



Dato	10. november 2020
Sagsbehandler	Leif Hald Pedersen
Mail	LHP@vd.dk
Telefon	
Dokument	20/13870-1
Side	1/8

VVM Ny Midtjysk Motorvej fra Give til Haderslev - indstilling

Baggrund

I en aftale mellem den tidligere regering (V, LA og K), S, DF, RV og SF om "Udmøntning af midler til undersøgelse af ny midtjysk motorvej og Hillerødmotorvejens forlængelse mv." af 13. december 2016 blev det besluttet at gennemføre en VVM-undersøgelse af en ny motorvej på strækningen fra Give til Haderslev.

På den baggrund har Vejdirektoratet gennemført en VVM-undersøgelse, der beskriver og vurderer de trafikale, miljømæssige og økonomiske konsekvenser af en ny motorvej. I VVM-undersøgelsen indgår forslag til en motorvejsforbindelse mellem Give og Haderslev i en korridor henholdsvis vest og øst om Billund.

Forud for denne VVM-undersøgelse blev der i 2013 og 2016 gennemført planlægningsundersøgelser (såkaldte "Strategiske undersøgelser"), der på meget overordnet niveau belyste en række forskellige placeringer af en ny midtjysk motorvej. De strategiske undersøgelser omfattede løsninger for hele strækningen fra Hobro i nord til henholdsvis Vejle syd og Christiansfeld. En løsning vest om Billund og en løsning helt til Haderslev var ikke en del af de strategiske undersøgelser.

Formålet med en ny nord-syd-gående motorvej gennem Jylland er dels at skabe forbedrede vejforbindelser i Jylland, dels at aflaste rute 13 fra Vejle mod Viborg og E45 fra Haderslev og nordpå.

Undersøgte forslag

VVM-undersøgelsen omfatter en række alternative forslag til en ny motorvejsforbindelse på strækningen Give, Billund og Haderslev. De undersøgte forslag varierer i længde fra ca. 70 km til ca. 83 km. Forslagene vest om Billund er 6-7 km længere end de tilsvarende forslag øst om Billund.

Fastlæggelsen af de detaljerede forslag til vejens placering er sket gennem en omfattende proces på tværs af alle fagdiscipliner, der har bidraget til udarbejdelsen af den samlede VVM-redegørelse. I denne proces har der været fokus på motorvejens indpasning i landskabet, sådan at motorvejens påvirkningen af natur og omgivelser begrænses, samtidig med at motorvejen lever op til de tekniske og trafikale krav til en motorvej.

Mellem Give og Haderslev er der undersøgt flere linjeføringer. Alle linjeføringerne tilsluttes i nord til rute 18, Midtjyske Motorvej nordøst for Give og forløber tæt på Billund.

I syd tilsluttes motorvejen til E45 mellem Kolding og Haderslev. Der er tre forskellige mulige tilslutningspunkter til E45.

Forslagene kan opdeles i to hovedgrupper: Linjeføringer der i nord forløber vest om Billund, og linjeføringer der forløber øst om Billund. På den sydlige del forløber en af de tre linjeføringer vest om Lunderskov og Vamdrup til Haderslev, og de to øvrige forslag forløber øst om de to byer.

Hver af de to nordlige delløsninger kan kombineres med en af tre forskellige linjeføringer i den sydlige del af projektet: En ny motorvej i et vestligt forløb til Haderslev, en mere østlig linjeføring, der tilsluttes den eksisterende E45 ved Christiansfeld, samt en endnu mere østlig linjeføring, der tilsluttes E45 ved Taps, syd for Kol-

ding. De to østligste linjeføringer videreføres til Haderslev i form af en udbygning af E45 til 6 spor til Haderslev Nord.

Forslagene krydser alle E20, Esbjerg Motorvejen, hvor der foreslås anlagt motorvejskryds udformet som et kløverbladsanlæg.

Fælles for alle forslagene øst om Billund gælder, at en mulig ny jernbane fra Vejle til Billund skal krydse motorvejen. Linjeføringen for jernbanen er endnu ikke besluttet, og såfremt Ny Midtjysk Motorvej skal forløbe øst om Billund, vil der være behov for en gensidig tilpasning af de to infrastrukturanlæg. Ved linjeføringerne vest om Billund undgås denne mulige konflikt.

For forslagene øst om Billund er ligeledes undersøgt en variant i form af en linjeføring øst om Vandel.

Ny Midtjysk Motorvej vil foreslås bygget som en 4-sporet motorvej med en forventet hastighedsgrænse på 130 km/t. Hastighedsgrænsen vil på dele af strækningerne være lavere, f.eks. ved udfletninger med de eksisterende motorveje.

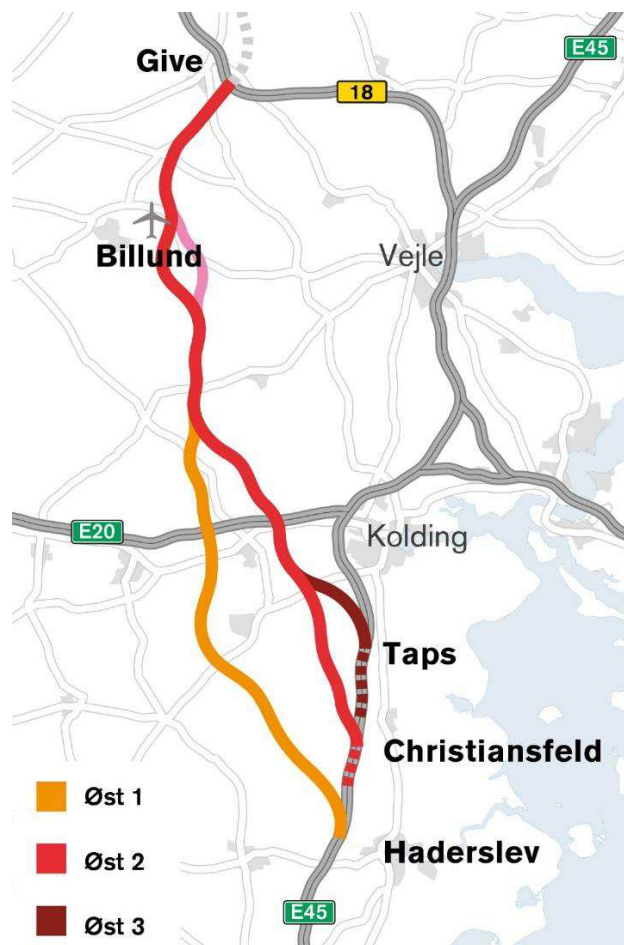
Ved tilslutningsanlæggene bliver der anlagt samkørselspladser med parkeringspladser for personbiler og cykler. Samkørselspladserne er indrettet, så de også kan fungere som stoppested for en bus.

I alle forslagene bliver der anlagt 2 dobbeltsidige rastepladser. Det bliver muligt for modulvogntog at benytte motorvejen, og tilslutningsanlæggene dimensioneres for disse køretøjer.

De seks forslag og en variant øst om Vandel er vist på nedenstående skitser.



Figur 1: Linjeføringer vest om Billund



Figur 2: Linjeføringer øst om Billund

Etapevis etablering af Ny Midtjysk Motorvej

Den samlede gevinst af motorvejsprojektet opnås, når hele strækningen fra Give til Haderslev er etableret. I lyset af projektets store omfang, vil det være naturligt med en etapevis udbygning, med en etapegrænse ved krydsningen af E20, Esbjergmotorvejen.

Ved etablering af den sydlige delstrækning fra E45, Sønderjyske Motorvej, til E 20, Esbjergmotorvejen, som en selvstændig etape, vil de eksisterende motorveje omkring Kolding blive aflastet for trafik fra syd mod Esbjerg.

Den nordlige delstrækning fra E20, Esbjergmotorvejen, via Billund til Give vil som et selvstændigt projekt primært have regional betydning i form af forbedrede vejforbindelser til Billund. Samtidig vil strækning for nogen trafikanter kunne fungere som en alternativ rute til E45 mellem Vejle og Kolding.

Fordele og ulemper ved de forskellige linjeføringsforslag

Nedenfor opsummeres de væsentligste forskelle ved de forskellige forslag til linjeføringer indenfor en række væsentlige temaer i VVM-redegørelsen.

Trafikale forhold

De samlede beregnede gevinster for trafikanterne er størst ved linjeføringerne øst om Billund, da disse linjeføringer tiltrækker mest trafik og samtidig giver mindre omvejskørsel end de noget længere linjeføringer vest om Billund. De samlede gevinster for trafikanterne er mellem 9% og 30% større ved forslagene øst om Billund i forhold til de tilsvarende forslag vest om Billund. De største gevinster opnås ved en linjeføring øst om Billund til Haderslev (Forslag Øst 1), mens de mindste gevinster for trafikanterne er i forslaget vest om Billund via Taps (Forslag Vest 3).

På det mere praktiske plan vil forslagene øst om Billund være den mest direkte forbindelse for den gennemkørende trafik, samt give den største trafikale aflastning af den eksisterende E45 og den bedste trafikbetjening af Billund Lufthavn samt erhvervs- og forlystelsesområdet i den østlige del af Billund.

Linjeføringerne øst om Billund vil - hvis der på et tidspunkt skulle blive behov for det – kunne forbindes med E45 lidt syd for Vejle.

Linjeføringerne direkte til Haderslev (Forslag Vest 1 og Øst 1) giver den største forøgelse af motorvejskapacitet i Syd-og Sønderjylland i forhold til de forslag, der omfatter udbygning af Sønderjyske Motorvej fra 4 til 6 spor. Samtidig anlægges forslagene Vest 1 og Øst 1 næsten udelukkende som ny vej i åbent land, og påvirker dermed trafikken på den eksisterende motorvej mindre i anlægsfasen. Dette indebærer dog også, at disse forslag vil medføre et større arealindgreb og anlæg af motorvej i et område, som i dag kun i mindre grad er præget af store infrastrukturanlæg.

Ved forslagene, der forløber via Christiansfeld og Taps (V2, V3, Ø2 og Ø3) vil det være nødvendigt at nedlægge det nuværende halve tilslutningsanlæg 65, Lunderskov Ø. Dette vil medføre en vis omvejskørsel for nogle trafikanter i området, men analyser af det nuværende køremønster viser, at langt størstedelen af trafikanterne vil kunne benytte andre tilslutningsanlæg og vejstrækninger uden væsentlig forøgelse i rejseliden.

Natur, miljø, klima og kulturarv

Anlæg af Ny Midtjysk Motorvej vil uanset valg af linjeføring have stor betydning for de områder, der ligger tæt omkring motorvejens linjeføring.

Det vurderes samlet, at det er muligt at etablere motorvejen og etablere afværgeforanstaltninger for natur og overfladevand, sådan at funktionen af de beskyttede naturtyper og de beskyttede dyrs levesteder kan bevares og opretholdes. Ingen af de undersøgte linjeføringer vil berøre Natura 2000-områder, men flere linjeføringer vil dog på kortere strækninger være tæt på Natura 2000-områder.

Birkemus der er et af Danmarks mest sjældne pattedyr er en beskyttet art, som har tre levesteder i Jylland, heraf et i det sydlige Jylland. Alle forslagene gennemskærer potentielle levesteder for birkemus, og der skal derfor træffes særlige foranstaltninger for at beskytte arten og dens levesteder forud for anlæg af Ny Midtjysk Motorvej.

En sammenligning af de forskellige forslags påvirkning på natur og miljø giver ikke et entydigt billede af, hvilken løsning, der er bedst. Længden af det samlede nyanlæg har stor betydning for den samlede påvirkning af "naturhotspots" og beskyttet natur, samt visuelle påvirkning af landskabet og påvirkningen af den rekreative anvendelse af naturområder. Forslagene Vest 1 og Øst 1 vurderes således at have den største påvirkning på disse kriterier.

Det vurderes ikke som muligt, ud fra natur- og miljøkriterierne, entydigt at fremhæve en linjeføring vest eller øst om Billund.

Etablering af Ny Midtjysk Motorvej vil - uanset valget af linjeføring - medføre en klimaeffekt i form af øget CO₂-udledning. I anlægsfasen kommer udledningen fra produktion og levering af byggematerialer samt selve maskinarbejdet forbundet med anlægsarbejdet. I driftsfasen stammer størstedelen af klimaeffekten fra en forøgelse i kørsel med person- og lastbiler, der forventes som følge af den forbedrede vejforbindelse.

Der vil i anlægsfasen være fokus på at anvende de anlægsmetoder og de materialer, der bidrager med den mindste klimapåvirkning. Ligeledes må det forventes, at klimapåvirkningen fra kørslen på vejen bliver mindre, i takt med at biltrafikken overgår til fossilfrie drivsystemer.

For alle linjeføringer gælder, at de ikke direkte berører kendte fredede fortidsminder, men at det kan forventes, at man vil støde på arkæologiske fund i forbindelse med anlægsarbejdet. Varianten øst om Vandel kommer som den eneste linjeføring så tæt på en gravhøj, at der skal laves særlige foranstaltninger for at beskytte gravhøjen i anlægsfasen.

Gener for naboer til vejanlægget

Der har i arbejdet med placeringen af motorvejen været stort fokus på, at vejen placeres med størst mulig afstand til sammenhængende bysamfund, således at gener i form af støj og visuel dominans begrænses mest muligt.

Motorvejsprojektet vil dog forsat betyde, at et større antal boliger vil blive belastet med vejstøj. I forhold til en fremtidig situation uden Ny Midtjysk Motorvej vil antallet af boliger belastet med vejstøj over den vejledende grænseværdi på 58 dB stige med mellem 117 og 134 boliger. Antallet af stærkt støjbelastede boliger (mere end 63 dB) forventes at være uændret i forhold til en situation uden Ny Midtjysk Motorvej, dels fordi et antal boliger helt tæt på motorvejsprojektet forventes eksproprieret og dels fordi andre veje vil blive aflastet for trafik.

Samlet set medfører forslagene øst om Billund marginalt flere støjbelastede boliger end forslagene vest om Billund. Varianten øst om Vandel medfører flest støjbelastede boliger på grund af motorvejens nærhed til Vandel by.

Gennemførelse af motorvejsprojektet forventes at betyde, at mellem 55 og 80 ejendomme skal totaleksproprieres, enten fordi ejendommens arealer skal bruges til vejprojektet eller fordi vejens påvirkning på ejendommene vil være så voldsom, at det vil være uacceptabelt. Forslagene øst om Billund forventes at medføre lidt færre totalekspropriationer end forslagene vest om Billund.

Den endelige beslutning om hel eller delvis ekspropriation af en ejendom tages senere i projektforløbet af en ekspropriationskommission på baggrund af en konkret vurdering af motorvejens påvirkning på ejendommen. Ovennævnte tal er derfor Vejdirektoratets bedste bud på antallet af totalekspropriationer.

Erhvervsliv og erhvervsudvikling

Der er gennemført en erhvervsanalyse, der søger at kvalificere og kvantificere Ny Midtjysk Motorvejs effekter på en række centrale parametre for erhvervslivet i områderne omkring motorvejen, herunder bl.a. adgang til arbejdskraft og kundeoplande samt omkostningerne ved godstransport. Analyserne viser, at Ny Midtjysk Motorvej vil have positive effekter på en række forhold, som har betydning for områdets erhvervsliv.

Erhvervsanalyserne indikerer også, at de positive effekter er størst i de områder, der ligger tættest på motorvejens forløb. Dette stemmer fint overens med et synspunkt fra Billund Kommune, der ønsker motorvejen vest om Billund, for derved at styrke udviklingen i den vestlige del af Billund Kommune. En linjeføring vest om Billund vil dog samtidig betyde en omvejskørsel på 6-7 km for den gennemkørende erhvervstrafik og at tilgængeligheden for erhvervsområdet i det østlige Billund ikke forbedres helt så meget. Vejbetjeningen af det østlige Billund vil dog kunne forbedres ved en forstærkning af det kommunale vejnet.

En række landbrug vil blive påvirket negativt ved etablering af Ny Midtjysk Motorvej som følge af gennemskæring af landbrugsarealer og totalekspropriation af flere større landbrug. Påvirkningen af landbrugserhvervet vurderes at være størst ved de forslag, der har de længste strækninger gennem åbent land (forslagene Vest 1 og Øst 1).

Anlægs- og driftsøkonomi

Omkostningen til anlæg af Ny Midtjysk Motorvej udgør for de forskellige forslag mellem 6,6 og 7,85 mia. kr. Omkostningen pr. km motorvej er stort set ens for alle forslag, og det er således primært forskellen i længden af forslagene, som slår igennem i det samlede anlægsoverslag.

	Vest 1	Vest 2	Vest 3	Øst 1	Øst 2	Øst 3
Anlægsbudget i mio. kr.	7.853	7.369	7.216	7.310	6.761	6.607

Anlægsbudget inkl. 15 % reserver. Prisniveau 2020 og indeks 116,46

En linjeføring øst om Vandel kan indgå som en delstrækning i det tre forslag øst om Billund (Øst 1-3). Med en linjeføring øst om Vandel vil der kunne opnås en besparelse på 43 mio. kr. i forhold til de ovenfor anførte anlægsbudgetter.

Udgifterne til drifts- og vedligehold af Ny Midtjysk Motorvej indgår i de samfundsøkonomiske beregninger for projektet. Driftsudgifterne er opgjort til mellem 30 og 42 mio. kr. pr. år. Længden af den nye motorvejsstrækning og antallet af bygværker har stor betydning for omkostningerne. De længste forslag (Vest 1 og Øst 1) har de højeste driftsomkostninger, mens forslagene via Taps har de laveste driftsomkostninger.

Samfundsøkonomi

De samfundsøkonomiske effekter af en Ny Midtjysk Motorvej fra Haderslev til Give beregnes efter en standardiseret metode. Resultatet udtrykkes som en samfundsøkonomisk forrentning i procent og en nettonutidsværdi for vejanlægget og en nettogevinst per offentlig krone investeret. På nuværende tidspunkt vurderes infrastrukturprojekter med en samfundsøkonomisk forrentning på ca. 3,8 % eller mere som samfundsøkonomisk rentable. Det er alene Øst 1 blandt de vurderede alternativer, der medfører større gevinster end udgifter og dermed er samfundsøkonomisk rentabelt. Forskellen til Øst 2 er dog meget lille.

	Vest 1	Vest 2	Vest 3	Øst 1	Øst 2	Øst 3
Interne rente	3,4%	2,8%	2,5%	3,9%	3,7%	3,2%
Nettonutidsværdi i mio.kr.	-683	-1.834	-2.324	234	-101	-954
Gevinst pr. investeret kr.	-	-	-	0,05 kr.	-	-

Prisniveau 2020 og indeks 116,46.

Gevinster ved en motorvej fra Give til Haderslev vil være større, hvis motorvejen føres videre mod nord fra Give til Hobro, således at Ny Midtjysk Motorvej kan fungere som en sammenhængende rute for gennemkø-

rende trafik mellem Nord- og Syddjylland. Det vurderes, at den interne rente vil stige med ca. 0,8 %-point, hvis også strækningen fra Give til Hobro etableres.

Høring af VVM-redegørelsen

Den offentlige høring af VVM-redegørelsen forløb fra 28. januar 2020, og blev på grund af COVID-19 situationen forlænget i to omgange, sådan at høringsperioden sluttede 15. juni 2020.

Der er indkommet i alt 688 individuelle høringssvar i høringsperioden. Langt størstedelen af høringssvarene er fra private borgere eller grupper af borgere. Dertil kommer 27 høringssvar fra organisationer og politiske grupperinger, 16 fra virksomheder og 16 høringssvar fra myndigheder.

Størstedelen af de indkomne høringssvar anbefaler, at Ny Midtjysk Motorvej ikke anlægges. Argumenterne mod en ny Midtjysk motorvej er mangeartede, men kan overordnet opdeles i to hovedgrupper:

- Argumenter af generel samfundsmæssig karakter, herunder at motorvejsprojektet ikke underbygger regeringens og Folketingets målsætninger på klimaområdet, samt at den anlægsøkonomiske omkostning og negative påvirkning af værdifulde naturlokaliteter ikke står mål med de samfundsmæssige gevinster ved projektet.
- Argumenter med udgangspunkt i lokale forhold, herunder motorvejens påvirkning på konkrete naturlokaliteter, bysamfund og individuelle boliger.

Mange høringssvar anbefaler, at E45 (Sønderjyske og Østjyske Motorvej) udbygges i stedet for anlæg af Ny Midtjysk Motorvej.

En række høringssvar anbefaler anlæg af Ny Midtjysk Motorvej. Det er primært kommunerne, samt virksomheder og interesseorganisationer, der anbefaler anlæggelse af motorvejen.

Både blandt tilhængerne og modstanderne af Ny Midtjysk Motorvej er der argumenter for og imod de forskellige forslag. Private borgere ønsker typisk en linjeføring, der ligger i god afstand fra borgernes bopæl, mens billedet blandt kommunerne er mere forskelligt. Haderslev Kommune anbefaler Forslag Øst 2 (hvor projektet i kommunen primært består af udbygning af eksisterende motorvej), mens Vejen og Billund Kommune anbefaler Forslag Vest 1, der føres gennem de to kommuner. Borgmestrene fra Esbjerg, Ikast-Brande og Herning bakker op om Forslag Vest 1.

Viborg Kommune anbefaler en linjeføring øst om Billund, mens Haderslev Stift, Ribe Stift og Grene Provsti anbefaler Øst 1, da denne linjeføring vurderes at belaste kirkeomgivelserne mindst.

Flere høringssvar fra myndigheder, organisationer og privatpersoner opfordrer til en snarlig politisk beslutning om motorvejsprojektet, da utryghed om valg af løsning er en stor belastning for mange borgere og har afgørende betydning for ejendomsmarkedet i de berørte områder.

Et sammenfattende høringsnotat og en oversigt over de indkomne høringssvar findes på projektets hjemmeside (Vejdirektoratet.dk/Midtjysk).

Ekstern kvalitetssikring af VVM-redegørelsen

Rådgivningsvirksomheden KPMG har i samarbejde med NIRAS og Orbicon gennemført en ekstern kvalitetssikring af VVM-undersøgelsen. Den eksterne kvalitetssikring er gennemført med henblik på at sikre det bedst mulige beslutningsgrundlag for Folketingets vedtagelse af store anlægsprojekter på Transportministeriets område.

Den overordnede konklusion af den eksterne kvalitetssikring er, at KPMG, Niras og Orbicon ikke er blevet bekendt med vægtige grunde til, at der ikke bør træffes beslutning om at gå videre med projektet på baggrund af det af Vejdirektoratet fremlagte beslutningsgrundlag, herunder i forhold til anlægsbudgettet, risikovurderingen og tidsplanen.

Desuden påpeger den eksterne kvalitetssikring en række vej- og trafiktekniske forhold, som man anbefaler tillægges særlig fokus i det videre arbejde med projektet.

Indstilling

Vejdirektoratet indstiller på baggrund af den gennemførte VVM-undersøgelse og den efterfølgende offentlige høring, at der arbejdes videre med en linjeføring øst om Billund og vest om Vandel med tilslutning til E45, Sønderjyske Motorvej, ved enten Christiansfeld eller ved Haderslev. En lavere anlægsomkostning og et lidt mindre arealmæssigt indgreb taler for en tilslutning ved Christiansfeld (Øst 2), mens en lidt højere samfundsøkonomisk forrentning og mindre gener for trafikken på E45 i anlægsfasen taler for en linjeføring direkte til Haderslev (Øst 1).

Vejdirektoratet indstiller desuden, at der træffes et valg mellem de fremlagte forslag, uanset om vejprojektet skal gennemføres i den umiddelbare fremtid eller længere ude i fremtiden, således at det vil være muligt for ministeren at anvende vejlovens bestemmelser om fremrykket ekspropriation for ejendomme på den valgte linjeføring. Der vil endvidere være behov for at afsætte finansiering hertil.