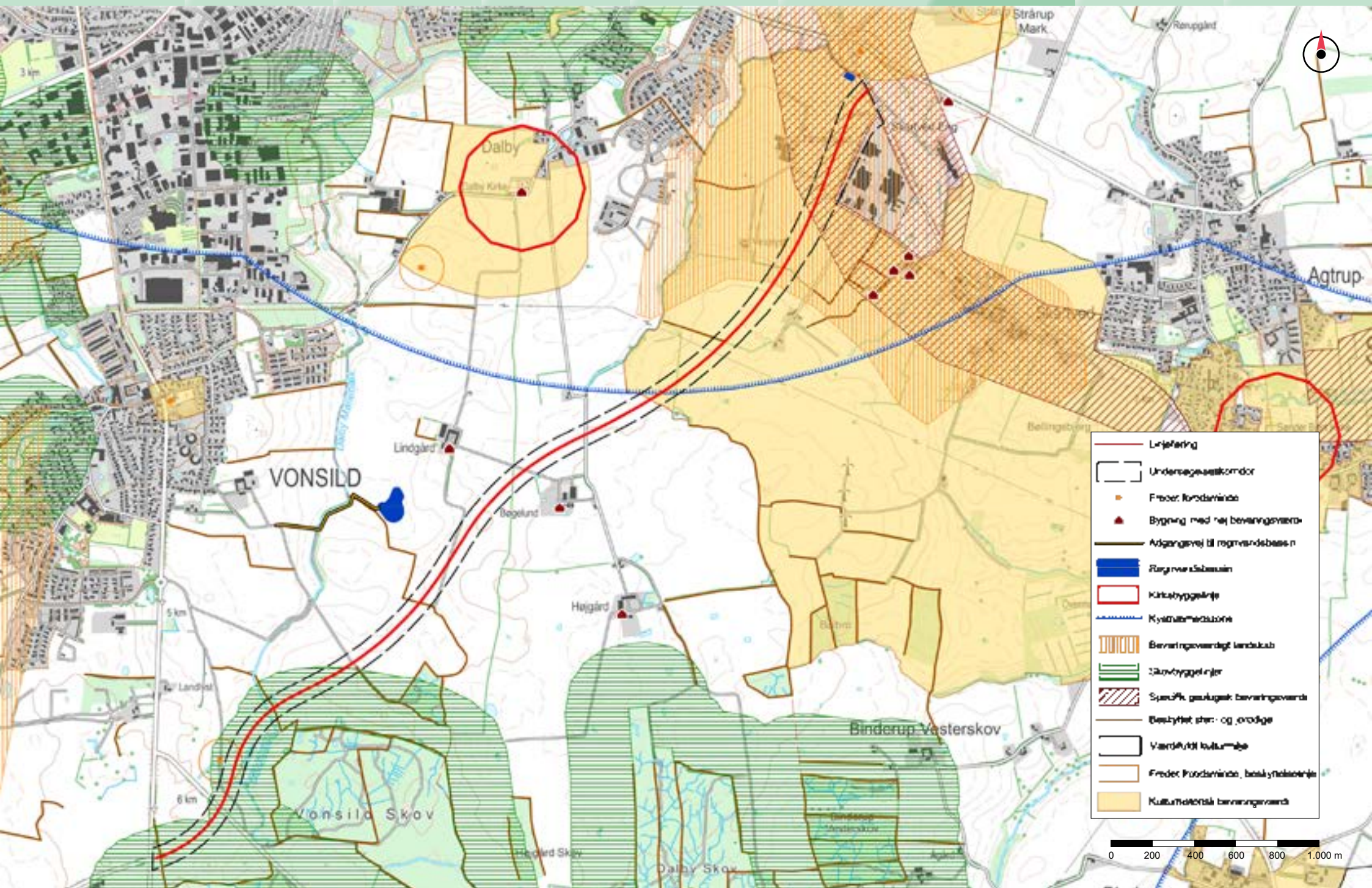


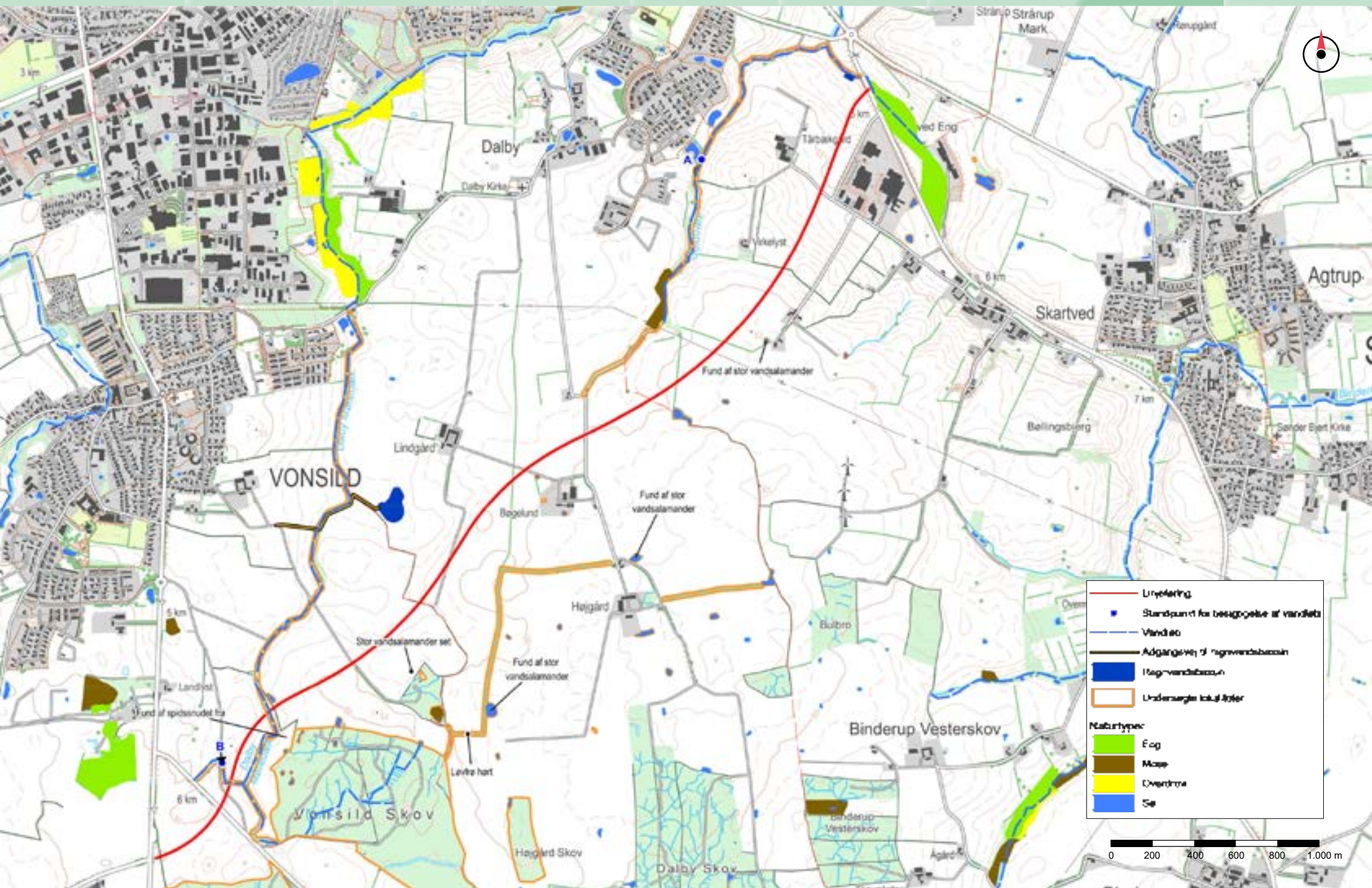


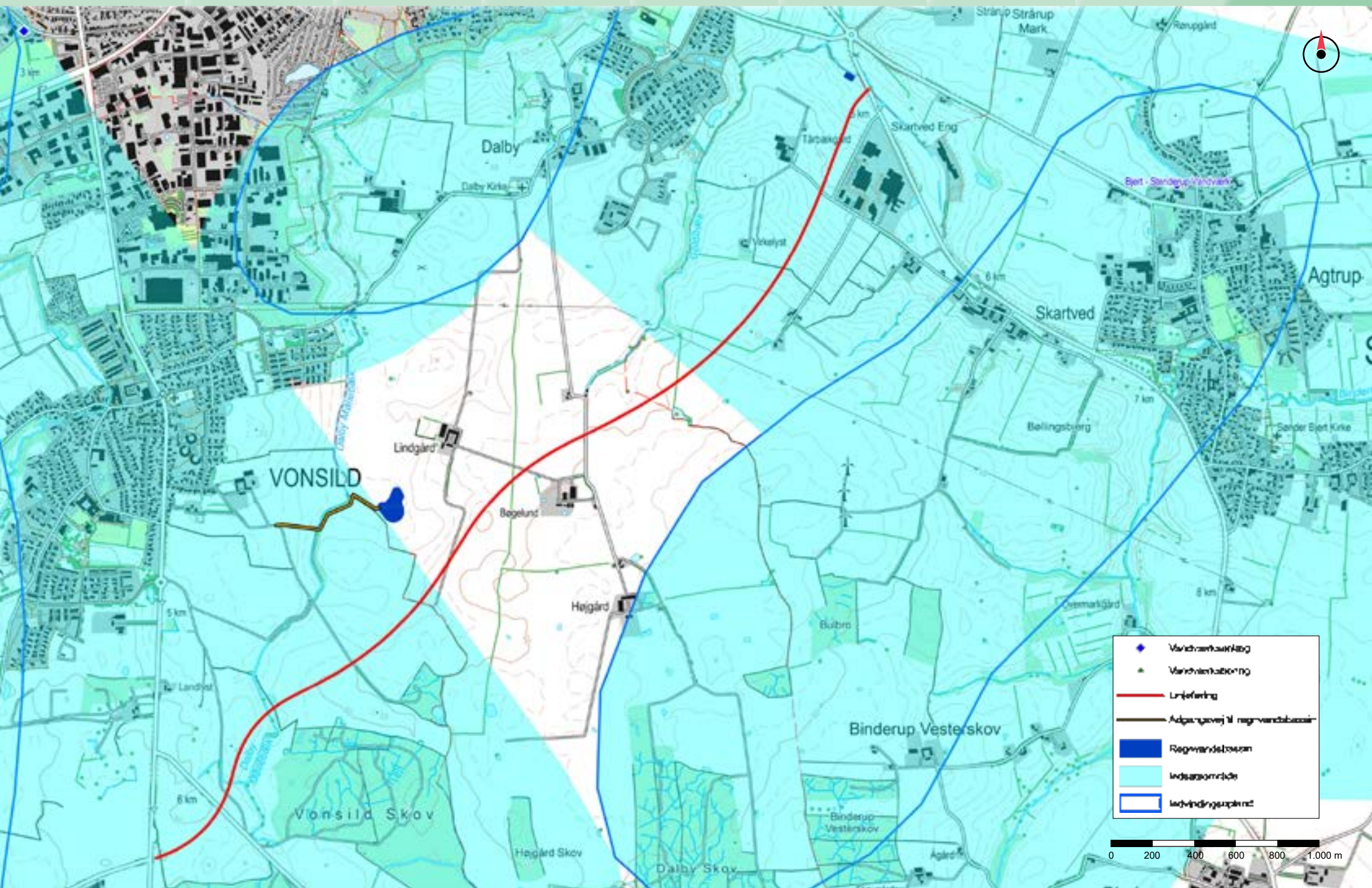
Dagens trafik
 Trafik i år 2030 uden ringvej
 Trafik i år 2030 uden ringvej











Miljøkonsekvensrapport – Ikke teknisk resumé

Ny Sydlig Ringvejsforbindelse

Udarbejdet af Kolding Kommune i samarbejde med COWI A/S

Fotos: Kolding Kommune og COWI A/S

Visualiseringer: COWI A/S

Kort: Copyright@Kortforsyningen

Luffotos: DDOland2017©COWI A/S

November 2018