

Indkaldelse af idéer og forslag til afgrænsning af miljøkonsekvensrapport for

Udbygning af kampvognsspor og stillinger, Oksbøl



j.nr. 2024 - 28021
Maj 2025

Hvad er en miljøkonsekvensrapport?

Miljøvurderingen bygger på en miljøkonsekvensrapport, som bygherre skal fremlægge. Miljøvurderingen skal påvise, beskrive og vurdere projektets væsentlige direkte og indirekte virkning på:

- Befolkningen og menneskers sundhed
- Den biologiske mangfoldighed, med særlig vægt på arter og naturtyper, der er beskyttede
- Jordarealer, jordbund, vand, luft og klima
- Materielle goder, kulturarv og landskab
- Samt samspillet mellem disse faktorer

Miljøkonsekvensrapporten skal give en samlet beskrivelse af projektet og dets miljøkonsekvenser, som kan danne grundlag for en offentlig debat, såvel som miljømyndighedens endelige beslutning om, hvorvidt der kan gives tilladelse til projektet.

Inden miljøkonsekvensrapporten bliver udarbejdet, indkaldes idéer og forslag til miljøkonsekvensrapportens indhold. Formålet er at borgere, virksomheder og andre interessenter, der kan blive berørt af projektet, får mulighed for at stille spørgsmål og komme med input til miljøkonsekvensrapportens indhold. Det kan f.eks. være idéer til, hvilke miljøpåvirkninger der skal tillægges særlig vægt i vurderingen, og det kan være forslag om alternativer til projektet eller dets placering.

Rapporten vil, sammen med ansøgningen, høringssvar fra idéfasen og eventuelle supplerende oplysninger fra bygherre og udkast til tilladelse efter miljøvurderingsloven (§25-tilladelse) blive offentligt fremlagt i minimum 8 uger. Her bliver der igen mulighed for at sende bemærkninger til Styrelsen for Grøn Arealomlægning og Vandmiljø. På baggrund af de indkomne bemærkninger og konklusionerne i miljøvurderingen, vil styrelsen afgøre, om der kan udstedes tilladelse til det ansøgte projekt.

Læs mere om miljøvurderinger på:

<https://sgavmst.dk/natur-og-jagt/miljoevurdering/miljoevurdering-af-konkrete-projekter>

Indhold

1	Udbygning af kampvognsspor og stillinger, Oksbøl	4
1.1	Indledning og baggrund for projektet	4
1.2	Hvad går projektet ud på	5
1.3	Placering	6
1.4	Forventet tidsplan	7
1.5	Anlægsarbejdet - Etablering af kampvognsspor og stillinger	8
1.5.1	Sandspor	9
1.5.1.1	Opgraderet sandspor	10
1.5.2	Højspor	10
1.5.3	Spor gennem klitter	12
1.5.4	Veje og vendepladser i U-stillinger	12
1.5.5	K-stillinger	13
1.5.6	Kampvognsspors krydsning af offentlig vej, grøfter og ledninger	13
1.5.7	Brosagningssteder ved Henne Å	14
1.5.8	Udtynding af træer	15
1.6	Driftsfasen – Typer og hyppighed af øvelser	16
1.6.1	Typer af materiel herunder køretøjer, der indgår i øvelser	18
2	Projektets miljøpåvirkninger	18
2.1	Støj og trafik	18
2.1.1	Støj	18
2.1.2	Trafik	19
2.2	Luft, lys og risiko	20
2.2.1	Luft	20
2.2.2	Lys	21
2.2.3	Risiko for større ulykker	21
2.3	Jord og råstoffer	21
2.4	Vandforekomster	22
2.4.1	Overfladevand	22
2.4.2	Grundvand	23
2.5	Kulturarv og landskab	23
2.6	Natur herunder Natura 2000-områder, Bilag IV-arter og §3 naturtyper	24
2.6.1	Natura 2000 områder	24
2.6.2	Bilag IV-arter	25
2.6.3	§3 naturtyper efter naturbeskyttelsesloven	25
2.6.4	Feltundersøgelser som en del af miljøvurderingsprocessen	26
2.6.5	Potentielle påvirkninger af naturtyper og arter	26
2.6.6	Natura 2000 væsentlighedsvurdering og eventuelle fravigelser	26
2.7	Påvirkning af rekreative interesser og turisme	26
2.8	Kumulative påvirkninger fra andre planer og projekter	27
3	Alternativer	28
4	Sådan får du indflydelse	28
4.1	Hvordan giver du din mening til kende?	28
4.2	Den videre proces	29
4.2.1	Øvrige tilladelser	29

1 Udbygning af kampvognsspor og stillinger, Oksbøl

1.1 Indledning og baggrund for projektet

Forsvaret har siden 1929 benyttet området i Oksbøl til skyde- og øvelsesområde. Det har varieret over tid, hvor mange øvelser der er blevet afholdt og hvilke arealer i området, der har været inddraget til øvelser. F.eks. blev der i koldkrigsårene udført øvelser på et areal der i udstrækning minder om det, som man nu igen har behov for at anvende. En mere uddybende beskrivelse af den historiske brug af området fremgår af Forsvarets projektbeskrivelse.

Forsvaret har jævnfør FKOBST 611-1¹ en hjemlet ret til at færdes på såvel privat ejendom som statens og offentlige institutioners ejendom i den udstrækning, løsning af opgaven herunder øvelses- og uddannelsesvirksomhed kræver det. Størstedelen af øvelsesterrænet ved Oksbøl er ejet af Forsvaret og Naturstyrelsen.

Forsvarsministeriet og Naturstyrelsen, som hører under Ministeriet for Grøn Trepert, ejer til sammen ca. 14.000 hektar i Oksbølområdet. Det er ikke nyt, at Forsvaret gennemfører øvelsesaktiviteter på den del af arealerne, der forvaltes af Naturstyrelsen. Forsvarets anvendelse af Naturstyrelsens arealer er tidligere blevet reguleret via ”Overenskomst mellem Forsvarskommandoen og Skov- og Naturstyrelsen om Forsvarsministeriets benyttelse af Oksbøl Statsskovdistrikts arealer – fra 2003”.

Forsvarsministeriet og Miljøministeriet indgik i 2023 en opdateret samarbejds- og brugsaf-tale, kaldet Oksbølaftalen². Aftalen giver Forsvaret mulighed for, at træne og uddanne soldater og enheder året rundt i aftaleområdet/ der inkluderer 8.000 hektar af Naturstyrelsens arealer.

Oksbølområdet mellem Oksbøl og Nymindegab er ubetinget Danmarks og Forsvarsministeriets største (35 x 10 km) og vigtigste skyde- og øvelsesområde, og området er faktisk det eneste skyde- og øvelsesområde i Danmark, hvor der arealmæssigt kan træne bataljons- (ca. 800 soldater) og brigadeenheder (ca. 6.000 soldater) i en tilnærmelsesvis doktrinær militær faglig ramme (areal og infrastruktur til rådighed). Eksempelvis vil en brigadeøvelse medføre, at op mod 1.000 køretøjer vil være i området på samme tid i en begrænset del af området.

Den opdaterede aftale sikrer, at Forsvaret via træning og uddannelse kan understøtte den politiske beslutning om et styrket forsvar, som følge af den sikkerhedspolitiske situation, hvor der er krig i Europa, og af den historiske, politiske beslutning om at øge Forsvarsbudgettet.

Oksbølområdet er og vil således også fremadrettet være en vital del af Danmarks bidrag til at træne såvel danske, men også partnernationalers soldater og enheder under alle forhold. Anlæg-gelsen af spor og anvendelsen, herunder øvelsesvirksomheden, medvirker således til at sikre tungtvejende nationale samfundsmæssige og sikkerhedspolitiske interesser.

¹ <https://sgavmst.dk/media/jhvmhszu/terrnetsbenyttelse1.pdf>

² <https://www.ejendomsstyrelsen.dk/da/nyheder/2023/opdateret-oksboftale/>

1.2 Hvad går projektet ud på

Det militære øvelsesterræn, der anvendes til øvelser i Oksbølområdet, kan ikke tilbyde de operationelle vilkår, som øvelser af brigadestørrelse med moderne materiel i dag har behov for. Desuden er der behov for en forbedring af de operationelle forhold i terrænet under større, koordinerende øvelser og sikre, at området fortsat kan anvendes til at uddanne danske og internationale soldater.

Det er derfor besluttet at udbygge med flere kampvognsspor og stillinger i Oksbølområdet. Sporene vil ligge i områder, der også anvendes af Forsvaret i dag herunder Naturstyrelsens arealer og øvrige lodsejeres arealer. Forsvaret har brugsaftaler med de øvrige lodsejere, hvis arealer der anvendes.

Forsvarsministeriet har allerede spor i flere af Naturstyrelsens arealer. Forsvaret beskriver i projektbeskrivelsen visse fordele forbundet med at samle en større del af kørslen i øvelsesterrænet på spor: "Ved anlæggelsen af nye spor koncentrerer brugen af de tungeste køretøjer på disse spor, og vil dermed skåne naturen mest muligt, samt mindske risikoen for at offentlige veje og stier bliver ufremkommelige efter øvelser. Det forventes, at størstedelen af kørslen efter anlæggelsen vil foregå på sporene. Historisk set har anlæggelsen af nye kørespor i Oksbølområdet gavnet naturen, og flyttet den tunge trafik op på sporene, så omkringliggende sandområder igen restituerede". I projektbeskrivelsen er der vedlagt luftfotos af Kallemærsk Hede, der visuelt illustrerer terrænet før og efter kørselsaktiviteterne blev omlagt til spor.

Kampvognsporene vil så vidt muligt blive anlagt i forbindelse med eksisterende veje og spor og igennem allerede åbne arealer. Udvidelsen af sporforløbet vil ikke ske på intensive landbrugsarealer, men hovedsageligt i øvelsesterræn, natur, skov og heder.

Anlægsprojektet består af følgende elementer:

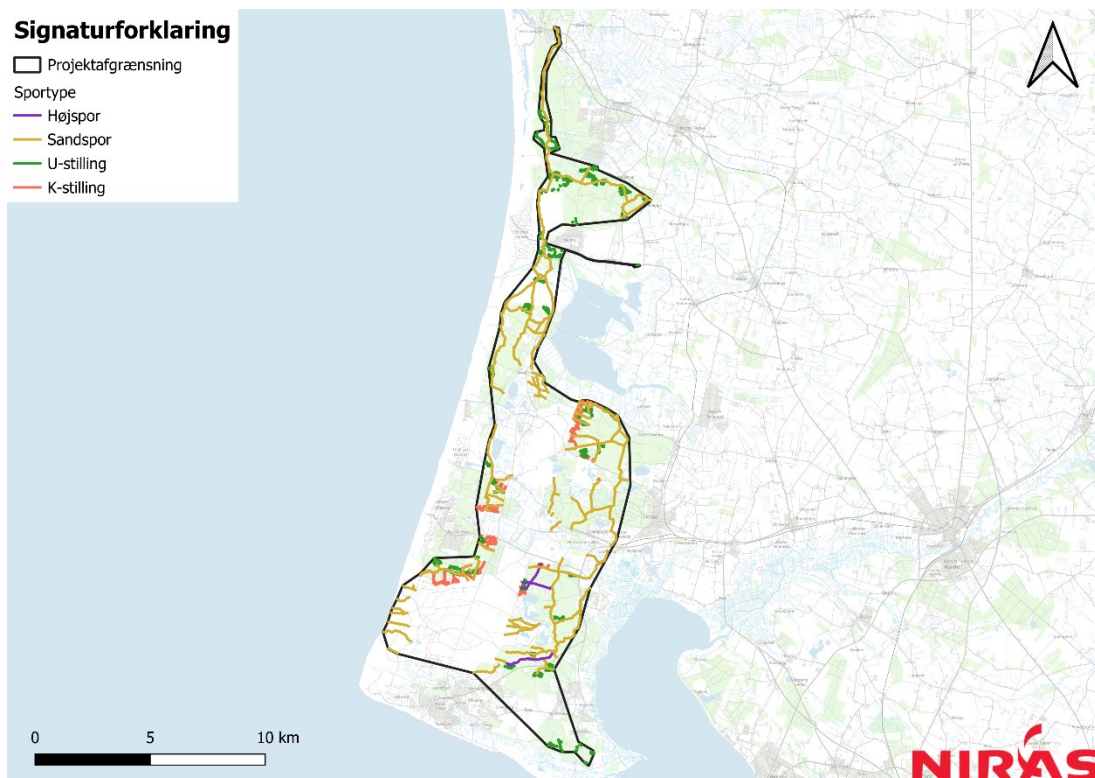
- Der etableres i alt ca. 120 km kampvognsspor inkl. ca. 5 km højspor.
- Etablering af uddannelsesstillinger (U-stillinger), hvorfra kampvogne kan skyde, vende, parkere m.m. Der etableres ca. 61 km spor og vognholdepladser i U-stillinger. Bredden på sporet er som udgangspunkt 6 m og uden rabat.
- Køretøjsstillinger (K-stillinger) placeres i enden af et spor. K-stillingen har en længde på ca. 20 – 40 m, hvor sporet afsluttes nedgravet ca. 1,3 – 1,4 m. Der etableres ca. 125 K-stillinger. Spor i forbindelse med K-stillinger udgør ca. 18 km og er 6 m bredde.

I forbindelse med udvidelsen af sporforløbet vil der være tilslutninger til offentlige veje, samt behov for krydsning af ledninger og flere vandløb og grøfter.

Sporene og stillingerne skal kunne anvendes af alle typer af Forsvarets køretøjer (hjul- og bæltekøretøjer) til øvelse og uddannelse.

1.3 Placering

Figur 1 viser et oversigtskort over projektområdet, der indgår i miljøvurderingen. På kortet ses, hvor der forventes anlagt spor samt U- og K-stillinger. Et detaljeret web-kort over sporene kan tilgås på følgende link: nirasmapp.niras.dk/map.aspx?site=ENWE&page=Oksbøl, hvor det er muligt ned på matrikelniveau at se eksisterende spor, udvidelser og nye spor, samt hvor der planlægges U- og K-stillinger.



Figur 1: Oversigtskort over projektområdet og sporforløbet (kampvognspor (sand- og højspor), uddannelsesstillinger (U-stillinger) og køretøjsstillinger (K-stillinger)). @ SDFI, WMS-tjeneste, Skærmkort

Af ændret anvendelse af området kan nævnes Ho Klitplantage, der hidtil kun i begrænset omfang har været benyttet og primært til orienteringsløb og marcher. Fremadrettet benyttes området som landsætningsområde for sølandsætninger, og som et opmarchområde for primært lette enheder og enheder landsat på kysten, inden disse forlægges op og indsættes i Oksbøl Skyde- og Øvelsesområde/Oksbølafталens område. På **fFejl! Henvisningskilde ikke fundet.** ses projektets planlagte spor i Ho Klitplantage som udelukkende udgør U-stillinger.



Figur 2: Grønne linjer = kommende U-stillinger i Ho Klitplantage.

1.4 Forventet tidsplan

Proces	Periode*
Ansøgning om miljøvurdering	Q2 2024
Idehøring af offentligheden (min. 4 uger)	Q2 2025
Afgrænsning af miljøkonsekvensrapportens indhold	Q2 2025
Miljøkonsekvensrapporten udarbejdes og færdiggøres	Q3 2025 – Q2 2026
SGAV udarbejder udkast til § 25-tilladelse	Q2 2026 – Q4 2026
Udkast til § 25-tilladelse og miljøkonsekvensrapporten sendes i offentlig høring (min. 30 dage)	Q4 2026
SGAV træffer endelig § 25-afgørelse	Q4 2026 – Q1 2027
Klageperiode (4 uger)	Q1 2027

Tabel 1: Forventet tidsplan for miljøvurderingsprocessen. Tidsplanen er vejledende

Som det fremgår af tidsplanen i Tabel 1. herover, så vil der blive gennemført to offentlige høringer i forbindelse med miljøvurderingsprocessen, hvoraf dette idéoplæg er den første med en 4 ugers høringsfrist. Efter miljøkonsekvensrapporten er udarbejdet, vil der blive gennemført en offentlig høring på mindst 30 dage, hvor eventuelle bemærkninger til miljøkonsekvensrapporten kan fremsættes.

Etablering af kampvognsspor og uddannelses- og køretøjsstillinger (U- og K-stillinger) forventes at ske over en periode på 12 måneder og vil ske etapevis. Anlægsarbejdet forventes i skrivende stund igangsat i november 2028 og forventes afsluttet i oktober i 2029. Anlægsarbejdet

samt leveringer hertil udføres på hverdage og kun i dagtimerne dvs. i tidsrummet mandag til fredag 7-18.

1.5 Anlægsarbejdet - Etablering af kampvognsspor og stillinger

De nye kampvognsspor i øvelsesterrænet skal kunne anvendes til offensive og defensive bevægelser. Det skal således undgås, at spor fører på tværs af en valgt operativ hovedbevægelsesretning. Sporene skal derfor være lige og gå hovedsageligt i en nord-sydlig retning. Kampvognssporene etableres både direkte i terræn (sandspor) eller som 'højspor', der hæves 1 meter over terræn med grøfter langs den ene side.

Grundet arbejdets karakter med mange mindre anlægsarbejder fordelt over et meget stort område, etableres der ikke en permanent byggeplads. Der vil være tale om en mobil byggeplads, som flyttes med rundt i takt med arbejdets udførelse. Den mobile byggeplads placeres løbende i umiddelbar nærhed af anlægsarbejdet, og da der kun er én entreprenør på byggepladsen, vil skurbyen bestå af en vogn med spiserum og omklædningsrum samt en mindre toiletvogn med beholder. Der forventes tillige placeret en mindre container for håndværktøj m.m. Der vil ikke være behov for en plads for materialeoplag, materialer vil blive leveret successivt i takt med anlæg af spor og stillinger.

Tabel 2 viser en oversigt fra projektbeskrivelsen over det totale estimerede materialeforbrug.

Totalt materialeforbrug				
	Mængde	Enhed	Volumen (m ³)	Lastbiler (stk.)
Belægningssten (8 cm) - Sat i 7 cm beton	6.130	m ²		30-40
Beton (7 cm)	6.130	m ²	430	45-50
Stabilt Grus II (20 cm)	6.708	m ²	1.340	60-70
Cementstabiliseret stabilgrus I (30cm)	7.560	m ²	2.250	110
Bundsikring II	22.610	m ³	22.610	1.100
Hvide kantpæle (beton)	252	stk.		
Ø500 rørunderføring	1.575	m		80-90
Ø315 Rørunderføringer	170	m		2
Råjord at afgrave	36.859	m ³	36.859	0
Råjord at påfylde	50.341	m ³	50.341	0

Tabel 2: Det forventede totale forbrug af materialer

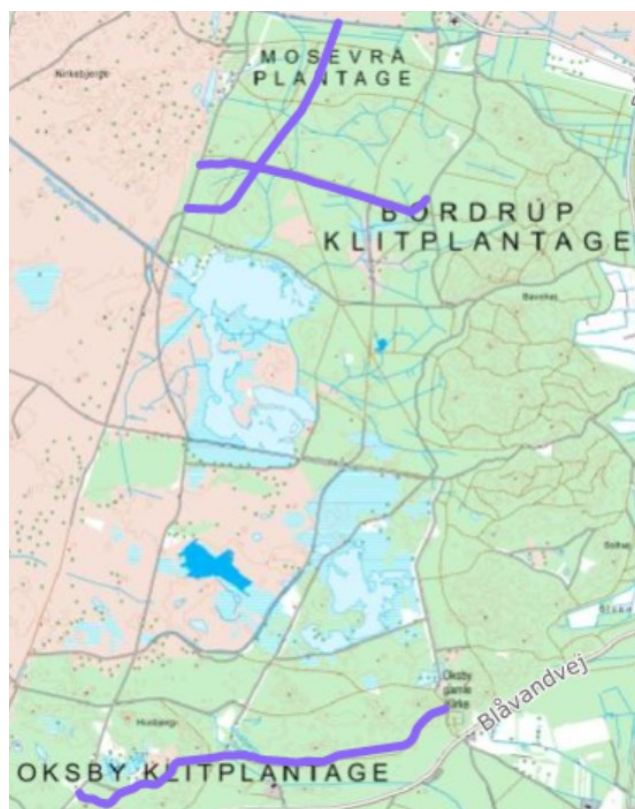
Kilde Projektbeskrivelsen

Belægningssten, beton, stabilt grus og bundsikring er tilkørte materialer. Råjord er alene opgravet jord, som genplaceres, så vidt muligt i tilknytning til opgravningsstedet.

Belægningssten, beton og stabilt grus skal anvendes i forbindelse med etablering af overkørsler ved offentlig vej, hvilket vil give nogen gene for trafikken i forbindelse med manøvrering og aflæsning, men der vil blive skiltet og reguleret, så trafikken kan ske med nedsat hastighed.

En lille del af materialerne: belægningssten, beton og stabilgrus ca. 240 m² skal dog anvendes i forbindelse med 2 krydsninger af kritisk ledning, og skal således transporteres ind i terrænet. Ca. 20.000 m³ af bundsikringen skal anvendes i forbindelse med anlæggelse af højspor, og vil blive transporteret ind i terrænet på de anlagte spor og kørt til i takt med, at de indbygges. Der vil således være behov for begrænset oplag af materialer, primært i tilknytning til offentlig vej (ved overkørsler), hvor disse kan aflæsses.

Tilkørsel med materialer til højspor nr. 119 vil være via Blåvandsvej til højspor nr. 98 og 100 vil det være via Vejers Havvej og dernæst Kolonnevej. På figur 3 ses placering af højspor.



Figur 3: Placering af højspor.

Herunder følger en kort beskrivelse af de enkelte dele af anlægsarbejdet, for yderligere detaljer henvises til projektbeskrivelsen.

1.5.1 Sandspor

Sporene etableres direkte i terræn som sandspor. Der foretages ikke noget anlægsarbejde ved sandspor udenfor skov, dog markeres sporet med markeringspæle. I driftsfasen bliver sporet anvendt i forbindelse med øvelser, hvorved der over tid opstår et synligt spor, herefter kan markeringspælene fjernes.

Hvor spor anlægges i skov vil arealerne til spor og rabat forud ryddes med en skovmaskine for træer og efterfølgende stubfræses jorden.

Bredden på sporet er som udgangspunkt 10 meter. På begge sider af sporet friholdes en rabat med en brede på 2,5 m.

Vedligeholdelse af sandspor

Når især bæltekøretøjer kører på sporet kastes, der sand/jord fra sporet ud i rabatten, hvorved der dannes en mindre vold i rabatten. Jorden fra volden vil, når man vurderer de enkelte spor har brug for det, blive dozet tilbage i sporet, hvorfra det kom. Et eksempel på sandspor er vist i figur 4. **Figur**



Figur 4: Sandspor i skov. Forud for anlæggelse af spor i skov, vil der blive fældet træer og jorden stubfræses. Sporet anlægges med en bredde på 10 meter og med 2,5 meter rabat på hver side af sporet. Spor og rabat vil efterfølgende i driftsfasen friholdes for træer og buske (Kilde: SKYOKS)

1.5.1.1 Opgraderet sandspor

Nogle af sandsporene etableres oven på eksisterende spor, der tidligere har været anvendt til f.eks. hjulkøretøjer. Disse spor opgraderes, så de kan bruges af kampvogne. Opgraderingen kan omfatte tilpasning af sporets bredde og udformning. De opgraderede spor anlægges derfor ikke på urørt terræn, men reducerer behovet for at etablere helt nye spor og dermed mindske påvirkningen af det omkringliggende miljø.

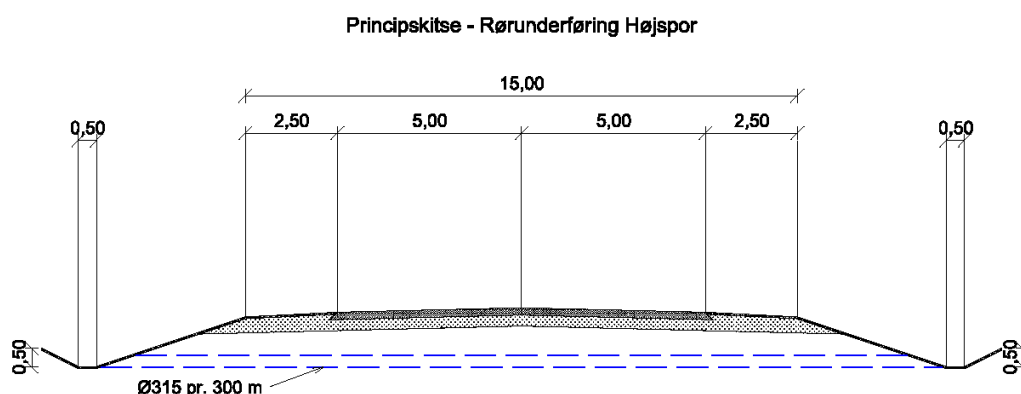
1.5.2 Højspor

Kampvognssporene vil i det fugtige skovområde ved Oksby Klitplantage, Bordrup klitplantage og Mosevrå Plantage blive anlagt som højspor. Placeringen er vist på figur 3. Højsporene opbygges som dæmninger, så oversiden er hævet 1 m over eksisterende terræn. På begge sider af højsporet anlægges grøfter og for at sikre fortsat vandudveksling i området ved højsporene, så

anlægges der for hver 300 meter rørunderføringer gennem dæmningen. Figur 5 viser en tegning over et højspor med rabat og grøfter og figur 6 viser et eksempel på højspor med grøft.

Højsporet anlægges ved at afgrave vækstlaget i dæmningens bredde. Afgravet materiale genanvendes i det omfang, det er muligt til indbygning i de planlagte højspor.

Højsporet opbygges herefter ved tilførsel af 600 mm råjord (sandfyld) og 400 mm bundsikringsgrus, som udgangspunkt i en bredde på 15 m.



Figur 5: Tværsnit af højspor. Højsporet anlægges med en bredde på 10 meter med 2,5 meters rabat på hver side på diget. Højsporet anlægges 1 meter over terræn. I terrænhøjde ses rørunderføringen, der skal sikre udveksling af overfladevand på tværs af dæmningen. Langs den ene side af dæmningen etableres grøfter. Vandet i grøften kan for hver 300 meter udveksles via rørføringer gennem dæmningen med overfladevand fra den anden side af dæmningen



Figur 6: Eksempel på højspor med grøft. (Kilde: SKYOKS)

1.5.3 Spor gennem klitter

Der vil blive anlagt spor gennem klitter for at forbinde kystområdet med det øvrige øvelsesteræn. Selve traceet vil blive afmærket med pæle igennem klitterne. I forbindelse med øvelser og landsætningsøvelser vil en rendegraver/læssemaskine eller bulldozer etablere sporet. Det forventes, grundet den store sandflugt i klitterne/ langs sporet, at sporene skal oprettes gang på gang for benyttelse.



Figur 7: Eksempel på et spor gennem klitter (Kilde: SKYOKS)

1.5.4 Veje og vendepladser i U-stillinger

Uddannelsesstillinger "U-stillingerne" er veje, holde- eller vendepladser ved de nyetablerede spor. Veje i U-stillinger etableres på samme måde som sandspor hhv. indenfor og udenfor skov. Bredden på sporet er som udgangspunkt 6 meter og uden rabat.

Vognholdepladser i U-stillinger placeres oftest mellem eksisterende træer for camouflage. Ved behov for fældning af træer rydder en skovmaskine vognholdepladsen for træer, hvorefter pladsen stubfræses.



Figur 8: Eksempel på henholdsvis vej og vognholdeplads i U-stilling (Kilde: SKYOKS)

1.5.5 K-stillinger

Køretøjsstillinger ”K-stillinger” placeres for enden af et spor, hvor en kampvogn eller lignende kan parkeres. K-stillingen har en længde på ca. 20 – 40 m, hvor sporet afsluttes nedgravet ca. 1,3 – 1,4 m. Dette graves ud med gravemaskine. Udgravet materiale placeres i området omkring K-stillingen.



Figur 9: Eksempler på nygravet K-stillinger med grav og udlæg af opgravet jord. Over tid vil køretøjsstillingerne gro til og falde mere naturligt ind i landskabet, se evt. fotos i projektbeskrivelse (Kilde: SKYOKS)

1.5.6 Kampvognsspors krydsning af offentlig vej, grøfter og ledninger

Nogle af kampvognsporene krydser offentlig vej, og der skal derfor etableres en opbygning af sporet, der sikrer overgangen mellem sporet og vejen. Lokalt ved vejen afrømmes der muld og råjord i nødvendigt omfang, så tilslutningen sker i niveau med eksisterende vej. Belægningssten sættes i 15 cm beton. Under betonen vil der være 20 cm stabilt grus II og herunder 30 cm bundsikring II. (Bundsikring er det nederste lag, som er permeabelt og har til formål at lede regnvand væk fra belægningen)



*Figur 10: Eksempel på tilslutning af spor til offentlig vej
(Kilde: SKYOKS)*

To steder på stækningen vil kampvognssporene krydse ledninger, henholdsvis en gas- og en olieledning. Her vil der blive udlagt stabilt grus og støbt beton hen over for at beskytte ledningerne.

Sporforløbet vil få behov for at krydse vandløb og grøfter. Her forventes vandet fra vandløb og grøfter at blive ført under sporene i rør. Et eksempel på en rørunderføring er vist i figur 11. Der henvises til projektbeskrivelsen for nærmere detaljer om krydsning af ledninger og vandløb.

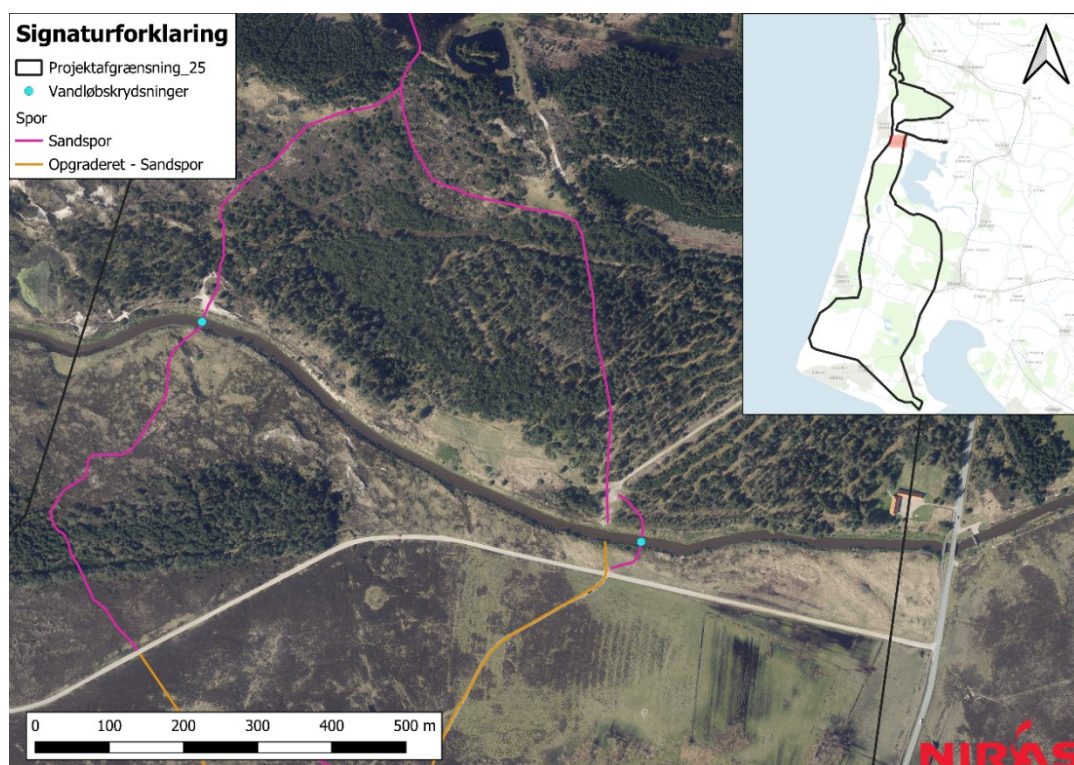


*Figur 11: Eksempel på eksisterende grøfteunderføring
(Kilde: SKYOKS)*

1.5.7 Broslagningssteder ved Henne Å

For at sikre muligheden for etablering af militære feltbroer, der midlertidigt opføres i forbindelse med konkrete øvelsesaktiviteter, skal der etableres 3 brosteder over Henne Å.

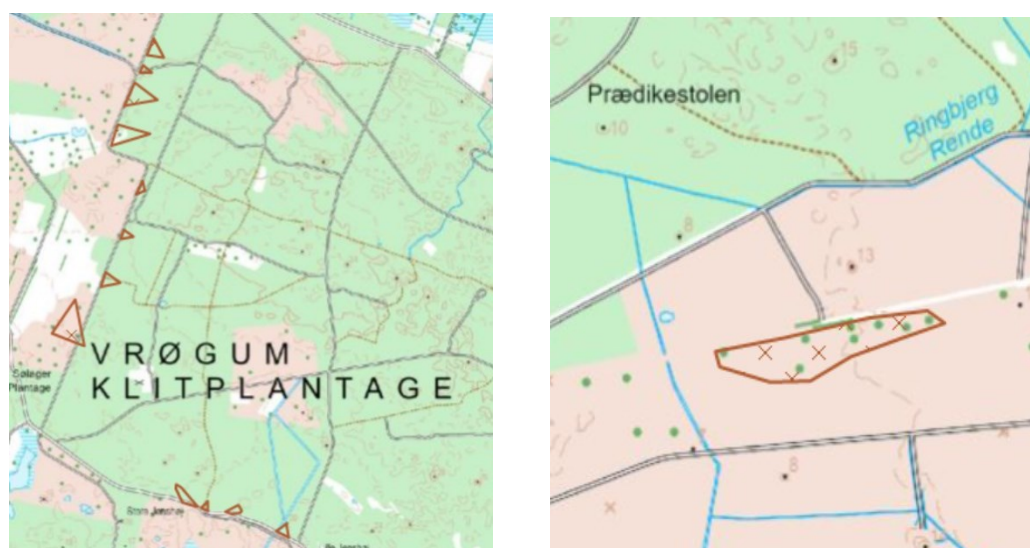
Ved brostederne forstærkes brinken på begge sider med spuns af stål, således at brinkerne kan modstå placeringen af en feltbro, og man derved undgår risikoen for nedskridning af brinken og dermed helt eller delvis afspærring af den passerende å. Se figur 12.



Figur 12: Krydsning af Henne Å. I forbindelse med øvelser vil der 3 steder være muligt at bygge midlertidige feltbroer eller placere midlertidige panserbroer.

1.5.8 Udtynding af træer

I nogle områder skal der ske en udtynding af træer for at sikre oversigt fra K-stillinger. Figur 13 og 14 viser, hvilke områder det drejer sig om. Områderne der vil skulle ryddes er også vist på det detaljerede webkort fra NIRAS.



Figur 13: I Vrøgum Klitplantage og på den nordlige del af Kallemærsk Hede vil der blive behov for at rydde buske og træer indenfor de brune markerede områder.

1.6 Driftsfasen – Typer og hyppighed af øvelser

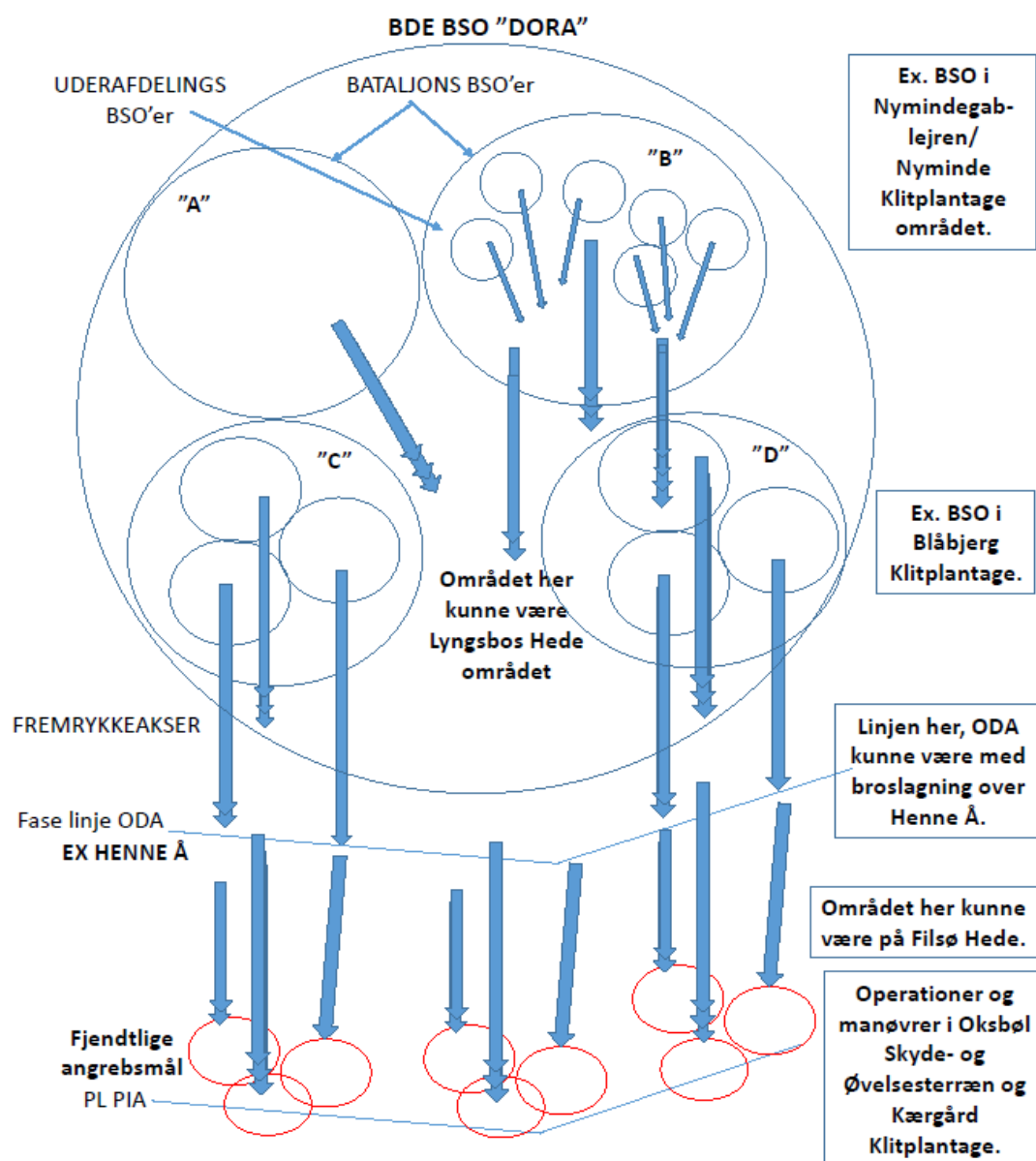
Antallet af øvelser og Forsvarets aktivitetsniveau i området er uafhængigt af projektet. Kort sagt, så vil der fremover blive afholdt det antal øvelser, der er behov for ligesom hidtil.

Men projektet giver mulighed for at fordele sig på flere måder i terrænet og sikrer de operationelle vilkår, som øvelser af brigadestørrelse med moderne materiel i dag har behov for. Øvelsesterrænets ydergrænse forbliver som den er i dag. Ændringerne er de nye spor i områder hvor der er spor/aktivitet i forvejen.

Det forventes, at Oksbølftalens område i helhed vil blive benyttet af underafdelinger i op til 20 uger om året. Hvor en underafdeling (et kompagni/eskadron/batteri) vil bestå af op til 150 mand og ca. 14 kampkøretøjer på bælter og hjul, støttet af op til 10 logistik- og følgekøretøjer.

Når disse enheder øver, vil mønstret forventeligt være: Ankomst og transport til enhedens vente-/planlægningsområde, f.eks. holdende i et skovområde eller i en såkaldt uddannelsesstilling (U-stilling). Herfra vil man, som en ca. to timer ”varende bølge”, rykke frem og igennem terrænet på de eksisterende og kommende etablerede veje- og spor, fordelt på to til tre akser, mens man kæmper ved konstant at køre i kampstillinger/midlertidige stillinger/gøre holdt, støtte (skyde) og herfra frigøre og rykke videre frem.

Det forventes desuden, at brigadeenheder (ca. 6.000 soldater) - og bataljonsenheder (ca. 800 soldater) årligt vil gennemføre op til 6 ugers øvelsesaktiviteter, spredt over et 4–10 gange så stort areal som underafdelingen. Eksempelvis dækkende Blåbjerg og Nymindegab Klitplantager med soldater og køretøjer, når disse ankommer og planlægger deres kommende operationer. Herefter vil man af tre til fire akser iværksætte manøvrer og kørsel sydpå i øvelsesterrænet via spor og veje, ned mod Forsvarsministeriets areal i Oksbølområdet og ud i hhv. Kærgård, Vrøgum, Ål, Bordrup/Oksby, Ho og Vejers Nord og Syd Klitplantager. Princippet for fremrykning i terrænet ses på figur 14.



Forstå manøvreplanen:

Antal pilespidser symboliserer faser og tidsforskydninger i manøvreren. "Store blå pile" (Bataljon) indeholder således også "de små piles" enheder, som symboliserer underafdelinger/kompagni størrelses enheder med ex. infanterikampkøretøjer (IKK), PIRANHA (PIR), kampvogne (KVG) og i dybden/bagerst artilleri- og logistikenheder.

Figur 14: Eksempel på fremrykning i terrænet under en øvelse

1.6.1 Typer af materiel herunder køretøjer, der indgår i øvelser

Det forventes, at alle Forsvarets landmilitære kapaciteter/typer af materiel vil benytte areaerne, herunder kampvogne, infanterikampkøretøjer, pansrede 4-akslede køretøjer, artilleripjecer, broslagnings- og bjærgningskøretøjer, logistikkøretøjer m.m. Herudover forventes der deltagelse af kampfly, droner og helikoptere, som støtter kampenhederne. Køretøjerne vil være en blanding af bælte- og hjulkøretøjer.

Eksempelvis vil en brigadeøvelse medføre, at op mod 1.000 køretøjer vil være i området på samme tid i en begrænset del af området.

Der vil i hele projektområdet mellem Oksbøl/Skallingen og Nymindegab være behov for at gennemføre øvelser med såvel løs som skarp ammunition, jf. Forsvarets bestemmelser.

2 Projektets miljøpåvirkninger

Nedenfor er beskrevet hvilke miljøpåvirkninger, der må forventes som følge af anlæg af spor og stillinger og den senere driftsfase af projektet, hvor anlægsarbejdet er færdigt og øvelser afholdes. Først efter at have modtaget høringssvar fra idéhøringsrunden vil SGAV tage endeligt stilling til hvilke påvirkninger, der skal undersøges nærmere i miljøkonsekvensrapporten, og hvilke påvirkninger, der kan udelukkes at være væsentlige. Vurderingen vil fremgå af afgrænsningsudtalelsen, som vil blive offentliggjort på SGAVS hjemmeside under igangværende miljøvurderinger. [Igangværende miljøvurderinger - Styrelsen for Grøn Arealomlægning og Vandmiljø](#)

Forsvarets skal som bygherre belyse alle miljøpåvirkninger, der ikke kan udelukkes at være væsentlige i miljøkonsekvensrapporten. Vurderingerne vil belyse både positive og negative såvel som kortsigtede og langsigtede påvirkninger både i anlægs- og driftsfasen. Desuden vil kumulative virkninger fra andre relevante kendte projekter og planer indgå i vurderingerne.

2.1 Støj og trafik

2.1.1 Støj

Under anlægsarbejdet med etablering af spor og stillinger vil der være støj og vibrationer fra entreprenørmaskiner, det gælder fra såvel skovningsmaskiner som entreprenørmaskiner, der benyttes til anlæg af højspor, overkørsler og grøfteunderføringer. Støjen er begrænset til hverdage inden for normal arbejdstid (mandag-fredag kl. 7-18).

Støj fra anlægsarbejdet forventes at være forholdsvis kortvarigt og i størrelsesorden 2-5 dage for hver spor eller stilling.

I anlægsfasen vil det være muligt at tage hensyn til f.eks. ynglesæson for diverse arter. Miljøkonsekvensrapporten vil skulle forholde sig til, hvordan ændring i støjniveauet i anlægsfasen vil kunne påvirke personer samt beskyttede dyre- og fuglearter, der opholder sig i nærområdet.

Forsvaret har, som tidligere nævnt, via Oksbølaf tale mulighed for at øve og uddanne soldater året og døgnet rundt. Samlet forventes en øvelsesaktivitet på op mod 26 uger af året, hvor de fleste øvelser vil være lokale med mindre enheder og de fleste øvelser afholdes om dagen. Forsvaret har gennem en længere årrække efter aftale med Naturstyrelsen anvendt store dele af de berørte arealer til uddannelses- og øvelsesaktiviteter, så støj fra øvelser er ikke nyt. Forsvaret oplyser, at der vil blive gennemført de øvelser der er behov for ligesom hidtil, men eftersom der vil ske anlæggelse af nye spor på området, må der forventes en ny støjpåvirkning fra nogle af de nye spor, og muligvis mindre støj i andre områder. Med de nye spor vil støj fra køretøjer blive fordelt over et større område og via flere akser, som således fordeler støjen mere ud over området.

Øvelser inden for skydeterrænet bliver støjreguleret af den gældende bekendtgørelse om støjregulering af forsvarets øvelsespladser og skyde- og øvelsesterræner ³. Dette omfatter også artilleriskydninger fra U-stillinger uden for skydeterrænet, og bekendtgørelsen fastsætter grænseværdien for det maksimale støjniveau, der i den forbindelse skal overholdes. Det betyder i praksis, at artilleriskydninger gennemføres med en minimumsafstand på 400 m til nærmeste boliger og sommerhuse. Af hensyn til støjen ved naboer overholdes denne minimumsafstand for artilleriskydning generelt, også i de tilfælde, hvor der skydes med artilleri uden for de udpegede U-stillinger.

Forsvarets aktiviteter, såvel inden for Forsvarets eget område, som i aftaleområdet reguleres via såkaldte Blivende Bestemmelser for Oksbølområdet. Forsvaret vil derfor indskrive vedr. U-stillinger, der er placeret under 200 meter fra boliger, at man i disse områder ikke må gennemføre udvalgte støjende aktiviteter ex. benytte visse typer køretøjer, samt at man i nye U-stillinger, beliggende nærmere end 400 meter fra nærmeste bolig, ikke må benytte U-stillinger, eller dele heraf til ex. artilleriskydninger.

I Oksbølområdet uden for skydeterrænet vil der udover støj fra artilleri forekomme kørselsstøj og støj fra øvelsesaktiviteter i og omkring de udpegede K-stillinger. Der vil i den forbindelse være tale om skydning med lette våben med løs ammunition samt anvendelse af kanonslag til ildmarkering.

Der skal for alle støjende aktiviteter foretages en vurdering/beregning af de støjniveauer og i relevant omfang vibrationer, som boliger og sommerhuse kan blive udsat for, herunder hvor ofte det forventes at ske.

2.1.2 Trafik

I perioden, hvor sporene skal etableres, må der forventes en del trafik på offentlige veje, særligt i området hvor der etableres højspor, vil der blive behov for tilkørsel af flere vognlæs materialer. Tilkørsel med entreprenørmaskiner til arbejdsarealerne samt lastbilstransporter med betonrør og grus m.m. vil foregå via eksisterende asfalt- og grusveje. Herefter vil trafikken med frakørsel af muldjord og tilkørsel af materialer foregå inden for projektområdet via eksisterende spor og på hede- og skovarealer m.m. hvor sporene etableres.

³ <https://www.retsinformation.dk/eli/lt/2015/1732>

Krydsningen af veje vil hovedsageligt ske i forbindelse med arbejde på arealerne uden for selve vejen. Ved behov for anlægsarbejde på vejarealet sikres kørselsretningen i begge retninger med indsnævret kørebane eller skiltning om omvejskørsel.

Anlægsarbejdet og transporten af materialer forventes at være kortvarig for det enkelte spor, og vil således være fordelt ud over de mange overkørsler i umiddelbar nærhed til sporet, hvor materialerne skal anvendes. Se også beskrivelse af anlægsarbejdet oven for under afsnit 1.5. Som det tidligere er nævnt, så vil kampvognssporene udenfor skov blive etableret ved blot gennemkørsel med bæltekøretøjer hen over terrænet.

I driftsfasen vil trafikken på indfaldsvejene ikke blive påvirket mere end hidtil. Enheder og køretøjer vil i forbindelse med øvelser ankomme tidsforskudt og fra forskellige retninger over 1-2 dage, og direkte ud i hele området. Ligesom hidtil kan de komme fra f.eks. Holstebro og Aalborg i nord, Fredericia og Sjælland i øst, hvorfra de kører direkte ud i terrænet til f.eks. Ustillinger.

Ved større militære øvelser kan der være behov for, at gennemføre færdselsmæssige tiltag, der afspærre publikums adgang til dele af aftaleområdet for Oksbølafbalen, og herunder parkeringsforbud langs veje og akser igennem terrænet. Det vil foregå på samme måde som det gør i dag.

2.2 Luft, lys og risiko

2.2.1 Luft

I forbindelse med anlægsarbejdet vil der blive anvendt maskiner, som forbruger brændstof, der dermed udleder NO_x, partikler og CO₂ til omgivelserne. Arbejdet kan også resultere i frembringelse af støv fra jordhåndtering.

Emissionerne af forurenende stoffer til luften fra lastbiler og entreprenørmaskiner vil være sammenlignelige med andre, tilsvarende anlægsprojekter, og emissionerne fra materiellet vil være underlagt gældende grænseværdier og typegodkendelser. Anlægsarbejdet er midlertidigt og vil foregå i områder med gode spredningsforhold, hvorfor udledning af forurenende stoffer og gener fra støv forventes at medføre en ubetydelig påvirkning af luftkvaliteten.

I driftsfasen vil der komme emissioner af forurenende stoffer til luften fra det anvendte materiel (kampvogne m.v.) Da anlæg af spor ikke ændrer på mængden af øvelsesaktiviteterne, men medvirker til at sprede øvelserne ud over et større areal, vil det samme gælde for udledningerne fra anvendt materiel. Aktiviteterne foregår i områder med gode spredningsforhold, hvorfor udledning af forurenende stoffer forventes at medføre en ubetydelig påvirkning af luftkvaliteten.

Påvirkningen fra støvgener ved beboelser og sommerhuse vil blive belyst i miljøkonsekvensrapporten.

Der forventes ikke at opstå væsentlige lugtgener som følge af projektet, da der ikke vil være aktiviteter i hverken anlægs- eller driftsfasen, der medfører lugt.

2.2.2 Lys

I anlægsfasen vil der være lys fra entreprenørmaskiner på hverdage inden for normal arbejdstid (man-fredag kl. 7-18). Der vil ikke være behov for permanent oplysning af arbejdspladser m.m.

I driftsfasen kan der blive afholdt øvelser på alle tider af døgnet. Militære køretøjer vil overholde og være omfattet af Færdselslovens bestemmelser om lygteføring, og derfor køres der oftest med lys både dag, aften og nat, når der køres på offentlige veje/stier.

I forbindelse med specifikke øvelser med brug af mørkekampsmidler køres uden lys, men i de situationer, foregår det kun i afspærrede (overvågede) områder.

Under militære øvelser kan der komme lys fra forskellige operative belysningsmidler, som signalpistoler, lysraketter eller lysgranater. De varierer i type, antal og i særdeleshed i forhold til, hvordan de anvendes. Det må forventes at variere inden for de enkelte år, hvor mange øvelser der vil finde sted om natten. Forsvaret har svært ved at forudsige det fremtidige behov, men henviser til det nuværende øvelsesniveau, hvor de fleste øvelser afholdes om dagen.

Lys forventes ikke at udgøre en væsentlig miljøpåvirkning i dette projekt.

2.2.3 Risiko for større ulykker

Anlægsarbejdet består alene i rydnings- og jordarbejder i stor afstand til beboelser og offentlige arealer. Erfaringsmæssigt udgør denne type anlægsarbejde ikke en større risiko for større ulykker.

I driftsfasen har der tidligere været ulykker, hvor private køretøjer og maskiner er blevet tvunget ud i grøften ved passage med Forsvarets store og tunge køretøjer.

Der gennemføres færdselsmæssige tiltag under større øvelser, der afspærre publikums adgang til dele af aftaleområdet for Oksbølafalen og herunder parkeringsforbud langs veje og akser igennem terrænet. På den måde adskilles civile bilister, gående og cyklende fra de store militære køretøjer, så ulykker kan undgås.

2.3 Jord og råstoffer

De fleste spor og stillinger vil blive anlagt i områder, hvor flyvesand er den dominerende jordart. Enkelte steder, særligt i de lidt lavereliggende og fugtige dele af terrænet, findes ferskvandsaflejringer af tørv, ler og gytje.

Jorden og muldlaget, hvorpå sporene og stillingerne etableres vil blive påvirket i deres struktur. På højsporene vil der blive tilført grus og andet stabiliserende materialer, mens der ved K-stillinger udgraves huller, hvor muldlag og råjord bortgraves for efterfølgende at blive spredt omkring stillingen som afdækning af hullerne. Eventuel overskudsjord håndteres efter gældende regler.

Sand- og højsporene vil under kørsel såvel i anlægsfasen som senere under øvelser i driftsfasen blive trykpåvirket. I forbindelse med at øvelsesaktiviteter i højere grad omlægges til at benytte til faste spor, så må det forventes at omkringliggende jordarealer til gengæld blive skånet for

trykpåvirkning fra køretøjer under øvelser. En stor del af arealerne der inddrages til spor og stillinger vil i driftsfasen fremstå som spor og stillingsgrave uden bevoksning.

Spild af brændstof og olie fra maskiner anvendt i anlægsfasen eller i driftsfasen i forbindelse med øvelser kan medføre en påvirkning af jordbund og grundvand i det pågældende område. Spild kan dog let erkendes, og et evt. spild vil blive oprenset i henhold til Varde Kommunes anvisninger. Der vil blive udarbejdes en beredskabsplan for håndtering og begrænsning af spild af kemikalier og brændstof der dækker såvel anlæg- som driftsfasen.

Henkastning og nedgravning af affald under øvelser er ikke tilladt, og dette forhold instrueres soldater i. I forbindelse med øvelser udarbejder enhederne en oprydningssplan for området, inkl. affald, idet alt affald opsamles og medtages af enhederne, og efterfølgende anbringes i de opstillede containere på miljøpladsen, beliggende på Oksbøl Kaserne. F.s.v.a. ”militært” affald, så som ex. alle opsamlede patronhylstre og lign., så medbringer enhederne dette til egen garnison, under iagttagelse af gældende regler herfor. Efterfølgende kontroller skydesikkerhedselementet, fra Etablissement- og Terrænkommendoen, som er ansvarlig for oprydningen, om oprydningen er tilfredsstillende udført.

Projektet berører ikke registrerede jordforureninger, men der vil stedvis blive anlagt spor nær kortlagte forureninger på v2 niveau. Det kan derfor ikke udelukkes, at der på strækningen under anlægsfasen vil dukke ukendte jordforureninger op, som nødvendiggør konkret stillingtagen på de enkelte lokaliteter og planlægning af håndteringen heraf. Der vil være beredskabsplaner for denne håndtering, inkl. inddragelse af de relevante myndigheder, mv.

Der er ikke udpeget råstofområder indenfor projektområdet.

2.4 Vandforekomster

Projektets direkte og indirekte påvirkning på relevante vandforekomster (målsatte og ikke målsatte), vil blive belyst i miljøkonsekvensrapporten.

2.4.1 Overfladevand

Overfladevandet i projektområdet afvander via grøfter og vandløb til de tre kystoplande: Ringkøbing Fjord (132), Vesterhavet Syd (119) og Grådyb (121) til vandområdet Vadehavet DK 1.10. De planlagte kampvognsspor vil krydse flere målsatte vandløb og grøfter (målsatte vandløb er beskyttede gennem EU’s vandrammedirektiv).

I forbindelse med anlægsarbejdet er der en risiko for at påvirke vandkvaliteten i de målsatte vandløb. Det er planen, at etablere nye grøfter langs højsporene samt at rørlægge vandløb og grøfter, på de strækninger, hvor de krydser sporene. Under anlægsarbejdet, hvor der graves grøfter og nedsænkes betonrør i vandløbsbunden ved sporkrydsninger, må det forventes, at der vil kunne hvirvles materialer op fra vandløbets bund og brinker, som kan føres med vandet nedstrøms i vandløbet som sedimentspredning med risiko for at forringe vandløbene og de kystnære marine områders tilstand.

I driftsfasen vil der også være en risiko for at de målsatte vandløb kan påvirkes. I forbindelse med udarbejdelse af miljøkonsekvensrapporten vil der eksempelvis blive undersøgt om de

nyetablerede grøfter ved højsporene kan forventes at ændre på afstrømningsforholdene i området og i hvilken grad rørlægning af vandløbene kan forventes at influere på hastigheden for vandløbsvand.

Projektet producerer ikke spildevand, der vil hverken i anlægs- eller i driftsfasen blive udledt spildevand. Der vil såvel i anlægs som i driftsfasen holde toiletvogne i området, der opsamler spildevand, som efterfølgende køres bort og tømmes til godkendte rensningsanlæg.

Forud for udarbejdelsen af miljøkonsekvensrapporten vil der blive gennemført besigtigelser af alle målsatte vandløb som forventes rørlagt, eller på anden måde potentielt påvirket i forbindelse med projektet. Besigtigelserne omfatter både en faunaundersøgelse, opgørelse af vandløbets fysiske tilstand, fiskeundersøgelser og vandplanteundersøgelse.

2.4.2 Grundvand

Som udgangspunkt vil grundvandsstanden ikke forventes påvirket af projektet. Der vil ikke ske indvinding af grundvand til projektet og der forventes ikke behov for permanente grundvandssænkning i forbindelse med etablering af spor, da der graves ned i maksimalt 65 cm dybde. I forbindelse med krydsning af vandløb og etablering af grøfter kan der dog midlertidigt lokalt blive behov for grundvandssænkning.

Projektet ligger udenfor områder med særlige drikkevandsinteresser, men eftersom dele af sporforløbet krydser indover indvindingsoplande til vandværker og indenfor boringsnære beskyttelsesområder (BNBO) vil eventuelle trusler i forhold til grundvandsforurening blive belyst i miljøkonsekvensvurderingen, herunder om risikoen for spild og uheld fra køretøjer nær indvindingsboringerne kan minimeres.

2.5 Kulturarv og landskab

Kampvognssporene og stillingerne er stedvis planlagt med en vis nærhed til beskyttede sten- og jorddiger, og stedvis med overlap til fortidsmindebeskyttelseslinjer og kulturarvsarealer mv., hvilket potentielt kan medføre en påvirkning på kendte og ukendte fortidsfund.

Forud for anlægsarbejdet vil Forsvaret orientere sig ift. kendte arkæologiske fundsteder i området. Stødes der på arkæologiske fund under anlægsfasen, standses arbejdet straks og det lokale museum kontaktes.

I Varde Kommune er der udpeget landskabsinteresser, herunder større sammenhængende landskaber, geologiske værdifulde landskaber og kystlandskaber, som spor og stillinger krydser. Ingen af de planlagte spor og stillinger vil hæves væsentligt over terræn.

Det må dog forventes, at flere af sporene og stillingerne vil være synlige i skov, hede og klitområder, hvor den sandede overflade danner en kontrast til områdernes plantevækst.

Spor og stillinger overlapper med flere fredningsinteresser og beskyttelseslinjer herunder klitfredning, fredskov, skovbyggelinjer, sø- og åbeskyttelseslinjer. Projektet vil skulle tage hensyn til disse beskyttelsesforhold, men det må forventes, at der stedvis bliver behov for at søge dispensationer for at kunne anlægge de planlagte spor og stillinger. Eksempelvis kan nævnes at

spor og stillinger i flere områder anlægges i områder med fredskov, her vil der langs spor og ved stillinger blive behov for at fælde træer.

2.6 Natur herunder Natura 2000-områder, Bilag IV-arter og §3 naturtyper

Størstedelen af de planlagte spor og stillinger forventes udført i naturområder som kyst, klitter, hede, krat, søer, vandløb og klitplantager m.m. En stor del af området og mange af de dyr, fugle og plantearter og naturtyper der findes i området er beskyttede med national og/eller international lovgivning.

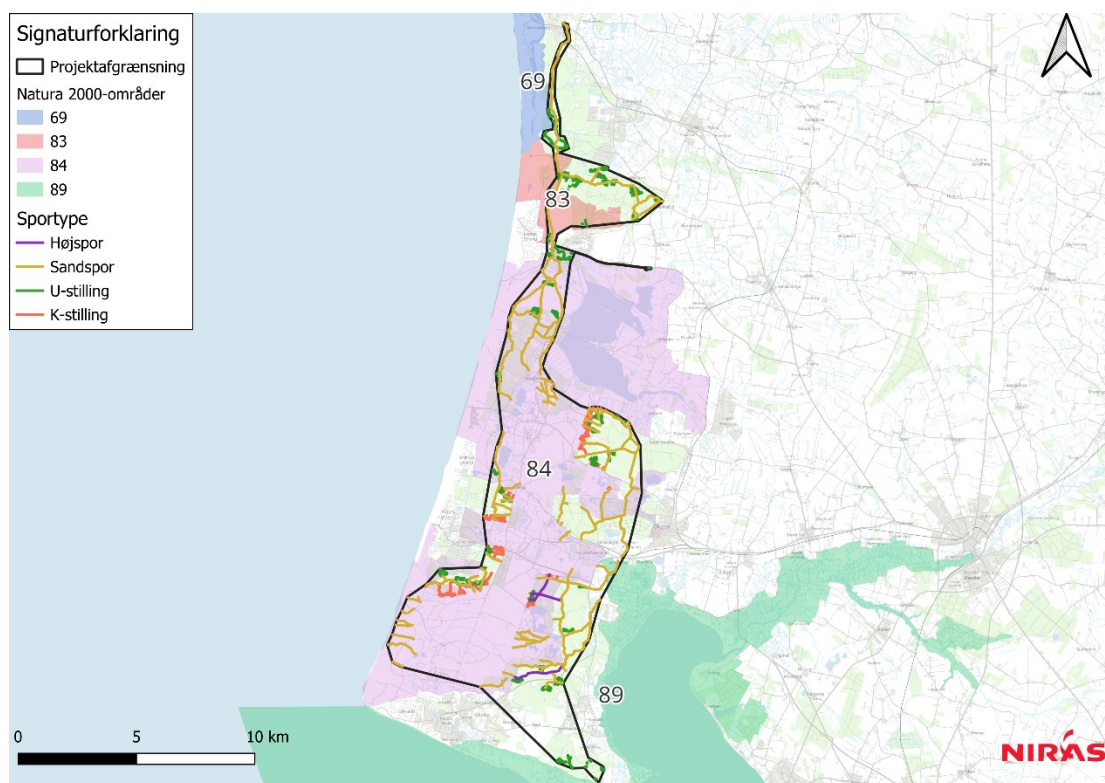
Eftersom størstedelen af projektområdet ligger inden for beskyttede områder vil der i miljøvurderingsprocessen blive vurderet på, om projektet kan udføres uden væsentlig at påvirke de arter og naturtyper der er beskyttede i området.

2.6.1 Natura 2000 områder

Over halvdelen af projektområdet er som det fremgår af figur 15 udlagt som Natura 2000 områder. Centralt i projektområdet ligger Natura 2000 område 84 Kallesmærsk Hede, Grærup Langsø og Kærgård Klitplantage og nord herfor Nr. 83 Blåbjerg Egekrat, Lyngbos hede og Hennegårds Klitter, mens en mindre del af projektområdet rækker ind over Natura 2000 områderne 69 Ringkøbing Fjord og Nymindestrømmen, samt Nr. 89 Vadehavet.

Natura 2000-områder er udpeget til at opretholde naturtyper og bestande af arter, som findes i Danmark, og sikre gunstig tilstand for disse. Natura 2000-områderne består af habitatområder og fuglebeskyttelsesområder. Områderne beskytter naturtyperne og arterne mod påvirkninger, der kan forhindre naturtypen eller arterne i at opnå gunstig bevaringsstatus i Natura 2000-området. Hvert område er udpeget for at beskytte særlige arter og naturtyper, der er værdifulde, sjældne eller truede i EU-landene. Udpegningsgrundlaget er listen over de arter og naturtyper, der er beskyttet i hvert enkelt Natura 2000-område.

En større del af fuglebeskyttelsesområdet i Natura 2000 område 84 omkring Filsø er endvidere udpeget som et "ramsarområde". Et ramsarområde er et internationale beskyttet vådområder med særlig betydning for vandfugle, der er beskyttet af Ramsarkonventionen.



Figur 15: Dele af projektområdet ligger indenfor følgende fire Natura 2000 områder:

- Nr. 84 Kallesmærsk Hede, Grærup Langsø og Kærgård Klitplantage
- Nr. 69 Ringkøbing Fjord og Nymindestrømmen
- Nr. 83 Blåbjerg Egekrat, Lyngbos hede og Hennegårds Klitter
- Nr. 89 Vadehavet.

2.6.2 Bilag IV-arter

Såvel indenfor som udenfor Natura 2000 områder har EU valgt at beskytte en række truede dyre- og plantearter, som medlemslandene er forpligtet til generelt at beskytte. EU's habitat-direktiv har i bilag IV oplistet arterne der på individniveau er beskyttede mod indfangning og forsættelig drab. I oksbølområdet er det eksempelvis arter som ulve, flagermus, markfirben og visse paddearter, der er opført på bilag IV-listen.

2.6.3 §3 naturtyper efter naturbeskyttelsesloven

En stor andel af naturområderne indenfor projektområdet er tilmed beskyttet mod tilstandsændringer af national lovgivning efter naturbeskyttelsesloven. Eksempelvis beskytter § 3 naturtyper som: søer, vandløb, heder, moser, strandenge, strandsumpe, ferske enge, overdrev m.v.

2.6.4 Feltundersøgelser som en del af miljøvurderingsprocessen

Forud for udarbejdelsen af miljøkonsekvensrapporten vil der blive gennemført en række naturbesigtigelser og artsregistreringer indenfor Natura 2000 områderne og øvrige beskyttede områder med formål at indsamle tilstrækkeligt datagrundlag til at kunne vurdere påvirkning af projektet. Det omfatter bl.a. tilstandsvurdering af naturtyper og registrering af bilag IV-arter og levesteder for beskyttede arter samt besigtigelser af målsatte vandløb.

2.6.5 Potentielle påvirkninger af naturtyper og arter

Der er en potentiel risiko for, at såvel anlægs- som øvelsesaktiviteter kan medføre påvirkning af beskyttede arter og naturtyper. Potentielle påvirkninger kan være nedlæggelse af yngle- og rasteområder, individdrab, afskæring af vandringsruter eksempelvis i forbindelse med fældning af træer eller anlæg af spor og stillinger. Der kan også ske forringelse af levesteder som følge af hydrologiske ændringer, og forstyrrelser som følge af støj, vibrationer og lys.

2.6.6 Natura 2000 væsentlighedsvurdering og eventuelle fravigelser

Efter feltarbejdet vil der blive samlet op på de indsamlede data og eksisterende viden og der vil i forbindelse med miljøkonsekvensrapporten blive udarbejdet en Natura 2000-væsentlighedsvurdering.

I væsentlighedsvurderingen vil der blive vurderet på om projektet kan medføre nogle væsentlige påvirkninger på udpegningsgrundlaget for Natura 2000-områderne. Hvis væsentlige påvirkninger ikke kan udelukkes skal det undersøges, om det er muligt at undgå skaden ved at justere projektet eller indarbejde afhjælpende foranstaltninger.

Hvis en væsentlig påvirkning ikke kan udelukkes eller hvis der gøres brug af afhjælpende foranstaltninger, så skal der udarbejdes en konsekvensvurderingen. Konsekvensvurderingen skal belyse skadernes omfang og den påvirkning, skaderne kan have på de beskyttede naturtyper og arter, og om projektet kan medføre skade på Natura 2000-områdets økologiske funktionalitet og bevaringsstatus.

Såfremt, at det ikke kan afvises, at projektet kan medføre skade på Natura 2000-områdets funktionalitet og bevaringsstatus, skal SGAV som udgangspunkt afvise projektet. Myndigheden har dog mulighed for at fravige beskyttelsen efter habitatbekendtgørelsens § 9, stk. 1 og 2, når der foreligger bydende nødvendige hensyn til væsentlige samfundsinteresser, herunder bl.a. den offentlige sikkerhed. Beskyttelsen kan kun fraviges, hvis der ikke findes nogen alternativ løsning. Fravigelsen skal være indhentet inden §25-tilladelsen kan gives.

En fravigelse kan omfatte anvendelse af kompenserende foranstaltninger, som f.eks. erstatningsnatur og kræver jævnfør habitatbekendtgørelsens § 9, stk. 5 en udtalelse fra miljøministeren og Europa-Kommissionen.

2.7 Påvirkning af rekreative interesser og turisme

Det må forventes at anlægsarbejdet i området midlertidigt kan opleves forstyrrende for friluftslivet og oplevelsen af rekreative værdier, som f.eks. vil kunne medføre, at der sker en midlertidig lukning eller omlægning af stier og øvrige ændrede adgangsforhold i tilknytning til de

spor og veje, hvor der sker anlægsarbejde. Desuden kan såvel anlægsarbejdet som øvelser midlertidig medføre støv og støj ved nærliggende sommerhuse, der kan have betydning for brugen af sommerhusene.

I forbindelse med øvelser, så må der, som beskrevet i afsnit 2.1.2 Trafik, forventes, at dele af øvelsesterrænet vil blive afspærret for offentligheden. Dette sker ligeledes ved øvelser i dag. Forsvaret oplyser, at kommende øvelser og afspærringer altid annonceres på deres hjemmeside. Her ligger også en informationsfilm tilgængelig, på dansk og tysk. Ude i terrænet bliver der anvendt afspærringsmateriale som skilte, bomme/kæder m.m. for at gøre opmærksom på afspærringer i forbindelse med øvelser.

Man kan finde information om øvelser i Oksbøl på <https://www.forsvaret.dk/da/side/oksboel-skydninger/> eller rette henvendelse til Skydesikkerhed i Oksbøl på tlf. 72839550.

Forsvaret fremhæver, at det ofte kun er mindre dele af området der vil være afspærret p.g.a. øvelser, hvorved områdets størrelse og variation altid åbner op for, at man kan gå en tur i en anden del af området - i en anden plantage eller på en anden strand i nærheden.

De nye spor vil i øvrigt være tilgængelig for brug af offentligheden f.eks. af ridende, cyklende eller gående, når der ikke er øvelser.

2.8 Kumulative påvirkninger fra andre planer og projekter

Der kan være en indbyrdes påvirkning mellem projektets midlertidige miljøpåvirkning og andre projekter og planer i området.

Kumulative påvirkninger kan fx være øgede visuelle landskabspåvirkninger, støj, forstyrrelser, fragmentering af naturområder etc. på grund af andre planlagte anlæg eller projekter, der formodes at påvirke enkelte miljøparametre.

Der er indtil videre kendskab til fire projekter, hvor der kan forekomme kumulative effekter. De er som følge:

- Landanlæg til Nordsøen I - A2 - Nymindegab til Endrup
- Landanlæg til Nordsøen – A1 – Nymindegab til Endrup
- Baltic Pipe: Gasrørledning over land mellem Blåbjerg og Nybro
- Ophævelse af fredskovspligt ifm. udvidelse af Oksbøl kaserne

De samlede miljøvirkninger kan potentielt medføre øgede påvirkninger for alle miljøemner.

I miljøkonsekvensvurderingen af ”Udbygning af spor og veje, Oksbøl” vil der således blive vurderet på kumulative miljøpåvirkninger fra de ovennævnte projekter.

Eventuelle øvrige planlagte projekter, som der i løbet af miljøvurderingsprocessen opnås kendskab til, skal ligeledes behandles i relevant omfang.

3 Alternativer

Bygherre har ikke fremlagt alternative sporforløb eller alternativer for placering af K- og U-stillingerne.

Bygherre oplyser, at sporplaceringen er valgt ud fra en balance imellem militær operative øvelseskrav og doktriner, herunder hensyntagen til spredning og sikring under bevægelse og ophold, contra udpegede beskyttede natur- og fritidsinteresser, hydrologi, miljø samt frednings- og lokale forhold. Der vil i den miljøkonsekvensrapport blive redegjort for de alternativer, der er gjort overvejelser om i forhold til det ansøgte projekt. Herunder vil hovedårsagerne angives til den valgte løsning under hensyntagen til projektets mulige miljøpåvirkninger.

Rimelige alternativer og forslag fra indkomne input og høringssvar i forbindelse med denne idéfase, samt den senere 2. offentlighedsfase, vil blive inddraget i miljøvurderingen.

o-alternativet, der beskriver den sandsynlige udvikling og påvirkning på miljøet i den situation, hvor projektet ikke gennemføres og der derfor ikke finder en udvidelse af sporforløbet sted, vil indgå i miljøvurderingen.

4 Sådan får du indflydelse

4.1 Hvordan giver du din mening til kende?

SGAV vil gerne have input fra borgere, foreninger, organisationer, virksomheder og berørte myndigheder, om hvilke miljøforhold der er vigtige at undersøge, i forbindelse med den miljøkonsekvensrapport som bygherre skal udarbejde. Herunder, om der er miljøforhold, der ikke er nævnt i de foregående afsnit, som er relevante at inddrage. Hvis du har lokalkendskab til sjældne arter eller kulturarv m.m. **Vi skal have modtaget dine idéer og forslag skriftligt per e-mail eller per brev senest den 16.juni 2025**

Dit bidrag skal sendes som e-mail til:

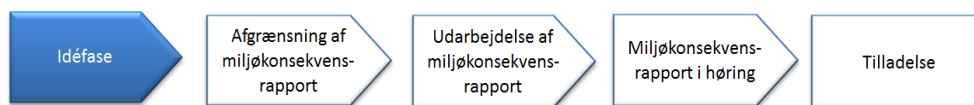
Styrelsen for Grøn Arealomlægning og Vandmiljø
mail@sgav.dk

eller alternativt som almindelig brevpost til:

Styrelsen for Grøn Arealomlægning og Vandmiljø
Tolderlundsvej 5
5000 Odense C

Anfør venligst i mailen/brevet sagsnummer: 2024 - 28021

4.2 Den videre proces



Når høringen er afsluttet, sammenfatter SGAV de indkomne forslag i en udtalelse (afgrænsning), der fastlægger, hvad der skal indgå i bygherres videre arbejde med udarbejdelsen af miljøkonsekvensrapporten.

Udtalelsen om afgrænsning af miljøkonsekvensrapporten vil blive offentliggjort på SGAVs hjemmeside <https://sgavmst.dk/natur-og-jagt/miljoevurdering/miljoevurdering-af-konkrete-projekter>.

Miljøkonsekvensrapporten danner grundlaget for SGAVs vurdering af om projektet kan tillades. Her vil eventuelle påvirkninger af mennesker, natur og miljø i området blive vurderet, herunder om der er behov for foranstaltninger til at forebygge eller begrænse forventede væsentlige skadelige indvirkninger.

Bygherres ansøgning, miljøkonsekvensrapport og SGAVs udkast til § 25 -tilladelsen sendes i minimum 30 dages offentlig høring. Herefter vil den endelige § 25 tilladelse til projektet kunne meddeles.

4.2.1 Øvrige tilladelser

Forud for anlægsarbejderne vil bygherre gennem lodsejeraftaler, leje af arealer, opkøb af arealer vil sikre sig ret til at anlægge sandspor og stillinger i projektområdet.

Ud over § 25-tilladelse efter miljøvurderingsloven kræver projektet andre myndighedsgodkendelser inden anlægsarbejdet kan påbegyndes. Tilladelserne/dispensationerne indhentes enten særskilt eller som led i miljøvurderingsprocessen.

Det forventes på nuværende tidspunkt, at det er en forudsætning for at projektet kan realiseres, at der opnås dispensationer og tilladelser efter følgende relevante lovgivninger:

- Dispensationer efter naturbeskyttelsesloven til påvirkning af klitfredede arealer (§8) og beskyttet natur (§ 3), herunder vandhuller, søer, vandløb mv.
- Landzonetilladelser efter planloven til terrænreguleringer over 0,5 meter.
- Tilladelser og dispensationer efter vandløbsloven til overkørsler over vandløb e.l.
- Tilladelse til nedlæggelse af, eller fældning af træer i områder med fredskov efter skovloven.
- Dispensationer fra artsfredningsbekendtgørelsen, evt. også til fravigelse fra habitatreglerne (bilag IV-arter).
- Dispensationer fra museumsloven til påvirkning af beskyttede sten- og jorddiger, samt arbejder inden for fortidsmindebeskyttelseslinjer.
- Dispensation fra miljøbeskyttelsesloven til anlægsarbejder i/ved registrerede jordforureninger.



Styrelsen for Grøn
Arealomlægning og Vandmiljø
Tolderlundsvej 5
5000 Odense C