

VVM-undersøgelse af

Ny Midtjysk Motorvej fra Give til Haderslev

Høringsnotat

November 2020



Indhold

Indledning	4
Anbefalinger ikke ny motorvej	5
Vejdirektoratets bemærkninger:.....	5
Anbefalinger af andre løsninger	8
Vejdirektoratets bemærkninger:.....	9
Natur, landskab, klima og rekreative forhold	11
Vejdirektoratets bemærkninger:.....	13
Støjforhold	18
Vejdirektoratets bemærkninger:.....	19
Ekspropriation og erstatning	22
Vejdirektoratets bemærkninger:.....	22
Erhvervsliv	25
Vejdirektoratets bemærkninger:.....	25
Linjeføring vest eller øst om Billund?	27
Synspunkter om linjeføring vest om Billund	27
Vejdirektoratets bemærkninger:.....	28
Synspunkter om linjeføring øst om Billund	30
Vejdirektoratets bemærkninger:.....	31
Synspunkter om linjeføring til Haderslev	33
Vejdirektoratets bemærkninger:.....	34
Bemærkninger til motorvejsløsningerne 2 og 3 omkring E20 Esbjergmotorvejen	35
Vejdirektoratets bemærkninger:.....	35
Synspunkter om linjeføring til Christiansfeld	38
Vejdirektoratets bemærkninger:.....	38
Synspunkter om linjeføring til Taps	40
Vejdirektoratets bemærkninger:.....	40
Øvrige bemærkninger	41
Vejdirektoratets bemærkninger:.....	42

Indledning

VVM-undersøgelsen af en Ny Midtjysk Motorvej fra Haderslev til Give blev gennemført i perioden fra sommeren 2017 til årsskiftet 2019/20. Undersøgelsen blev sat i gang med en indledende offentlig høring, hvor Vejdirektoratet modtog mere end 220 høringssvar med synspunkter om projektet og forslag til indholdet af den videre undersøgelse.

VVM-redegørelsen og en lang række tekniske baggrundsnotater blev offentliggjort i januar 2020 sammen med en række digitale temakort og visualiseringer på projektets hjemmeside. Den afsluttende offentlige høring af VVM-redegørelsen startede 28. januar 2020, og blev på grund af COVID-19 situationen forlænget i to omgange, sådan at høringsperioden forløb frem til 15. juni 2020.

Der var planlagt 5 borgermøder som en del af den afsluttende offentlige høring. På grund af situationen med COVID-19 lykkedes det kun at afholde fysiske borgermøder i Billund og Vejle kommune. De tre planlagte borgermøder i Kolding, Vejen og Haderslev kommuner blev erstattet af en digital løsning, hvor Vejdirektoratets præsentation af projektet og undersøgelsen skete via en række videoer på projektets hjemmeside. Som supplement til videopræsentationerne blev borgere via bl.a. avisannoncer opfordret til at kontakte Vejdirektoratet, hvis man ønskede dialog med Vejdirektoratets fagfolk om konkrete forhold eller faglige emner behandlet i VVM-redegørelsen.

Registreringer fra projektets hjemmeside viser, at der har været ca. 6.500 unikke besøgende på den hjemmeside, hvor videopræsentationerne er uploadet. Vejdirektoratet har registeret 28 borgere, som benyttede muligheden for en uddybende dialog med Vejdirektoratets fagfolk.

Der er indkommet i alt 703 høringssvar i den afsluttende høringsperiode. En række høringssvar er dubletter, så det samlede antal individuelle høringssvar ender på 688. Langt størstedelen af høringssvarene er fra private borgere eller grupper af borgere. Dertil kommer 27 høringssvar fra organisationer og politiske grupper, 16 fra virksomheder og 16 høringssvar fra myndigheder.

Vejdirektoratet takker for de mange høringssvar og for interessen for projektet.

Alle høringssvar og medsendte bilag er tilgængelige via projektets hjemmeside.

Vejdirektoratet har gennemgået alle indkomne høringssvar, og har efter bedste evne udtaget de udsagn, der er relevante for VVM-undersøgelsen. Udsagnene fra høringssvarene er grupperet emnemæssigt. Mange høringssvar indeholder udsagn indenfor flere forskellige emner. Den emnemæssige registrering for de enkelte høringssvar fremgår af et bilag til selve høringsnotatet.

I det følgende er udsagn fra høringssvarene grupperet emnemæssigt.

Anbefalinger ikke ny motorvej

Størstedelen af de indkomne høringssvar anbefaler, at Ny Midtjysk Motorvej ikke anlægges.

Argumenterne mod en ny motorvej kan overordnet opdeles i følgende to grupper:

Argumenter af generel samfundsmæssig karakter.

Mange høringssvar argumenterer for, at Ny Midtjysk Motorvej ikke underbygger regeringens og Folketingets målsætning om 70% reduktion i udledningen af klimagasser.

En anden stor gruppe af høringssvar fremfører, at den økonomiske omkostning ved anlæg af Ny Midtjysk Motorvej ikke står mål med de samfundsmæssige gevinster ved projektet. Flere høringssvar fremfører, at behovet for vejkapacitet vil være mindre i fremtiden, dels fordi man forventer bedre kapacitetsudnyttelse ved introduktion af selvkørende biler, dels fordi behovet for at køre forventes at blive mindre i fremtiden, når flere vælger at arbejde hjemmefra og flere møder derfor afholdes virtuelt. Andre argumenterer for, at vi skal have øget brug af samkørsel og kollektiv transport. Flere udtrykker, at en ny motorvej vil underbygge en forkert samfundsmodel, og at vi som samfund i stedet for skal stile mod et samfund, hvor behovet for individuel transport i bil er mindre.

En anden gruppe af høringssvar argumenterer for, at motorvejsprojektet ikke er foreneligt med en samfundsmæssig forpligtigelse til at opretholde naturområder og fortidsminder, samt beskyttelse af plante- og dyreliv. Flere udtrykker, at natur, miljø og landskabsforhold ikke tillægges tilstrækkelig vægt.

Argumenter med udgangspunkt i lokale forhold

En stor gruppe af høringssvar fraråder etablering af Ny Midtjysk Motorvej med udgangspunkt i motorvejsprojektets negative påvirkning af konkrete lokaliteter. Mange finder en ny motorvej uforenelig med naturinteresser i områderne omkring Billund, Vejle Ådal og Kolding Ådal. Flere andre lokaliteter nævnes også og tillægges stor betydning i høringssvarene.

Mange høringssvar fraråder en ny motorvej på baggrund af de støjgener, der vil være på konkrete lokaliteter og generelt i området omkring en motorvej, samt de konsekvenser støjen vil have for benyttelse af området og for priser på ejendomme i nærheden af motorvejen.

Et stort antal høringssvar anbefaler udbygning af den eksisterende motorvej E45 i stedet for etablering af en ny motorvej. De primære argumenter for en udbygningsløsning frem for en ny motorvej er færre gener for natur og naboer, samt en forventning om at en udbygningsløsning er billigere at anlægge. Nogle høringssvar forventer også, at en udbygningsløsning vil være en bedre trafikal løsning.

Vejdirektoratets bemærkninger:

Flere af de fremførte synspunkter har primært karakter af politiske udsagn, der kan indgå i de videre politiske overvejelser, men som behandler forhold, der ligger udenfor VVM-redegørelsens formål. I det følgende behandles de forhold, som kan relateres til selve VVM-undersøgelsen.

I VVM-undersøgelsen er redegjort for de klimamæssige forhold ved en ny motorvej. Klimabelastningen kommer dels fra udledning i forbindelse med selve anlægsarbejdet, dels fra den forøgede kørsel når motorvejen er bygget. I VVM-undersøgelsens modelberegninger er forudsat, at 300.000 personbiler vil være el-drevne i 2030. Hvis der bliver indført tiltag, der fremmer en hurtigere indfasning af elbiler, må den negative klimaeffekt forventes at blive mindre end anført i redegørelsen.

Corona-pandemien har på en række områder vist, at fysiske rejser til f.eks. arbejde og møder kan erstattes af hjemmearbejde og virtuelle møder. Omvendt har pandemien også vist, at rejser med kollektiv transport, erstattes med individuel transport.

Det er vanskeligt at forudse, om disse ændringer vil være blivende og i hvilket omfang de i sidste ende vil påvirke vejtransporten. Set i et længere historisk perspektiv har vejtransport været stigende. I særlig grad har vejtransporten på det overordnede vejnet været stigende.

Vejdirektoratet har anvendt Landstrafikmodellen til at fremskrive udviklingen i den samlede trafik, herunder vejtrafikken. Overordnet 'drives' trafikudviklingen i fremskrivningen af forventningerne til udviklingen i befolkningens størrelse og bosætning, en forventning om en fortsat økonomisk vækst, samt de begrænsninger for trafikvæksten som en stigende trængsel på vejene udgør (eller omvendt de forbedringer af rejsemulighederne, som nye veje giver). Der vil i sagens natur altid være usikkerhed forbundet med fremskrivninger, men Vejdirektoratet vurderer, at de anvendte beregningsværktøjer giver det pt. bedst mulige grundlag.

Det er implicit, at vi forventer nogenlunde de samme sammenhænge mellem økonomiske muligheder, muligheder for at rejse – og transportens omfang – som vi har set hidtil. Der har i flere årtier været forventninger om at bl.a. hjemmearbejde, virtualitet, e-handel mv. ville ændre udviklingen markant. De har muligvis allerede haft en effekt, men ikke større end at trafikken fortsat har været voksende. Det er muligt, at der i fremtiden kan ske større ændringer, men der er ikke i dag grundlag for at fremskrive f.eks. en nedgang i transportefterspørgslen på grund af disse ting.

Tilsvarende har mange udtrykt en forventning om, at en stigende automatisering/digitalisering i transporten vil øge kapaciteten af infrastrukturen og dermed reducere trængselsproblemer. Vejdirektoratet følger disse udviklinger nøje, men der er ikke i dag en tilstrækkelig forståelse for de samlede effekter og dermed intet grundlag for at fremskrive effekter på kapacitet og trængsel i en VVM-undersøgelse. Det vurderes ikke umiddelbart, at øget automatisering / digitalisering vil reducere bilkørslen, da f.eks. selvkørende biler vil åbne for at nye grupper kan anvende individuel biltransport.

Det er en kendsgerning, at en Ny Midtjysk Motorvej vil have væsentlig indflydelse på en række naturlokaliteter og værdifulde landskabsområder på strækningen, ligesom områder og boliger i et bælte langs motorvejens linjeføring vil blive udsat for en væsentlig støjbelastning.

Der er i baggrundsrapporterne detaljeret redegjort for de forskellige linjeføringers påvirkning på natur, landskaber og brugen af området omkring motorvejen. I arbejdet med vejens placering og udformning tillægges natur- og landskabsforhold stor betydning, og der er i særlig grad fokus på områder og lokaliteter med særlig beskyttelsesstatus. Ligeledes er der ved placeringen af vejen i landskabet tilstræbt at opnå en acceptabel afstand til sammenhængende bysamfund.

Det er Vejdirektoratets vurdering, at vejprojektet kan gennemføres indenfor gældende lovmæssig regulering, herunder også regulering på natur-, kultur- og miljøområdet.

Af kommissoriet for VVM-undersøgelsen fremgår, at: *"Formålet med en ny motorvej op gennem Jylland er dels at skabe forbedrede vejforbindelser i Jylland dels at aflaste rute 13 og E45."* En udbygning af den eksisterende E45 vil kunne opfylde ét af disse formål, mens en af de to øvrige formål næppe kan opfyldes ved en udbygningsløsning.

Vejdirektoratet har netop gennemført VVM-undersøgelser for udbygning af E45 fra Vejle til Skanderborg, samt fra Aarhus Syd til Randers. Ud fra disse undersøgelser må man konkludere, at anlægsomkostningen pr km. udbygning af eksisterende motorvej i Jylland ikke er lavere end anlægsomkostningen pr km. ved etablering ny motorvej.

Anbefalinger af andre løsninger

En række høringssvar omhandler forslag til andre løsninger. Forslagene kan opdeles i to grupper, hvor den ene har fokus på mere strukturelle ændringer i transportmønster og transportinfrastruktur, mens den anden gruppe har fokus på justeringer og ændringer af de fremlagte forslag.

Fokus på strukturelle ændringer

Flere høringssvar beskriver reduktion i transportbehovet som følge af mere hjemmearbejde og foreslår mere fokus på ændret adfærd, herunder samkørsel. Flere nævner, at dette vil understøtte Danmarks klimamål.

Flere ønsker øget kollektiv transport i stedet for en ny motorvej. Forslagene går bl.a. ud på øget økonomisk støtte til kollektive løsninger, udbygning af jernbanenettet og øget brug af minibusser og alternative betjeningsformer i den kollektive transport. Flere foreslår mere godstransport på jernbaner og skibe. Der er også forslag om etablering af en ny godsjernbane langs en kommende ny motorvej. Andre foreslår nye restriktioner for godstransporten på lastbiler, herunder kørselsforbud i myldretiderne.

Flere argumenterer for principielt forskellige linjeføringer end de undersøgte i VVM-redegørelsen. Flest anbefaler mere vestlige løsninger og muligheden for at forbinde en sådan vestlig løsning med en mulig fremtidig vestlig motorvej i Tyskland. Der anføres bl.a., at en vestlig linjeføring forventes at have en positiv effekt for udvikling af erhvervslivet.

Mange foreslår udbygning af E45 og argumenterer med anlægsøkonomiske og miljømæssige forhold. Flere høringssvar foreslår at etablering af ny motorvej erstattes af udbygning af det eksisterende net af landeveje i området.

Der er forslag om etablering af en fast forbindelse over Kattegat, for derved at aflaste E45 og undgå etablering af Ny Midtjysk Motorvej.

Der er et forslag om at føre motorvejen i en større bue vest om Billund med tilslutning til rute 18 ved Brande.

Der er et forslag om, at motorvejen anlægges i en tunnel, og at udstødningsgassen fra køretøjerne opsamles og renses.

Fokus på ændringer af de undersøgte løsninger

Andre foreslår ændringer og justeringer af de undersøgte løsninger. Der er ikke en entydig tendens i forslagene til justeringer. De fleste forslag har fokus på at friholde eller aflaste bestemte lokaliteter fra motorvejsprojektet. Det foreslås bl.a. at rykke motorvejens forslag Ø1 og V1 tættere på Vejen. Flere argumenterer for større afstand til konkrete bysamfund, mens enkelte argumenterer for at flytte vejen tættere på konkrete bysamfund.

En gruppe høringssvar har fokus på forbedring af vejnettet nord for Billund, hvor der i dag ofte er trængsel. Flere foreslår forbedringer ved "Karlskovrundkørslen". Der er et konkret forslag om at forlægge Bredsten Landevej nord om landsbyen Uhe. Der er ligeledes et ønske om at bevare den nuværende tilslutning ved Tykhøjvej, syd for Give.

En gruppe af hørings svar, herunder en underskriftsindsamling, anbefaler opretholdelse af det eksisterende tilslutningsanlæg, Lunderskov Ø, i løsningerne via Taps og Christiansfeld.

Andre foreslår mere generelle forbedringer af vejnettet i området syd og nord for Billund, herunder også forbedring af vedligeholdelsesstandarden.

Der er forslag om forbedret forbindelse mellem E45 og Billund.

Der er et konkret forslag om ændret placering af samkørselspladsen ved tilslutningsanlæg 66, Christiansfeld, i forslagene V2, V3, Ø2 og Ø3.

Vejdirektoratets bemærkninger:

Set i historisk perspektiv har bilejerskabet været stigende lige siden de første biler kom på vejene. Med befolkningens øgede adgang til bil, har det samlede omfang af persontransport i bil også været stigende. Der har samtidig været en udvikling i retning af gennemsnitlig færre personer i hver bil, hvilket indikerer, at anvendelsen af samkørsel også er faldende.

Det er uvist om denne udvikling vil fortsætte i fremtiden, men meget tyder på, at de langsigtede udviklingstendenser kun vil ændres, hvis rammebetingelserne for bilejerskab og kørsel i bil ændres væsentligt.

I VVM-redegørelsens forsøg på at forudsige den fremtidige vejtrafik, er der ikke forudsat væsentlige ændringer i rammebetingelserne for bilejerskab og brugen af vejnettet. Tilsvarende er der ikke forudsat væsentlige ændringer i udbuddet af kollektiv transport eller større strukturelle ændringer i godstransporten.

Undersøgelse af mere vestlige linjeføringer ligger udenfor kommissoriet for VVM-undersøgelsen. På baggrund af de undersøgte linjeføringer kan det dog antages, at mere vestlige linjeføringer vil tiltrække mindre trafik, og dermed formentlig også give mindre samfundsmæssige gevinster.

Flere har i hørings svar fremført, at mere vestlige linjeføringer forventes at være billigere at anlægge. Baseret på de undersøgte linjeføringer ses anlægsomkostningen pr km. motorvej ikke at være lavere for de vestligste delstrækninger.

En eventuel kommende fast forbindelse over Kattegat vurderes primært at have betydning for trafikken over Fyn, samt på E45 fra Fredericia og videre mod nord.

Forslagene om at rykke motorvejen tættere på erhvervsområderne i den østlige del af Vejen vil medføre væsentlige ulemper blandt andet i forhold til det eksisterende tilslutningsanlæg 67, Vejen Øst, der må sløjfes. Desuden vil passagen på tværs af E20, banen og den gamle hovedvej medføre en meget høj placering af motorvejen i det flade landskab vest for Gamst Sø og på tværs af naturområderne ved Vejen Å og Kongeåen.

En forlægning af Bredsten Landevej nord om Landsbyen Uhe vil medføre en betydelig omvejskørsel og et dyrere projekt, da bysamfundet strækker sig mod nord og det derfor vil være nødvendigt med en meget lang omfartsvej for at begrænse støjen og gennemkørslen i Uhe.

Det nuværende hankeanlæg på motortrafikvejen ved Tykhøjvej kan ikke bevares eller ombygges til et tilslutningsanlæg, fordi motorvejens nye motorvejskryds ved Give med sammenløbet af ramperne ligger for tæt.

En mere detaljeret beskrivelse af forholdene ved tilslutningsanlægget Lunderskov Ø findes i et separat punkt senere i høringsnotatet.

Natur, landskab, klima og rekreative forhold

Mange høringssvar argumenterer imod motorvejsprojektet generelt eller motorvejsprojektets konkrete linjeføring på baggrund af vejprojektets påvirkning af natur, landskab, fortidsminder, klima og rekreative forhold. Flere fremfører, at motorvejsprojektet vil være ødelæggende for natur og dyreliv generelt eller på konkrete lokaliteter.

En række høringssvar fokuserer på manglende sammenhæng mellem nationale politiske klima- og miljømålsætninger og de afledte konsekvenser af vejprojektet. Flere fremhæver, at en ny motorvej ikke underbygger de klimamålsætninger, som regeringen har vedtaget.

I det følgende sammenfattes de høringssvar, der på et fagligt plan forholder sig til VVM-undersøgelsens analyser og vurderinger af natur-, landskab- og miljøforhold.

Forhold til EU-miljøregulering

Flere høringssvar har fokus på projektets natur- og miljømæssige konsekvenser i forhold til EU's regulering på området. Danmarks Naturfredningsforening (DN) vurderer, at VVM-undersøgelsen ikke opfylder kravene i forhold til EU-lovgivningen, når det gælder integrering af hensyn til stærkt beskyttede arter, herunder også reglerne om "fravigelse" eller ved alternativt at anvende muligheden for at etablere "afværgeforanstaltninger". DN har blandt flere andre kritikpunkter særlig fokus på, at afværgeforanstaltninger skal etableres og fungere inden anlægsarbejdets iværksættelse. DN kritiserer ligeledes, at der ikke foreligger lokalitetsspecifikke konkrete planer for etablering af alternative levesteder for beskyttede arter. DN fremfører desuden, at manglende belysning af løsninger, der potentielt ikke vil berøre den stærkt beskyttede arts levesteder, betyder at VVM-undersøgelsen ikke tilvejebringer et grundlag for at kunne "fravige" beskyttelsen.

En borgerbevægelse fremfører ligeledes en række miljøjuridiske kritikpunkter. Man fremfører bl.a., at habitatsdirektivets artikel 6 om habitatskonsekvensvurderinger ikke er implementeret i dansk lovgivning for statslige anlægsprojekter. Tilsvarende gælder direktivets artikel 12 og 16. Desuden fremfører Borgerbevægelsen.dk, at VVM-redegørelsens samlede vurdering om, at den økologiske funktionalitet i området omkring motorvejen kan opretholdes, står i skærende kontrast til hele teksten. Ligeledes fremføres, at der ikke synes at være foretaget §16- vurderinger vedr. de enkelte bilag IV-arter.

En borger udtrykker tilsvarende uenighed i Vejdirektoratet vurdering af projektets påvirkning af Natura 2000-områder. Særligt projektets nærhed til Svanemosen fremhæves.

Natur- og miljøkortlægning

Flere borgere pæger mangler i natur- og miljøkortlægningen.

Et høringssvar fremfører, at undersøgelse af motorvejens påvirkning af flagermus er foretaget så overfladisk, at de ikke giver grundlag for at træffe en kvalificeret beslutning. Man mener ligeledes, at undersøgelserne ikke er udført i overensstemmelse med Vejdirektoratets vejledning om flagermus og større veje, og at der skal laves nye undersøgelser på dette felt, inden VVM-undersøgelsen kan færdiggøres.

En borger fremfører, at relevante oplysninger om planter og dyr i Randbølgård Skov ikke er medtaget, og at der ikke har været feltundersøgelser i området. Et par høringssvar nævner natravne ved syvårssøerne og Frederikshåb Plantage.

Et høringssvar fremfører, at der omkring Skærsø, Husted Mose og Veerst Kirke findes en dansk koloni af ynglende traner.

En anden borger påpeger forekomsten af bilag IV-arterne birkemus og odder i området omkring Kolding Å. Ligeledes har han registreret sydflagermus, brunflagermus, vandflagermus, pipistrellagermus og dværgflagermus ved Åkær Å.

Et andet høringssvar fremfører ligeledes, at der mangler registreringer for området Svanemosen og strækningen vest for Fovslet Skov. Man påpeger, at der findes ynglende rød glente, traner og hjortedyr (kronhjort og dådyr) i området. Ligeledes mener man ikke, at konsekvenserne for området vest for Fovslet skov er tilfredsstillende klarlagt, herunder at Svanemosen er udlagt som stilleområde, og at der endnu ikke er udført basisanalyse af fuglebeskyttelsesområdet. På den baggrund mener man, at der foretages en vurdering på et utilstrækkeligt grundlag og at miljøvurderingens vurdering i pkt. 5.5.4 er decideret forkert, da der vil være betydelige konsekvenser for arter i Svanemosen.

En borger anfører, at der i Svanemosen er flere diger end de anførte i VVM-rapporten. Ligeledes findes vandboringer til Vonsild Vandværk i området.

Et høringssvar fra Ø. Gesten Mosevej fremfører, at der i VVM-redegørelsen mangler oplysninger om 10-12 dådyr samt hare, fasaner, fiskehejre, rød glente, rovfugle og traner.

Faunapassager og spærringer

Lokalrådet Vejle Vestegn anbefaler, at der etableres flere faunapassager til hjortevildt i den nordlige del af projektstrækningen.

En andelsboligforening i Ejstrup Vang frygter, at en ny motorvej vil blive endnu en faunaspærring, med risiko for indavl og nedsat bestandsudvikling.

Ved Svanemosen ønskes flere stipassager og at et planlagt underført vandløb i st. 87.88 ændres til større passage for bl.a. rådyr.

Et høringssvar anbefaler for den vestlige linjeføring, at en faunapassage ved Glibstrup Skov syd for Gesten bør flyttes 200 m mod syd.

CO₂ -pris

Et høringssvar fremfører, at de anvendte CO₂-priser på 150 kr./t stigende til 427 kr./t er en alt for lav pris. Der henvises til Klimarådets anbefaling fra 9. marts 2020, hvor der angiveligt anbefales en afgift på 1.500 kr./ton. Der henvises også til Sverige, hvor der angiveligt regnes med en pris svarende til 4.900 danske kr. pr. ton og tilsvarende i Frankrig en pris på 1900 kr./ton.

Kvælstofudledning fra motorvejstrafikken

Et høringssvar fremfører, at kvælstofudledningen fra trafikken vil have betydning for sårbare naturområder som hede, klitter, højmoser, lobeliesø og overdrev.

Vandløb og grundvand

SF-Kolding gør opmærksom på, at det kan være problematisk at lede vejvand til små vandløb, der generelt er sårbare.

Haderslev Kommune fremfører, at det bør tydeliggøres i VVM-undersøgelsen, at der ikke vil komme større udledning af næringsstoffer, end der gør i dag.

Haderslev Kommune har ligeledes fremført en række tilføjelser og yderligere detaljering af beskrivelse af de forskellige vandforsyninger.

Haderslev Kommune er på linjeføringerne V1 og Ø1 kritisk over for forslaget om at rørlægge det offentlige vandløb Skallebæk, på en 200 m. lang strækning, da dette vil være en fuldstændig spærring for fisk og små-dyr. Man mener, der skal anlægges en bro i stedet for rørlægning.

Landskabsforhold

Flere høringssvar fremfører, at man er uenige i VVM-redegørelsens vurdering af vejanlæggets påvirkning af landskabelige forhold. Landskabsbro i Hestedalen ved Randbøl nævnes, ligesom krydsningen af Kolding Å og Åkær Å fremhæves. Det fremføres, at VVM-redegørelsens visualisering, viser en forkert linjeføring ved krydsningen af Kolding Å.

Tilsvarende fremføres, at påvirkningen af området omkring Lejrskov Kirke og umiddelbart syd for krydsningen med E20 er større end vist og beskrevet i VVM-redegørelsen. Man er uenige i VVM-redegørelsens vurdering af landskabets kvalitet og værdi på dette sted.

Et andet høringssvar vurderer, at en linjeføring vest om Billund vil have mindre påvirkning, da området her allerede er påvirket af højspændingsledninger.

Vejen Kommune ønsker landskabsanalysen suppleret med en vurdering af området omkring Veerst Kirke og ved Landsbjerg, hvor der er en markant erosionsskrænt.

Vejdirektoratets bemærkninger:

Birkemus og fravigelse af habitatdirektivets særlige artsbeskyttelse

Vejdirektoratet er generelt enig i høringssvarenes vurdering vedrørende projektets betydning for den særligt beskyttede art birkemus. Projektet kan potentielt have stor betydning for birkemus, da arten har en væsentlig del af sin kendte udbredelse i det område, der passerer af alle alternativer.

Det fremgår tydeligt af vurderingerne. Se fx side 110 i den sammenfattende rapport (602-2020): "Alle motorvejsforslag vil påvirke levesteder for birkemus ved at inddrage areal af levesteder og ændre på de spredningsøkologiske forhold for arten. Projektets påvirkninger på birkemus vurderes for alle motorvejsforslag at være væsentlig, og det kan ikke udelukkes, at projektet vil medføre en skadevirkning på artens yngle- og rastesteder og bevaringsstatus. Det betyder, at projektet kun kan gennemføres efter den særlige fravigelsesbestemmelse i habitatdirektivets artikel 16".

Det er derfor en misforståelse, at VVM-undersøgelsen bygger på den tilgang, at fravigelse fra Habitatdirektivets artsbeskyttelse kan undgås for netop denne særligt beskyttede art (birkemus). Det citat, der refereres til fra side 12 i den sammenfattende rapport (602-2020), vedrører ikke specifikt birkemus, men de øvrige særligt beskyttede arter. Vi medgiver, at konklusionen vedrørende netop birkemus kunne have været fremhævet i sammenfatningen. Samme konklusion fremgår dog tillige i Miljøkonsekvensrapport (MKR) Del 2 -Natur som indledning til det generelle afsnit om projektets påvirkning af birkemus (MKR-Natur p 154) og øverst i konklusionens for sammenstilling af linjeføringsforslagene (MKR-Natur p 378).

Fravigelse efter principperne i habitatdirektivets artikel 16 kræver, at flere betingelser er opfyldt. Blandt andet at der ikke er alternativer, og at der etableres kompenserende foranstaltninger, som sikrer, at fravigelsen ikke hindrer, at den pågældende bestands bevaringsstatus opretholdes i dens naturlige udbredelsesområde.

Projektet skal vedtages ved anlægslov. Med mindre lovgiver måtte ønske det, så er der ingen særlige procedurekrav knyttet til fravigelsen efter habitatdirektivets artikel 16, udover at fravigelsen skal fremgå af de nationale indberetninger til Kommissionen.

Alle de analyserede alternativer berører levesteder for birkemus. Der er analyseret et stort antal alternativer med henblik på at belyse forskelle i miljø- og naturpåvirkninger fra Ny Midtjyske Motorvej. Alle alternativerne rammer levesteder for birkemus.

Projektets formål er at etablere en motorvej mellem Give og Haderslev. Ud fra birkemus' udbredelse i 10 km x 10 km kvadrater er det ikke muligt at finde en linjeføring mellem Give og Haderslev, som ikke vil berøre artens yngle- og rastesteder. Det kan ikke forventes, at bygherren inkluderer alternativer udover dem, der kan opfylde formålet med projektet. Referencescenariet for miljøvurderingen indebærer, at Ny Midtjyske Motorvej ikke bygges. Referencescenariet anses ikke som et projekialternativ i forhold til en eventuel fravigelse efter habitatdirektivets artikel 16, da dette scenarie indebærer, at projektet slet ikke gennemføres. Referencescenariet anvendes som sammenligningsgrundlag i miljøvurderingen.

Samlet set vurderes det, at projektet kan gennemføres uden at påvirke bevaringsstatus for birkemus i området. Denne vurdering forudsætter, at de rette kompensationsforanstaltninger implementeres og efterfølgende monitoreres.

MKR-Natur har ikke endeligt defineret omfang og placering af disse foranstaltninger. Dette afventer valg af linjeføring og nærmere undersøgelser af den valgte linjeføring. Efter de nærmere undersøgelser vil omfang og placering af afværge- og kompensationsforanstaltninger for at sikre artens yngle- og rastesteder og bevaringsstatus endeligt kunne defineres.

De mulige afværgeforanstaltninger og kompensationsforanstaltninger for birkemus er dog beskrevet nøje (MKR-Natur p 365-367): "Afværgeforanstaltningerne" er de tiltag, som kan implementeres inden for rammerne af artikel 12 beskyttelsen (de såkaldte CEF/VØF-midler). Disse er gennemgået for hhv. anlægsfasen (MKR-Natur 8.6.1 p 365) og driftsfasen (MKR-Natur 8.6.2 p 366). Afværgeforanstaltninger er som nævnt ikke tilstrækkelige til, at projektet kan undgå væsentlig påvirkning af yngle- og rasteområder for birkemus. "Kompensationsforanstaltningerne" (MKR-Natur 8.6.3 p 367) er derfor nødvendige for at sikre bevaringsstatus for birkemusbestanden i forbindelse med fravigelse efter artikel 16. Som det fremgår af teksten (MKR-Natur p 155) er der faglig usikkerhed om, hvilke foranstaltninger der vil virke efter hensigten, da der ikke er erfaringer med afværgende/kompenserende foranstaltninger for birkemus hverken i Danmark eller i udlandet. Det

fremgår tillige, at det endelige omfang af relevante kompensationsforanstaltninger afhænger af valg af linjeføring og yderligere undersøgelser.

Det ligger udenfor rammerne af det udførte VVM-arbejdet at designe og planlægge et komplet program og tidsplan for afværge- og kompensationsforanstaltninger for alle linjeføringerne. Det er Vejdirektoratets plan, at dette arbejde iværksættes efter der er truffet politisk afgørelse om, hvilken linjeføring der skal arbejdes videre med, og at det i forbindelse med tilrettelæggelse af arbejdet sikres, at tiltag baseres på bedste internationalt foreliggende viden.

Tidsplan for implementering af afværgeforanstaltninger.

Den fremførte kritik af, at der ikke sikres at såvel afværgeforanstaltninger som kompenserende foranstaltninger for arter og natur skal og bør etableres i god tid inden anlægsarbejdet påbegyndes, er noteret.

Det er Vejdirektoratets opfattelse at alle foranstaltninger, der kan mindske eller kompensere projektets påvirkning på natur og miljø, bør etableres så tidligt som muligt, således at erstatningslokaliteter for birkemus er i funktion inden der sker inddragelse af eksisterende lokaliteter for birkemus. Det er hensigten at sikre dette i videst muligt omfang.

På nuværende tidspunkt er fokus på at fremskaffe et grundlag for politiske beslutning om projektet. Det har ikke været inden for rammerne af arbejdet med miljøkonsekvensrapporten at designe og planlægge et komplet program og tidsplan for afværge- og kompensationsforanstaltninger for alle linjeføringerne. Det er Vejdirektoratets hensigt, at dette planlægges nærmere og iværksættes efter der er truffet politisk afgørelse om hvilken linjeføring der skal arbejdes videre med. Disse forhold forventes således beskrevet i bemærkningerne til en anlægslov for projektet.

Generelt om afværgeforanstaltninger og timing i forhold til anlægsfasen

Afsnittet vedrørende CEF/VØF (MKR-Natur p 364) refererer til Europakommissionens vejledning om artikel 12 bestemmelserne fra 2007. DN referer også til denne vejledning i Høringssvaret.

CEF/VØF-midler beskrives i vejledning som de metoder, der anvendes for at UNDGÅ konflikt med artikel 12 bestemmelserne. CEF/VØF-midlerne skal sikre en vedvarende økologisk funktion. Derfor er det oplagt, at disse oftest må implementeres før et projekt anlægges, for at undgå en midlertidig påvirkning af den økologiske funktion. Vejdirektoratet mener derfor, at CEF/VØF-midlerne generelt skal implementeres før projektet anlægges. CEF/VØF-midler, der alene skal sikre at spredningsmuligheder opretholdes (fx faunapassager), kan dog ikke etableres før projektet, da de indgår i projektets anlægsfase. Andre CEF/VØF-midler, der tilsvarende søger at afbøde påvirkningen af forringede spredningsmuligheder, fx forbedringer af eksisterende biotoper eller etablering af nye biotoper på begge sider af en ny barriere, behøver ligeledes ikke nødvendigvis at være i funktion før den nye barriere er etableret.

For langt de fleste bilag IV-arter er det muligt at undgå konflikt med artikel 12 beskyttelsen ved den rette brug af CEF/VØF-midler. Det er dog ikke tilfældet for birkemus, da dette projekt kan medføre væsentlig skade på artens yngle- og rastesteder. Afsnittet om VØF-midler (MKR-Natur p. 364) vedrører således især de øvrige og mere udbredte bilag IV-arter i undersøgelsesområdet som padder og flagermus. De CEF/VØF-midler, der er mulige at implementere for birkemus, skal dog anvendes i størst muligt omfang for et begrænse påvirkningen. Disse er gennemgået for hhv. anlægsfasen (MKR-Natur 8.6.1 p 365) og driftsfasen (MKR-Natur 8.6.2 p 366).

Øvrige miljøjuridiske forhold:

VVM-direktivets bestemmelser om miljøvurdering af et vejprojekts betydning for miljøet er implementeret i vejloven, herunder en VVM-procedure for projekter der vedtages ved anlægslov. Statslige vejprojekter igangsættes bl.a. på baggrund af en politisk beslutning - typisk en politisk aftale mellem regeringen og en kreds af forligspartier.

I overensstemmelse med Vejdirektoratets praksis indledes en VVM-undersøgelse med at inddrage offentligheden i den indledende idé- og forslagsfase. Vejdirektoratet benytter sig af den indledende dialog med offentligheden til bl.a. at fastsætte rammerne for VVM-undersøgelsen samt at få et bedre kendskab til lokalområdet, hvor vejforbindelsen planlægges. Den indledende dialog har endvidere til formål at orientere om de kommende undersøgelser samt at indhente ideer og forslag. I dette indledende arbejde er det muligt for Vejdirektoratet at justere, ændre samt medtage alternative løsningsforslag, som vurderes relevante for det videre arbejde med VVM-undersøgelsen

Vejdirektoratet skal, inden et vejprojekt vedtages ved anlægslov, udarbejde en miljøkonsekvensrapport, jf. vejlovens § 17g, der regulerer det indholdsmæssige niveau af rapporten. VVM-undersøgelsens resultater sendes i offentlig høring i overensstemmelse med Vejdirektoratets praksis om inddragelse af offentligheden i forbindelse med projektering og gennemførelse af anlægsprojekter. Alle høringsberettigede har haft mulighed for at give høringssvar.

Når en endelig VVM-undersøgelse og konsekvensvurdering af mulige linjeføringer foreligger, vil projektet blive politisk behandlet. Hvis Folketinget beslutter et projekt, så vil vedtagelse af anlægsloven være den samlede bemyndigelse for transport- og bygningsministeren til at igangsætte et givent projekt og vil udgøre VVM-tilladelsen.

I forbindelse med projekter, der vedtages ved anlægslov, gennemføres der således to høringer over projektet, nemlig høringen over selve miljøkonsekvensrapporten og efterfølgende høring over forslaget til anlægsloven.

Miljøkonsekvensrapporten belyser påvirkningerne fra de forskellige linjeføringsforslag, så disse kan sammenlignes med henblik på politisk valg af linjeføring. Det ligger uden for rammerne af arbejdet med miljøkonsekvensrapporten at designe og planlægge et komplet program og tidsplan for afværge- og kompensationsforanstaltninger for alle linjeføringerne. Dette arbejde iværksættes, når der er truffet politisk afgørelse om hvilken linjeføring, der skal arbejdes videre med. Det er Vejdirektoratets intention, at de relevante foranstaltninger implementeres så tidligt som muligt.

Afværgeforanstaltninger ("mitigation measures" på engelsk) er normalt forstået som tiltag, der begrænser en påvirkning, der ikke kan undgås. Forslagene i de angivne afsnit (MKR-Natur 8.6.1 og 8.6.2) er de bedste afværgeforanstaltninger, som vi kender til i forhold til birkemus. Foranstaltningerne er defineret i samarbejde med de fremmeste eksperter på denne art i Danmark. Det fremgår klart, at der er meget ringe kendskab til effektive afværgeforanstaltninger for birkemus. Det er tillige tydeligt beskrevet, at projektet kan medføre væsentlige påvirkninger af birkemus. Kompensationsforanstaltningerne, som er beskrevet MKR-Natur kap 8.6.3, er derfor også relevante. Tidsplanen for implementering af afværge- og kompensationsforanstaltninger fastlægges efter linjeføring er politisk besluttet.

VVM-redegørelsen beskriver påvirkningerne fra de forskellige linjeføringsforslag. Tillige er de relevante afværge- og kompensationsforanstaltninger beskrevet. Dette grundlag vurderes at være tilstrækkeligt for den

politiske beslutning om hvilken linjeføring, der skal arbejdes videre med. Nogle detaljer om placering og omfang af afværgeforanstaltninger og kompensation kan først fastlægges på baggrund af meget omfattende lokale undersøgelser. Når linjeføringen er politisk besluttet, vil Vejdirektoratet i projektets næste fase udarbejde en plan for relevante supplerende undersøgelser og tidsplan for etablering af afværgeforanstaltninger og kompensation.

Vejdirektoratet mener som DN, at afværgeforanstaltninger og kompensation så vidt muligt skal etableres før anlægsfasen.

Projektets formål er at etablere en motorvej mellem Give og Haderslev. Der er analyseret et stort antal alternativer med henblik på at belyse bl.a. forskelle i miljø- og naturpåvirkninger fra Ny Midtjyske Motorvej. Alle alternativerne rammer imidlertid levesteder for birkemus. Det er ikke muligt at finde yderligere alternativer, som lever op til projektets formål, uden samtidig at påvirke levesteder for birkemus. Det vurderes derfor, at det fremlagte grundlag er tilstrækkeligt til at kunne fravige beskyttelsen, da birkemus er udbredt i hele området mellem Give og Haderslev.

Natur- og miljøkortlægning

Vejdirektoratet kvitterer for de indkomne registreringer af plante- og dyreliv. Der er som en del af miljø- og naturkortlægningen lavet fysiske observationer på mere end 800 naturlokaliteter i projektområdet. De nu indberettede fund vil i det videre arbejde blive brugt til at supplere denne kortlægning.

CO₂-pris

De samfundsøkonomiske beregninger er gennemført med de seneste vedtagne værdier for CO₂-udledning (TERESA version 5.06). Konkret anvendes 440 kr. pr. ton udledt CO₂ i 2030, der er vejens forudsatte åbningsår. En højere værdisætning af CO₂-udledning vil reducere den samfundsøkonomiske forrentning, men i mindre grad, eftersom størsteparten af omkostningerne for samfundet udgøres af selve anlægssummen.

Støjforhold

I mange høringssvar udtrykkes bekymring og utilfredshed med udsigten til støjbelastning af boliger og rekreative områder. Flere henviser til WHO's anbefalinger til maksimalt støjniveau på 53 dB og de anvendte høje grænseværdier for, hvornår en bolig betragtes som støjbelastet.

For naturområder og rekreative områder udtrykkes frygt for forringelse af kvaliteten af naturoplevelser, og begrænset mulighed for at anvende områder rekreativt som følge af støjbelastning. Særlig støjpåvirkningen af områder udlagt til stilleområder i den kommunale planlægning fremhæves som problematisk.

Flere påpeger det problematiske i støjbelastning af kirker og kirkegårde.

Et høringssvar henviser til Miljøstyrelsens beregninger fra 2003, som viser både de økonomiske og de menneskelige omkostninger, som støj har.

Der udtrykkes bekymring for støjens påvirkning af ejendomsværdi og muligheden for at sælge ejendomme. Flere beskriver forholdene omkring konkrete ejendomme, herunder de gener støj vil medføre for brugen af ejendommen. Andre fremhæver det urimelige i, at ejendomme vil blive påvirket af støj, uden at ejeren af ejendommen bliver kompenseret i tilstrækkelig grad.

Kolding Kommune anbefaler, at der etableres fartdæmpere og støjdæpende asfalt forbi områder med beboelser.

Billund Kommune anbefaler, at de støjæssige problemer ved en linjeføring vest om Billund (V1 og Ø1) bliver adresseret og reduceret, så udfordringen kan løses i anlægsfasen.

Et høringssvar anbefaler, at den eksisterende motorvej mellem Haderslev og Christiansfeld eller Taps ikke udbygges, da man frygter, at dette vil medføre meget mere støj.

Beregning og vurdering af støjbelastning

En borger ønsker oplyst, om støjeregninger tager hensyn til den ekstra støj fra tilkørselsramper med accelererende trafik.

Et høringssvar gør indsigelse mod de anvendte målemetoder, da der angiveligt kun tages hensyn i tidsrummet kl. 07.00 -19.00. Ligeledes gøres der indsigelse mod konklusionen om støjpåvirkningen af stilleområdet Randbøl Hede og Frederikshåb Plantage. Der henvises til afrapportering af støjmålinger foretaget for Vejle og Billund Kommune (rapport nr. T5.003.12).

Et høringssvar betvivler resultatet af støjeregningerne for Store Andst, da man ikke mener, at alle boliger i byen får et støjniveau under 53 dB. Ligeledes vurderes det, at Andst kirke vil få en betydelig støjgene på grund af høj beliggenhed.

Vejdirektoratets bemærkninger:

Det er en kendsgerning at boliger, offentlige funktioner og rekreative områder i nærheden af motorvejen vil blive påvirket af støj fra trafikken på Ny Midtjysk Motorvej. Vejdirektoratet har dog ved placeringen af vejen i landskabet haft fokus på at begrænse støjpåvirkningen af sammenhængende boligområder samtidig med at også andre planlægningsmæssige hensyn iagttages.

Miljøstyrelsen har fastsat en række vejledende grænseværdier for støj fra veje. De vejledende grænseværdier er grundlaget for danske myndigheders vurdering af vejstøj. De vejledende grænseværdier udtrykker en støjbelastning, der efter Miljøstyrelsens vurdering er miljømæssigt og sundhedsmæssigt acceptabel (Miljøstyrelsens vejledning nr. 4/2007 om "Støj fra veje"). Den vejledende grænseværdi for boliger er fastsat til 58 dB (Lden, der er betegnelsen for en gennemsnitsværdi for et døgn, dog sådan at støj i aften og nattetimerne vægtes højest), mens grænseværdien for rekreative områder i det åbne land, som er områder der er udlagt til sommerhusområde eller tilsvarende, samt fredede naturområder og lignende, er fastlagt til 53 dB (Lden). De vejledende grænseværdier anvendes som grundlag for fastsættelse af, hvornår eksempelvis en bolig er støjbelastet langs en eksisterende eller ny vej.

Vejdirektoratet er opmærksom på, at WHO i sin rapport "Environmental Noise Guidelines for the European Region" (2018), har en anbefaling om, at støj fra vejtrafik holdes under et niveau på 53 dB (Lden) fordi højere støjniveauer kan være forbundet med negative helbredseffekter.

Vejdirektoratet henholder sig til Miljøstyrelsens anbefalinger, da det er Miljøstyrelsen, der i Danmark fastlægger retningslinjer til støjbeskyttelsesniveauet. Miljøstyrelsen har på nuværende tidspunkt ikke fundet det nødvendigt at revidere de danske vejledende støjgrænseværdier på baggrund af WHO-rapporten. Det kan hertil bemærkes, at Miljøstyrelsen i 2003 estimerede, at vejstøj på landsplan medførte 200-500 for tidlige dødsfald om året, som følge af forhøjet blodtryk og hjertesygdom.

Vejdirektoratet anerkender, at en ny motorvej kan være en voldsom ændring af lydmiljøet. Som det fremgår af VVM-undersøgelsen, vil støjniveauer under 58 dB ved boligen også kunne opfattes som stærkt generende. Ifølge Vejdirektoratets undersøgelse "Støjgener fra byveje og motorveje" fra 2016, føler ca. 12 % af befolkningen sig stærkt generet ved en støjeksponering på over 53 dB, mens ca. 22 % af befolkningen føler sig stærkt generet ved en støjeksponering over 58 dB fra en motorvej.

De enkelte linjeføringer er så vidt muligt forsøgt placeret med en tilstrækkelig afstand til byer og mindre bysamfund, under hensyntagen til Miljøstyrelsens vejledende støjgrænse på 58 dB. Muligheden for at begrænse støjen ved støjafskærmninger er blevet undersøgt for de dele af strækningerne, hvor der er samlede boligbebyggelser, der er belastet med støj over 58 dB. På baggrund af analyser af effekten af undersøgte støj-skærmsløsninger, vurderes omkostningerne til støjskærme ikke at stå mål med den reduktion af støj, man vil kunne opnå ved boliger omkring de forskellige motorvejsforslag.

Afhængig af hvilken linjeføring der vælges, vil der ligeledes uundgåeligt ske en forringelse af visse støjfølsomme friluftsområder på grund af støj. I miljøkonsekvensrapporten er der en sammenfatning af beskrivelser og vurderinger af, i hvilken grad støj fra motorvejen kan påvirke den rekreative værdi. Af særligt følsomme områder, som kan blive påvirket i større eller mindre grad alt efter hvilken linjeføring der vælges, kan nævnes Omme Å, Randbøl Hede, Randbøldal, Frederikshåb Plantage, Vejle/Egtved Ådal, Grene Sande, Gyttegård Plantage, Fovslet Skov og Svanemosen.

Der er endnu for lidt viden på området til at give eksakte anbefalede grænseværdier for stilleområder, herunder hvilken støjindikator, der bedst beskriver støjpåvirkningen. Hverken Miljøstyrelsen eller kommuner der har udlagt stilleområder, angiver vejledende grænseværdier for støjpåvirkningen fra veje. På baggrund af seneste viden, anbefaler Det Europæiske Miljøagentur bl.a., at støjniveauet ikke overstiger 30-40 dB som gennemsnit over dagperioden (Ldag) for at sikre karakteren af et stilleområde. Det er baggrunden for, at det i miljøkonsekvensrapporten som eksempel er valgt at beregne støjen ved Randbøl Hede som et gennemsnit over dagperioden.

For så vidt angår ønsket om fartdæmpende foranstaltninger og støjreducerende asfalt ved bysamfund, så indgår disse foranstaltninger ikke som virkemiddel til at reducere støjen.

Generelt er det en vanskelig balancegang at samle trafikken på de overordnede veje og samtidig sikre høj mobilitet og lavere hastigheder for køretøjerne på samme tid. Samtidig betyder hastighedsreduktioner øget rejsetid for trafikanterne med deraf afledte samfundsøkonomiske tab. Hastighedsnedsættelser kan potentielt nedsætte støjniveauet i omgivelserne. Som tommelfingerregel reduceres støjen med ca. 1 dB per 10 km/t hastigheden nedsættes. Dvs. at hastigheden skal reduceres fra eksempelvis 110 km/t til 80 km/t for at opnå en mærkbar støjreduktion på ca. 3 dB.

Anvendelse af støjreducerende asfalt er forbundet med meromkostninger, fordi levetiden for denne type slidlag er en smule kortere, end for et traditionelt slidlag, og de dermed skal udskiftes oftere. I VVM-undersøgelsen er det forudsat, at der anvendes en traditionel asfalt (SMA 11). Fremadrettet er det forhåbningen, at der kan anvendes en asfalttype, der støjer en smule mindre.

Asfaltbelægninger er dog under stadig udvikling, og det er på nuværende tidspunkt usikkert, hvilken type asfalt det vil være hensigtsmæssigt at anvende i fremtidig situation. I øjeblikket testes en såkaldt klimavenlig asfalt, som kan mindske rullemodstanden, og dermed også føre til mindre brændstofforbrug og CO₂-udledning fra bilerne. Det forventes, at denne asfalt vil støje en smule mindre end en traditionel asfalt. Ved en senere detailprojektering af strækningen vil til den tid foreliggende erfaringer med asfaltbelægninger blive brugt, med henblik på valg af den optimale asfaltbelægning, herunder også af hensyn til støj.

Vejtrafikstøj kan påvirke en ejendoms værdi. I en situation, hvor motorvejen er bygget, kan man som nabo indtil et år efter motorvejens åbning få vurderet, om man er berettiget til en erstatning for generne fra motorvejen. Der kan ydes erstatning, hvis ulemperne fra motorvejen overstiger, hvad der med rimelighed må påregnes som led i den almindelige samfundsudvikling på trafikområdet (den såkaldte tålegrænse). Det er Ekspropriationskommissionen, der vurderer, om tålegrænsen er overskredet. Ved bedømmelsen ser de bl.a. på støjniveauet, bygningens afstand til vejanlægget, trafikmængden, områdets karakter og bygningernes beliggenhed og anvendelse. Erfaringen er, at boliger, der er udsat for støj under 58 dB, ikke kan komme i betragtning til erstatninger som følge af støjulemper.

Udbygningen af den eksisterende del af Sønderjyske Motorvej (E45) som følge af tilslutning til Ny Midtjysk Motorvej ved enten Haderslev, Christiansfeld eller Taps, vurderes ikke at medføre mere støj af betydning, da trafikbelastningen på denne del af Sønderjyske Motorvej kun ændres en smule som følge af Ny Midtjysk Motorvej. Dette er belyst i Miljøkonsekvensrapport Del 3 – Støj og vibrationer afsnit 5.9.2 om ændringer i støjniveau ved boliger.

For så vidt angår Andst, viser støjkortlægningen, at det meste af Andst vil være eksponeret med støjniveauer over 53 dB ved løsningerne Vest 1 og Øst 1. Andst Kirkegård vurderes at, være belastet med ca. 53 dB

(Lden, årsmiddelværdi). Det må samtidig forventes, at motorvejen vil være tydeligt hørbar, når vinden kommer fra øst. For øvrige forslag gælder, at Andst ikke vurderes at ville blive påvirket af støj, da linjeføringerne er placeret i større afstand til Andst.

De støjæssige konsekvenser af linjeføringer vest for Billund er nærmere beskrevet i Miljøkonsekvensrapport Del 3 – Støj og vibrationer afsnit 5.2, 5.3 og 5.4 for så vidt angår støjeksponeringen af boligområder. Heraf fremgår, at løsningerne vest om Billund samlet medfører en smule lavere støjbelastning end forslag, der går øst om Billund, beregnet som det samlede støjbelastningstal (SBT). Løsningerne vest om Billund vil generelt medføre væsentlig mindre støjeksponering af de særligt støjfølsomme natur- og friluftsområder der er kortlagt i miljøundersøgelsen. Dog vurderes den vestligste halvdel af stilleområdet på Randbøl Hede, som i dag er det område, der er mindst udsat for trafikstøj, at blive udsat for støj på 40-50 dB (Ldag, gennemsnit over dagperioden), hvilket altså væsentligt overskrider det Europæiske Miljøagenturs anbefalinger på 30-40 dB (Ldag) (som tidligere omtalt). Den resterende del af Randbøl Hede vurderes at blive eksponeret med et støjniveau på 30-40 dB (Ldag). De vestlige linjeforslag er vurderet til at få en omfattende påvirkning i den vestligste del af Randbøl Hede, mens påvirkningen vil være fra moderat negativ til mindre betydende længst mod øst. Herudover vil linjeføringen vest om Billund støjæssigt have en vis påvirkning på Grene Sande og kanten af Gyttegård Plantage, som er en del af et større regionalt udpeget friluftsområde.

Der tages ikke særskilt højde for accelererende trafik på eksempel tilkørselsramper. Trafikintensiteten og de kørte hastigheder på motorvejen gør, at det altdominerende støjbidrag vil være genereret fra selve motorvejen. Rampeanlæg vil have en mindre betydning for det samlede støjbidrag fra motorvejsanlægget, og vurderes ikke at have nogen væsentlig betydning for miljøkonsekvensvurderingerne.

Ekspropriation og erstatning

En række henvendelser omhandler forhold vedrørende konkrete ejendomme, herunder forespørgsler om ekspropriation, erstatningsstørrelse og mulighederne for jordfordeling. Disse henvendelser håndteres ved direkte dialog med de berørte. Vejdirektoratet opfordrer fortsat til at sådanne spørgsmål rettes til projektlederen for vejprojektet.

I det følgende vil der derfor være fokus på henvendelser, der berører generelle og principielle forhold vedrørende ekspropriation og erstatning i forbindelse med etablering af en ny Midtjysk motorvej.

Et høringssvar nævner, at der let kan gå 5-10 år, hvis man ikke er enige i den erstatning, man bliver tildelt, da udbetalingen først sker efter afsluttet retssag. Der henvises til Tyskland, hvor ekspropriation ikke sker før, man er enige om prisen.

Et andet høringssvar fremhæver, at der vil være mange, som ikke bliver eksproprieret, men vil blive efterladt med et økonomisk tab af ejendomsværdi og risiko for stavnsbinding. En anden spørger til erstatning for de tab, man som borger kan få som følge af nærhed til motorvejen.

En borger foreslår, at staten opkøber alle ejendomme, som bliver støjplaget med mere end grænseværdien på 58 dB. En anden foreslår, at ejendomme, der ligger indenfor hørbar afstand fra motorvejen, skal have erstatning for værditabet.

En borger spørger, hvorfor vedkommendes ejendom ikke står til ekspropriation, selvom støjen ved ejendommen vil være mellem 68 og 73 dB.

I et høringssvar spørger en borger til erstatningsforhold i forbindelse med omvejskørsel. Det vil være aktuelt, når skærende veje lukkes, og vil for den enkelte borger betyde omvejskørsel. Spørgsmålet rejses af en anden i forhold til omvejskørsel ved drift af landbrugsjord på begge sider af motorvejen.

En borger rejser spørgsmålet om erstatning for omkostninger til vedligehold af en vej, der lukkes af motorvejsprojektet. Borgeren formoder, at vejen efterfølgende vil blive nedklassificeret til privat vej, og således ikke længere blive drevet af kommunen.

Vejdirektoratets bemærkninger:

Opnås der ikke enighed om størrelsen af en erstatning for ekspropriation, kan ekspropriationskommissionen efter anmodning fra ejer, udbetale et aconto beløb til ejeren.

Når taksationskommissionen har behandlet en sag og afsagt kendelse, vil erstatningen altid blive udbetalt til ejeren. Hvis der efterfølgende anlægges sag ved domstolene, kan der alene ske en regulering af den erstatning, som blev fastsat af taksationskommissionen.

Der er derfor ingen borgere, som skal vente på en domsafsigelse, inden man kan modtage sin erstatning.

Det er Vejdirektoratets erfaring, at langt den overvejende del af borgerne accepterer ekspropriationskommissionens tilbud til erstatning.

I den retspraksis, der ligger for tildeling af erstatning for nabogener, indgår begrebet: "Den naboretlige tålegrænse". Begrebet dækker over, at man som nabo ikke altid kan gardere sig mod, at man bliver påført gener fra sine naboer, og at disse gener ikke nødvendigvis medfører en erstatning.

Hvis man som nabo til en ny vej bliver berørt af støjgener, er det op til ekspropriationskommissionen at vurdere, om generne fra vejen overstiger den naboretlige tålegrænse og er af en sådan karakter, at der enten skal betales erstatning, eller vejmyndigheden skal overtage hele ejendommen.

En række danske og udenlandske studier har analyseret sammenhængen mellem ejendomspriser og nærhed til motorvej. Det generelle billede er, at prisen på ejendomme tæt på en motorvej er påvirket negativt, mens ejendomme lidt længere væk fra vejen ofte opnår en højere ejendomspris som følge af bedre adgang til det overordnede vejnet.

På projektets hjemmeside (Vejdirektoratet.dk/Midtjysk) er der flere interaktive kort. Et af kortene kan vise arealindgrebet på den enkelte ejendom. Det vil sige, at man kan se, hvilket areal, som skal overgå til vejformål, hvis vejprojektet realiseres. Man kan ikke se, om ejendommen bliver så påvirket af projektet, at den skal totaleksproprieres, sådan som flere borgere har fortolket kortet. Det er alene Ekspropriationskommissionen, der kan afgøre dette. Derfor er der borgere, som på et støjkort kan konstatere, at deres bolig får en høj støjpåvirkning, uden at de på arealkortet kan se, at ejendommen vil blive totaleksproprieret.

Som grundlag for opgørelse af et anlægsoverslag – og kun til dette formål – har Vejdirektoratet foretaget et overordnet skøn af, om der er ejendomme, der vil blive påvirkede ud over den naboretlige tålegrænse og indregnet erstatning for ekspropriation af de ejendomme. Resultatet af dette skøn fremgår ikke af kortene, dels fordi det i sidste ende er en helt konkret vurdering af den enkelte ejendom, om tålegrænsen er overskredet, og dels fordi denne vurdering foretages af ekspropriationskommissionen. Der er ingen faste kriterier for hvilket støjniveau man som nabo til en ny vej skal tåle, men det ligger betydeligt over de 58 dB, som er den vejledende støjgrænse for planlægning af nye boligområder.

Når motorvejen er færdig og taget i brug vurderer ekspropriationskommissionen -hvis ejeren anmoder om det - om der er grundlag for at yde erstatning for en del af den ejendomsforringelse, der skønnes at være på de resterende ejendomme tæt på motorvejen. Der gives ikke erstatning for hele forringelsen. En del må ejeren selv bære som følge af den naboretlige tålegrænse.

Endelig vil der efter nærmere regler være mulighed for at søge om tilskud til støjisolering af sin bolig.

Med hensyn til erstatning for omvejskørsel er det ligeledes et forhold, som afgøres af Ekspropriationskommissionen. Praksis er – i overensstemmelse med vejlovens bestemmelse – at der ikke ydes erstatning, når en ejendom får en mere afsides beliggenhed i forhold til det offentlige vejnet i forhold til hidtil.

Det er almindeligt ved store vejprojekter, at nogle af borgerne får ændret deres adgange til offentlig vej og i den sammenhæng kan det også ske, at adgangen til offentlig vej bliver via en privat fællesvej. Fastlæggelsen af nye adgange til offentlig vej foretages af ekspropriationskommissionen efter dialog med ejendommens ejer og anlægsmyndigheden.

Erhvervsliv

Flere myndigheder, organisationer og virksomheder fremfører, at en ny Midtjysk motorvej er vigtig for erhvervslivets fremtidige muligheder i området. Enkelte høringssvar fra privatpersoner bakker op om dette synspunkt. Flere høringssvar bemærker, at erhvervseffekterne vil være størst ved en fuld udbygning af Ny Midtjysk motorvej.

Flere fremfører også vigtigheden af etableringen af en tværforbindelse, der forbinder Ny Midtjysk motorvej med E45, da dette vil skabe et mere robust vejnet og forbedre adgangen til Billund Lufthavn.

Flere har fokus på betydningen af gode vejforbindelser til Billund Lufthavn.

Lokalråd Vejle Vestegn mener, at de få tilslutningsanlæg til motorvejen vil begrænse muligheden for etablering af erhverv. Ligeledes fremhæver man, at motorvejen vil betyde, at landbruget i området vil blive hårdt ramt.

En andelsboligforening i Ejstrup Vang fremfører, at man ikke mener, at erhvervslivet vil have nævneværdig gavn af endnu en motorvej ved Kolding. Man fremfører, at der stadig er ubenyttede erhvervsområder ved Kolding.

Et høringssvar fremfører, at de erhvervsmæssige effekter af en ny motorvej vil være mindre, hvis den nye vej lægges tæt på den eksisterende E45.

Vejdirektoratets bemærkninger:

Der er som en del af VVM-undersøgelsen gennemført analyser af de mulige erhvervsmæssige effekter af en ny midtjysk motorvej. Der er en række metodiske udfordringer i sådanne analyser, og for at få det bedst mulige bud på en ny midtjysk motorvejs effekter på erhvervsudviklingen, anvendes både kvalitative og kvantitative tilgange til analysen.

Det samlede billede af de gennemførte analyser er, at der vil være en generel positiv erhvervsmæssig effekt af en ny vej. Særlig de kvalitative analyser viser, at erhvervslivet forventer både direkte målbare effekter og en række afledte positive effekter som følge af en hurtigere og mere robust transportforbindelse.

Analyserne viser dog også, at de målbare positive besparelser for virksomheder i form af reducerede transporttider for vare og tjenesteydelser, udgør en lille procentvis forbedring i forhold til de nuværende omkostninger. Tilsvarende udgør virksomheders forbedrede adgang til potentielle medarbejdere og kunder også en relativ lille procentandel målt i forhold til nuværende arbejdsstyrke og kundeopland.

Det er en kendsgerning, at etablering af en ny motorvej i åbent land vil påvirke en række landbrug. Som udgangspunkt tilbyder Vejdirektoratet altid berørte landmænd at deltage i en frivillig jordfordeling, med henblik på at begrænse den negative påvirkning på driften af de omkringliggende landbrug.

Antallet af tilslutningsanlæg til en ny motorvej er som oftest til debat. Vejdirektoratets anbefaling om placering af tilslutningsanlæg tager udgangspunkt i en afvejning af en række forhold, herunder hvor mange trafikanter et tilslutningsanlæg kan forventes at betjene, omkostningen til etablering af et tilslutningsanlæg og om det "underliggende" vejnet er egnet til at håndtere trafikken til og fra motorvejen.

Der findes en række eksempler på, at der på et senere tidspunkt etableres nye tilslutningsanlæg på en eksisterende motorvej, i takt med udviklingen af områderne omkring motorvejen og at det trafikale udgangspunkt ændres.

Vejdirektoratet finder det plausibelt, at de positive erhvervsmæssige effekter er størst i områder, som opnår en stor forbedring i adgangen til motorvejsnettet. Omvendt afhænger de samlede erhvervsmæssige gevinster af en ny motorvej af, at den er velplaceret i forhold til at forbedre tilgængelighed og transportmuligheder for det samlede erhvervsliv.

Linjeføring vest eller øst om Billund?

Spørgsmålet om en vestlig eller en østlig linjeføring ved Billund, har været et af de helt centrale diskussions-emner i debatten og høringssvar. Rigtig mange høringssvar omhandler dette spørgsmål. I det følgende er synspunkterne om henholdsvis en vestlig og en østlig linjeføring refereret.

Synspunkter om linjeføring vest om Billund

Mange høringssvar har fokus på den foreslåede løsning vest om Billund. Høringssvarene kan overordnet opdeles i tre grupper:

Anbefaler linjeføring vest om Billund:

Billund Byråd anbefaler en linjeføring vest om Billund med baggrund i forventninger til positive effekter for udviklingen i Grindsted og hele området, samt ønske om understøttelse af fælles byudviklings- og vækstområder i kommunen. Ligeledes fremføres, at en linjeføring vest om Billund vil være med til at styrke en sammenhængende bystruktur, understøtte Billund Byvision, tilgodese fremtidig udvikling i Billund by og forbedre adgangen til nye bolig- og erhvervsområder.

Billund Kommune fremfører videre, at de støjmæssige problemer ved en linjeføring vest om Billund bliver adresseret og reduceret, så udfordringen kan løses i anlægsfasen.

Andre høringssvar bakker op om argumentet om en vestlig linjeførings erhvervsmæssige effekter for den vestlige del af Billund Kommune, samt understøtter turistindustrien bedst.

Det fremføres også, at en linjeføring vest om Billund vil betyde, at en eventuelt kommende krydsning med en jernbane til Billund kan undgås.

Et antal høringssvar argumenterer for en linjeføring Vest om Billund for derved at undgå en linjeføring øst om Billund. Flere høringssvar fremfører, at de naturmæssige konsekvenser ved en linjeføring vest om Billund er mindre.

En borger fremfører, at omvejskørselen for den lille trafikmængde, der kommer fra syd, vil være ubetydelig.

Fraråder linjeføring vest om Billund

En række høringssvar fraråder en linjeføring vest om Billund. Flere fremfører, at vejen vil begrænse mulighederne for byudvikling mod vest, og at motorvejen vil medføre støjgener i boligkvarterer og byudviklingsområder.

Andre påpeger, at en stor del af trafikken har mål i erhvervs- og turistområdet i den østlige del af Billund by, og at det vil medføre masser af trafik gennem byen. En borger efterlyser data for denne trafik gennem byen ved en linjeføring vest om Billund.

Andre hørings svar bemærker, at linjeføring vest om Billund vil føre til opsplitning af Billund Kommune. Motorvejens skadelige påvirkning af den smukke natur omkring Randbøl Hede påpeges af flere.

Et par hørings svar har fokus på de støjgener en motorvej vil have på Grene Kirke og kirkegården.

Et hørings svar påpeger, at en vestlig linjeføring ikke tilfører så store gevinster som en østlig linjeføring.

Forslag til placering af linjeføring, tilslutningsanlæg og skærende veje for løsninger vest om Billund. Billund Kommune og andre anbefaler, at der etableres et tilslutningsanlæg syd for Billund. Billund Kommune fremfører, at dette vil muliggøre etablering af en sydlig omfartsvej omkring Billund, som vil forbedre adgangsforholdene for pendlere og turister, samt aflaste nuværende adgangsveje.

Andre hørings svar fremfører et ønske om et tilslutningsanlæg tæt på Vorbasse.

Energinet bemærker, at der ved forslag Vest er flere steder, hvor eksisterende 400 kV master og ledninger kolliderer med motorvejstracéet. Der gøres opmærksom på, at netop dette 400 kV transmissionsanlæg er bygget med en særlig mastetype "Eagle", som ikke kan forhøjes. Der lægges op til nærmere koordinering, hvis denne linjeføring skal anlægges.

En Borger anbefaler, at den planlagte skærende vej ved Bogholdervej erstattes af en krydsning ved Gillebjergvej.

En borger foreslår at trække Stilbjergvej lidt mod øst (ca. 20-30 meter), da dette samtidig vil give en blødere bue på den "udretning af vejen længere mod nord" som er beskrevet/indtegnet i VVM rapporten.

Vejdirektoratets bemærkninger:

VVM-redegørelsen beskriver i detaljer de relevante forhold ved en motorvejsforbindelse vest om Billund. I relation til de indkomne bemærkninger kan her fremhæves, at en linjeføring vest om Billund vil forbedre vejbetjeningen af områder omkring Vorbasse, Grindsted og den vestlige del af Billund væsentligt. Denne linjeføring vil være 6-7 km længere end en tilsvarende linjeføring øst om Billund, og dermed give mindre gevinster for den gennemkørende trafik. Samtidig vil den længere motorvejsstrækning medføre en højere anlægsmkostning.

De støj mæssige konsekvenser af en motorvej vest om Billund er belyst i VVM-redegørelsen og temakort på projektets hjemmeside. Det er Vejdirektoratets vurdering at anvendelse af støjskærme på strækningen ved Billund ikke vil være en formålstjenlig løsning, da afstanden mellem vejen og de planlagte byudviklingsområder er så stor, at den støj dæmpende effekt af støjskærme vil være meget ringe.

De natur- og landskabs mæssige forhold omkring en linjeføring vest om Billund er ligeledes beskrevet detaljeret i VVM-redegørelsen. Såvel linjeføringerne øst som vest om Billund, vil have en væsentlig påvirkning af

naturlokaliteter. På visse kriterier er den vestlige linjeføring mest skånsom, mens den østlige linjeføring på andre kriterier er den mest skånsomme.

Vejdirektoratet har set på mulighederne for placering af et tilslutningsanlæg sydvest for Billund, og vurderer, at et tilslutningsanlæg kun vil være relevant, hvis det underliggende kommunale vejnet udbygges, sådan at trafikken til og fra motorvejen får mere direkte forbindelser til de store turmål.

Vejdirektoratet er indstillet på at gå i dialog med Billund Kommune om på længere sigt at finde et passende sted for tilslutning af en eventuelt kommende kommunal omfartsvej. Et eventuelt kommende tilslutningsanlæg bør placeres 5-10 km syd for tilslutningen af Grindstedvej. En evt. tilslutning i nærheden af Vorbasse bør også have en god forbindelse til rute 369.

Projektet indeholder allerede en passage under motorvejen ved Gilbjergvej samt en passage over motorvejen ved Bogholdervej/Trøllundvej.

Forslaget om fremtidig placering af forlagt Stilbjergvej vil blive vurderet efter en drøftelse med ejerne af de tilgrænsende ejendomme.

Synspunkter om linjeføringer øst om Billund

Anbefaler linjeføring øst om Billund:

En række høringssvar fra myndigheder, virksomheder og privatpersoner anbefaler en linjeføring øst om Billund, da denne løsning er den korteste og billigste løsning, samt giver den største samfundsøkonomiske gevinst og den største trafikale aflastning af E45.

Andre høringssvar har fokus på, at en linjeføring øst om Billund vil give den bedste trafikbetjening af de trafiktunge tur mål i den østlige del af Billund, herunder Billund Lufthavn, Legoland, Lalandia, WOW-park og størstedelen af byens hoteller. Der argumenteres også for, at en løsning øst om Billund vil reducere den tunge trafik gennem Billund by og forbi indgangen til Legoland.

Andre argumenterer for en linjeføring øst om Billund for at undgå en linjeføring vest om Billund. Der argumenteres bl.a. med mulighederne for byudvikling i Billund Vest og mindre støjgener for byen.

Haderslev Stift, Ribe Stift og Grene Provsti anbefaler forslag Ø1 (Vandel- øst om Billund til Haderslev) ud fra den betragtning, at denne løsning vil påvirke kirker og kirkeomgivelser mindst.

Fraråder linjeføring øst om Billund

Mange høringssvar fraråder en linjeføring øst om Billund. De fleste argumenterer med, at motorvejen vil have stor negativ påvirkning af naturområderne og istidslandskabet øst og syd for Billund. Randbøl Hede, Syvårssøerne, Vejle Ådal og Heste dalen fremhæves af flere.

Særligt områdets rekreative værdier omtales af mange, herunder også stilheden i naturområderne og muligheden for at besøge de mange fortidsminder langs Hærvejen. Mange vandrere, cyklister og ryttere anvender området rekreativt. Syvårssøerne fremhæves også som et område med store landskabelige og rekreative værdier.

Flere høringssvar påpeger motorvejens støjpåvirkning af naturen generelt og andre høringssvar udtrykker bekymring for påvirkningen af stilleområdet udlagt i Vejle Kommunes kommuneplan. Trafikstøj ved Randbøl Kirke og Kirkegård fremføres også som et problem.

Områdets rige dyreliv, som også omfatter flere beskyttede arter, beskrives i flere høringssvar. Et høringsnotat nævner hasselmus, traner, vendehals, natteravn og flere arter af flagermus.

Ligeledes fremhæves områdets landskabelige værdier af mange. Flere fremhæver Hestedalen og den påvirkning en dalbo vil have på det sted.

Flere høringssvar fremhæver det problematiske i at føre en motorvej gennem et område med mange værdifulde fortidsminder.

Erhvervspark Vandel beskriver motorvejens mulige påvirkning af Erhvervsparkens område og i særdeleshed gennemskæringen af en af Nordeuropas største solcelleparker. Man påpeger, at der i området ikke findes ledige arealer til genopsætning af de solceller, der skal nedtages for at give plads til motorvejen.

Randbøl og Nørup sogne påpeger det problematiske i en motorvejs gennemskæring af Randbøl Sogn, og fremfører, at en linjeføring øst om Vandel vil være endnu mere alvorlig.

Et antal borgere i området har indsendt hørings svar, hvor man frabeder sig motorvej i nærheden af deres ejendomme. De fleste med argumenter om tab af herlighedsværdi.

Linjeføring øst om Vandel

Et antal hørings svar fraråder en linjeføring øst om Vandel. Argumenterne for dette er først og fremmest natur, miljø og nærhed til Vandel by. Påvirkningen af støjfølsomme friluftsområder vurderes at være omfattende, og støjpåvirkningen af Rodal fremhæves.

Et par hørings svar har fokus på de særlige natur- og miljømæssige problemer ved en linjeføring øst om Vandel, herunder nærheden til Vejle Å-systemet.

En motorvejs negative betydning for det lokale vejnet, og sammenhængen i området benævnt Firhøjeland med skoler og foreningsaktiviteter fremhæves. Et hørings svar påpeger, at det vil medføre øget landbrugstrafik gennem Vandel by.

Et hørings svar nævner, at linjeføringen øst om Billund vil gå gennem Vandel Erhvervsparkes store solcellepark, men at denne løsning ikke vil ødelægge et unikt historisk landskab og medføre mindre støjgener end en løsning øst om Vandel.

En borger anbefaler en linjeføring øst om Vandel med det argument, at denne løsning er kortest og har et anlægsoverslag, der er 43 mio. kr. lavere end en linjeføring Vest om Vandel.

Vejdirektoratets bemærkninger:

VVM-redegørelsen beskriver detaljeret de økonomiske, trafikale, natur- og landskabsmæssige forhold ved en linjeføring øst om Billund.

Når det gælder økonomiske og trafikale forhold, vurderes en linjeføring øst om Billund bedre end en linjeføring vest om Billund. Vurderingerne af en motorvejs påvirkning af vejens omgivelser giver ikke et tilsvarende entydigt billede af, hvilken linjeføring der er bedst.

Miljøkonsekvensvurderingen af projektets forskellige løsningsmuligheder har vurderet på en række forskellige kriterier, herunder påvirkning på antal og værdi af naturhotspots og beskyttet natur.

På kriteriet "Naturhotspot" konkluderes bl.a. (Miljøkonsekvensvurdering del 2 – Natur, side 379 -):

"at de seks forslag berører stort set lige mange hotspots, og at de alle vil medføre stor påvirkning på flere hotspots. Ved rangering af forslagene i forhold til påvirkning af naturen påvirker motorvejsforslag Vest 1 og Øst 1 naturen mest, mens forslag Øst 3 påvirker naturen mindst.

Generelt er påvirkning af naturen mindre ved de østlige motorvejsforslag end de vestlige, uden at forskellen er meget markant. Varianten øst om Vandel har mindre påvirkning end motorvejsforslagene vest om Vandel.

Hvis påvirkninger af værdifulde lokaliteter uden for hotspots tages med i den samlede vurdering af de seks forslag, er forskellene i forhold til naturpåvirkninger lidt mindre tydelige, men det ændrer ikke på, at de østlige forslag har mindre påvirkninger end de vestlige, og varianten øst om Vandel har mindst påvirkning."

På kriteriet "Beskyttet natur" konkluderes bl.a.:

"at de forslag, der har størst arealpåvirkning af beskyttet natur, er Vest 1 og derefter Øst 1. Herefter følger de andre vestlige forslag (Vest 2 og 3), som påvirker større areal af beskyttet natur end Øst 2 og Øst 3. Varianten øst om Vandel påvirker mindst areal af beskyttet natur.

De østlige forslag påvirker dog mere areal af beskyttede overdrev og søer end de vestlige. Generelt gælder det for etablering af erstatningsnatur, at udvikling af god naturtilstand tager mange år. Erstatning af overdrev er en mere langvarig proces end de øvrige naturtyper, da naturtypen er lang tid om at udvikle sig (oftest op til 20-50 år). Noget af den natur, der berøres af de østlige forslag, kan altså være sværere at erstatte."

Det er Vejdirektoratets vurdering, at en linjeføring øst om Vandel vil påvirke Vandel by mere end en linjeføring mellem Billund og Vandel.

Synspunkter om linjeføring til Haderslev

Anbefaler linjeføring til Haderslev (V1 og Ø1):

En række hørings svar, herunder borgmestre fra Billund-, Esbjerg-, Herning-, Varde-, og Vejen Kommune samt Vejen byråd, ser gerne en vestlig linjeføring fra Haderslev og vest om Billund (Vest 1). De primære argumenter for en vestlig linjeføring er de forventede positive effekter på erhvervsudviklingen. Forbedret servicering af Vamdrup og Lunderskovområdet nævnes ligeledes.

Viborg byråd og flere andre anbefaler en løsning fra Haderslev og øst om Billund (Øst 1). De primære argumenter er, at Øst 1 er den samfundsøkonomisk mest rentable og bidrager bedst til trafikal aflastning af E45.

Andre hørings svar udtrykker forventning om en lavere anlægsomkostning ved en vestlig linjeføring.

Fraråder linjeføring til Haderslev (V1 og Ø1):

En gruppe af hørings svar udtrykker bekymring for motorvejens påvirkning af St. Andst. Særlig støjpåvirkning og deraf afledte konsekvenser for ejendomspriser og bosætning fremhæves af mange. Det beskrives, at St. Andst i dag er den by i Vejen Kommune, hvor der er næstflest tilflyttere, og at byen i dag har et rigt for- eningsliv og et meget populært børne- og skolecenter. Der udtrykkes også bekymring for øget trafik gennem byen til motorvejstilslutningen ved Gestenvej.

En anden gruppe af hørings svar omhandler området omkring landsbyen Stepping. Der udtrykkes frygt for, at en motorvej vil få alvorlige konsekvenser for lokalsamfundet i form af støjpåvirkning, faldende huspriser, mindre lyst til bosætning i området og ringere adgang til Revsøskov. Påvirkning af områdets dejlige natur og betydningen for klokkefrøer og dådyr fremhæves.

Flere hørings svar udtrykker bekymring for en motorvejs betydning for velfungerende lokalsamfund og den fortsatte udvikling af landsbyerne langs linjeføringen. Hjerndrup Kirke udtaler, at en linjeføring vest for kirken med sikkerhed vil komme til at genere alle Hjerndrup Sogns borgere, idet sognet så vil være klemmt inde mellem to motorveje, og dermed støjpåvirket uanset vindretning.

Et hørings svar beskriver, at byudviklingen i Lunderskov og Vamdrup sker mod vest og sydvest, og at løsningen til Haderslev derfor vil medføre øget støjbelastning af disse områder og afskære byerne for yderligere byudvikling i den retning. Man anbefaler derfor en af de mere østlige løsninger, da man derved angiveligt vil påvirke færre borgere med støj. Ligeledes udtrykker et hørings svar frygt for påvirkning af et nyt boligområde under udbygning nord for Lunderskov, hvor der på nuværende tidspunkt er solgt 27 af i alt 115 byggegrunde. Man anbefaler, at motorvejen placeres et sted, hvor færre mennesker bliver påvirket så voldsomt.

Flere hørings svar udtrykker bekymring for vejens placering tæt på deres ejendomme med deraf følgende støjgener, værdiforringelse af ejendommene og frygt for ikke at kunne sælge ejendommene.

Et hørings svar anerkender, at en motorvej kan medføre vækst i området, men fremfører samtidig, at behovet for vækst i området ikke er så stort som i Vestjylland, hvor vejen foreslås placeret.

Konkrete forslag og problemstillinger ved linjeføring til Haderslev:

Motorvejen vil forløbe relativ tæt på landsbyen St. Andst. Vejen Kommune og flere andre påpeger de støjmæssige udfordringer, der er ved denne placering.

Et høringssvar beskriver en alternativ løsning for Gejsingvej, der – i tilfælde af anlæg af V1 eller Ø1 – bør anlægges på østsiden af Gjesingvej 22.

En borger gør opmærksom på psykiatrisk bosted på Pottehusvej i Vamdrup, hvor beboerne har brug for fred og natur, men ikke længere kan bo der, hvis motorvejen kommer så tæt på dem (100 m).

RC Klubben Falcon (modelflyveklub for flyvning udendørs) påpeger, at deres flyveplads, beliggende på adressen Varregårdsvej 12, Veerst, 6600 Vejen, vil blive kraftigt påvirket af løsningen Øst 1.

Vejdirektoratets bemærkninger:

En mere vestlig linjeføring blev introduceret i den indledende offentlige høring af projektet, hvor fire kommuner indgav et fælles høringssvar med ønske om også at inddrage en mere vestlig løsning. En sådan løsning er i tråd med kommissoriet for VVM-undersøgelse, hvor det fremgår, at undersøgelsen skal omfatte løsninger fra Haderslev via Billund til Give. Dette er en ændring i forhold til opdraget for de tidligere undersøgelser, hvor tilslutningspunktet til E45 har været ved Christiansfeld eller nord herfor.

Der er i arbejdet med placering af motorvejen i landskabet lagt vægt på, at vejen så vidt muligt placeres i en acceptabel afstand til sammenhængende bysamfund for at begrænse påvirkningen af disse, herunder med støj. Samtidig skal der ved placering af en ny motorvej også tages hensyn til en lang række tekniske og naturmæssige forhold, og det fremlagte forslag til linjeføring vurderes at varetage en sammenvejning af alle disse hensyn bedst muligt.

Vejdirektoratets anlægsoverslag for de forskellige løsninger tyder ikke på, at anlæg i en vestlig linjeføring vil være billigere end anlæg i en mere østlig linjeføring.

Bemærkninger til motorvejsløsningerne 2 og 3 omkring E20 Esbjergmotorvejen

En række henvendelser, herunder en underskriftsindsamling med 63 underskrivere, fokuserer på de udfordringer en linjeføring forbi Lejrskov (løsningerne V2, V3, Ø2 og Ø3) vil have på lokalområder som helhed.

Mange udtrykker bekymring for den støjbelastning motorvejen vil påføre området og boligerne i området. Der udtrykkes bekymring for, at støjbelastning vil påvirke området generelt negativt og medføre værditab for ejendommejerere i området.

Flere nævner, at man har bosat sig i området på baggrund af områdets landlige omgivelser og herligheds-værdier. Man frygter, at motorvejen vil påvirke de kvaliteter, man søgte, da man flyttede til området.

Mange har også fokus på motorvejens påvirkning på naturen i området, og den barrierevirkning en motorvej vil have i forhold til transport til samfundsfunktioner i området. Flere nævner motorvejens nærhed til middelalderkirken i Lejrskov og delingen af sognet som et problem.

Mange fokuserer på de udfordringer en nedlæggelse af det nuværende tilslutningsanlæg nr 65, Lunderskov Øst, vil have i form af omvejskørsel for trafikken til og fra området. Kolding Kommune oplyser, at tilslutningsanlægget benyttes af 7.000 køretøjer dagligt, og dermed er blandt de mest benyttede mellem Kolding og Esbjerg. Kommunen anbefaler ved en løsning øst om Lunderskov, at der etableres ny tilslutningsmulighed i området samt udbygning af det kommunale vejnet i fornødent omfang.

Omvejskørselen vil også betyde længere køretid for udrykningskøretøjer.

Vejdirektoratets bemærkninger:

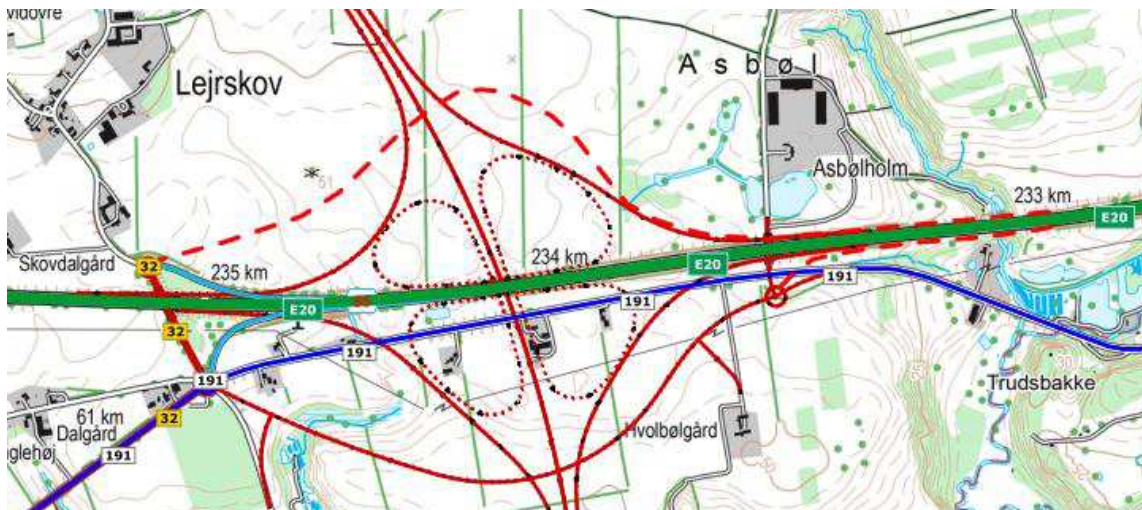
De linjeføringer, der passerer E20 øst for landsbyen Lejrskov, medfører at til- og frakørselsramperne ved det halve østvendte tilslutningsanlæg 65, Lunderskov Øst ikke kan opretholdes på grund af nærheden til det nye motorvejskryds. Tilslutningsanlægget er i 2020 benyttet af ca. 2700 køretøjer i døgnet (ÅDT) på hver rampe.

Der er udført en trafikundersøgelse på baggrund af GPS-data, der viser køreturenes start- og slutpunkter i perioden september-november 2019. Langt den største del af turene har udgangspunkt i området sydvest for frakørsel 65 langs rute 32 og 191 fra Ribe til Lunderskov, herunder fra St. Andst, Vejen, Rødding og Vamdrup.

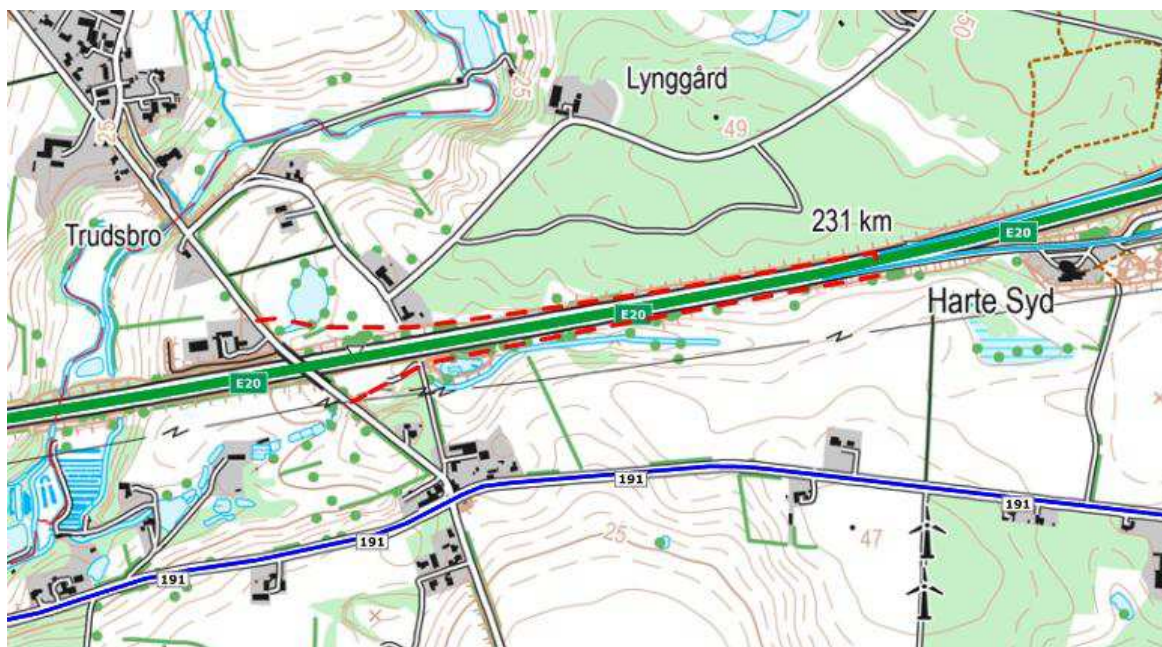
En mindre del af trafikken har udgangspunkt i området nord for E20 fra landsbyerne Jordrup, Fynslund, Eg-holt og Lejrskov.

Vejdirektoratet har set på to muligheder for at opretholde østvendte ramper i nærheden (markeret med røde stiplede streger på nedenstående kort).

Forslag 1 er forbundet med motorvejskrydsets østlige tangentramper og i forslag 2 er anlægget placeret længere mod øst ved Fynslundvej:



Forslag 1 er vejvisningsmæssigt mere uoverskueligt og medfører meget store udgifter til nye bygværker ved passagen af motorvejskrydset på nordsiden ved Lejrskov Kirke og yderligere udvidelse eller udskiftning af motorvejsbroen ved Asbølholm og faunapassagen ved Trudså.



Forslag 2 medfører, at trafikanterne på rute 191 skal igennem flere kryds for at benytte anlægget, og det er desuden nødvendigt at anlægge parallelramper på E20 hen til det eksisterende rasteanlæg Harte af hensyn til den korte afstand mellem rampetilslutningerne.

Konsekvensen ved ikke at etablere et nyt frakørselsanlæg som afløsning for <65>Lunderskov Øst, er, at trafikken skal bruge de alternative køreruter, som beskrives nedenfor, for at komme på motorvejsnettet og til de øvrige slutmål.

Trafikken sydvest for E20, som i dag bruger rute 32 og 191, vil alternativt kunne benytte frakørslerne på E20 ved Holsted, Brørup, Vejen eller Lunderskov Vest for at komme mod øst på E20. Ved valg af den bedste løsning vil køretiden kun øges med 1-2 minutter.

Trafikken nord for E20 vil kunne benytte Fynslundvej og Esbjergvej for at komme på motorvej E45 ved frakørsel <64>Kolding Vest eller alternativt til slutmål i Kolding by og omegn. For trafikanter fra Jordrup og Fynslund vil køretiden stort set være den samme som i dag.

De to alternative forslag vil hver især, på grund af de ændrede tilkørselsforhold, medføre længere transporttid end i dagens situation. Løsningerne vil samtidig have en relativ høj anlægsomkostning i forhold til de trafikale gevinster, der kan opnås ved de alternative forslag. Vejdirektoratet kan på den baggrund ikke anbefale etablering af et nyt østvendt tilslutningsanlæg til erstatning for tilslutningsanlægget Lunderskov Ø.

Synspunkter om linjeføring til Christiansfeld

Anbefaler linjeføring til Christiansfeld (V2 og Ø2):

Haderslev Byråd anbefaler, at der arbejdes videre med løsning Øst 2, da denne løsning vurderes at give mest værdi i form af rejsetidsgevinster for borgere og erhvervsliv, samt laveste omkostninger til anlæggelse.

Enkelte andre høringssvar anbefaler ligeledes en løsning via Christiansfeld eller Taps, med det argument, at man derved friholder områderne omkring løsningen til Haderslev.

Fraråder linjeføring via Christiansfeld (V2 og Ø2):

Flere høringssvar fraråder en linjeføring via Christiansfeld. En stor del af høringssvarene påpeger motorvejens støjgener på omgivelserne med deraf følgende negative konsekvenser for områdets herlighedsværdi og beboelser. Støjbelastningen af Lejrskov kirke og kirkegård fremhæves som et selvstændigt problem.

Et høringssvar anbefaler, at den eksisterende motorvej mellem Haderslev og Christiansfeld eller Taps ikke udbygges, da man frygter, at dette vil medføre meget mere støj. Man ønsker ligeledes ikke at afgive jord til motorvejen.

Flere høringssvar beskriver de negative konsekvenser for lokalsamfundene ved en gennemskæring med en motorvej og nedlæggelse af skærende lokalveje. Lejrskov/Jordrup menighedsråd nævner det problematiske i gennemskæring af sognet.

Motorvejens støjbelastning og påvirkning på dyrelivet og faldende huspriser omkring Ødis og Ødis Bramdrup beskrives som problematisk (fælles for løsningerne via Taps og Christiansfeld).

Konkrete forslag og problemstillinger ved linjeføring via Christiansfeld:

Der er et konkret forslag om ændret placering af samkørselspladsen ved tilslutningsanlæg 66, Christiansfeld, i forslagene V2, V3, Ø2 og Ø3.

En gruppe af høringssvar påpeger det problematiske i nedlæggelse af tilslutningsanlægget Lunderskov øst. (fælles for løsningerne via Taps og Christiansfeld).

Vejdirektoratets bemærkninger:

Arealudnyttelsen i form af bebyggelse til beboelse, er generelt højere omkring de østlige linjeføringer end omkring de mest vestlige linjeføringer.

Der er som en del af arbejdet med de forskellige linjeføringer gennemført såkaldte "nærhedsanalyser", hvor antallet af boliger indenfor forskellige afstande til motorvejen sammentælles. Disse analyser viser, at en linjeføring via Christiansfeld (Vest 2 og Øst 2) medfører et lidt lavere antal beboelser indenfor en korridor på 500 m fra motorvejen end en mere vestlig linjeføring (Vest 1 og Øst 1).

I området nord for E20 er der i dag et ret fintmasket net af lokalveje. Det vurderes, at områdets funktioner kan opretholdes, og at omvejskørsel vil være på et acceptabelt niveau, selvom en del af disse lokalveje på tværs af motorvejen vil blive afbrudt. Det vurderes, at adgangen til de rekreative funktioner i Fovslet skov og Svanemosen kan opretholdes på et acceptabelt niveau.

Forslaget om ændret placering af samkørselspladsen ved tilslutningsanlæg 66 er noteret, og vil blive vurderet nærmere, hvis det besluttes at gå videre med denne linjeføring.

Vejdirektoratets bemærkninger om tilslutningsanlægget Lunderskov Ø er beskrevet ovenfor.

Synspunkter om linjeføring til Taps

En linjeføring via Taps blev inddraget i undersøgelsen efter den indledende offentlighedsfase om projektet. Her blev synspunktet om, i videst muligt omfang at udbygge eksisterende motorvej frem for anlæg af ny motorvej, fremført af mange.

Et stort antal høringssvar fremfører også i denne afsluttende offentlige høring anbefalinger om udbygning af E45 frem for anlæg af ny motorvej. Enkelte af disse, herunder Danmarks Naturfredningsforening Haderslev Afdeling, ser en linjeføring via Taps som en mulighed.

Argumenterne er dels, at denne løsning medfører den korteste strækning af ny motorvej i åbent land, dels at trafikbelastningen (og dermed behovet for aflastning) er størst umiddelbart syd for Kolding.

En række høringssvar fokuserer på de natur- og landskabsmæssige problemer, der vil være ved en motorvejskrydsning af Kolding Ådal og nærhed til Svanemosen, hvor en del nu er udlagt til Natura 2000-område. Områdets rige dyreliv fremhæves i flere høringssvar.

Flere høringssvar har ligeledes fokus på en motorvejs støjgene på området. Det forhold, at en del ejendomme ved denne linjeføring vil være påvirket af støj fra to motorveje, beskrives ligeledes.

Øget støjbelastning, som følge af udbygning af eksisterende E45, nævnes også i et høringssvar. Fald i ejendomspriser nævnes ligeledes som et problem ved en placering af vejen via Taps.

Vejdirektoratets bemærkninger:

En linjeføring via Taps vil i forhold til de øvrige undersøgte linjeføringer medføre en kort strækning med ny motorvej i åbent land. Miljøvurderingen konkluderer tilsvarende, at særligt løsning øst om Billund vil påvirke færrest naturhotspot og mindst beskyttet natur.

Området omkring Svanemosen er ret tæt bebygget. En stor del af området er i dag belastet af støj fra E45, og ved etableringen af en ny motorvejsforbindelse via Taps (Vest 3 eller Øst 3) vil antallet af støjbelastede boliger stige. Det er forudsat, at de mest støjbelastede boliger i området omkring sammenfletningen med E45 tilbydes ekspropriation ved gennemførelse af en løsning via Taps.

Løsningerne via Taps vil medføre udbygning af en længere strækning af den eksisterende E45, hvilket i anlægsfasen vil medføre større gener for trafikafviklingen end de øvrige løsninger, der i større omfang anlægges i åbent land.

Øvrige bemærkninger

VVM-proces og beslutningsproces

Flere høringssvar fremfører kritik af VVM-undersøgelsen og beslutningsprocessen omkring en Ny Midtjysk motorvej. Nogle udtrykker kritik af, at tre af de fem planlagte borgermøder blev aflyst og erstattet af videopræsentation og mulighed for dialog via elektroniske medier. Det fremføres bl.a., at man ikke finder den lovpligtige høringsfase er gennemført korrekt.

Blandt de mange – og mangeartede kritikpunkter – kan her fremhæves en række metodiske og juridiske kritikpunkter, som har direkte relation til VVM-redegørelsen.

Nogle nævner, at VVM-undersøgelsen ikke lever op til kravene ved ikke at medtage et alternativ, som ikke påvirker beskyttede arter og naturtyper. Andre fremfører, at udbygning af eksisterende E45 burde indgå som et alternativ.

Der fremføres i flere høringssvar, at VVM-undersøgelsen ikke lever op til VVM-direktivet. Konkret nævnes fuglebeskyttelsesdirektivet og habitatdirektivets art. 6, habitatdirektivets artikel 16, samt Aarhus konventionens artikel 9.

Andre nævner, at man i VVM-redegørelsen ikke overholder EU's og WHO's anbefalinger for støj på 53 dB.

Der udtrykkes kritik af, at CO₂ og klimaregnskab ikke følger regeringens målsætning om 70 % reduktion, og at man ikke prissætter skadevirkningerne på sundhed, tab på ejendomsværdier, natur, m.m.

Der udtrykkes af flere kritik af den anvendte metode til beregning af samfundsøkonomisk forrentning, herunder værdisætning af tidsgevinster og indregning af provenu fra brændstofafgifter.

En borger kritiserer, at den samfundsøkonomiske forrentning er beregnet med en budgetreserve på 15%, hvor man i tidligere projekter har anvendt 30% reserve.

DN Vejle fremfører, at værdisætningen af ikke-markedsprissatte effekter af trafikinvesteringerne er meget usikre, og at der er en række effekter, som slet ikke opgøres og medtages i analyserne. Man mener ikke, cost-benefit-analyser er velegnede til at danne grundlag for beslutninger om infrastrukturinvesteringer.

En borger påpeger, at tab og påvirkning af private ejendomsværdier for op til 30,97 milliarder ikke indregnes i de samfundsøkonomiske beregninger

Flere nævner af Femern-forbindelsen og udbygning af E45 fra Vejle til Randers ikke indgår som forudsætning for de gennemførte beregninger.

Koordinering med andre myndigheder og infrastrukturejere,

Energinet bemærker, at for forslag Vest ses at være flere steder, hvor eksisterende 400 kV master og ledninger kolliderer med motorvejstraceet. Der gøres opmærksom på, at netop dette 400 kV transmissionsanlæg er bygget med en særlig mastetype "Eagle", som ikke kan forhøjes. Der lægges op til nærmere koordinering, hvis denne linjeføring skal anlægges.

Energinet Gastransmission bemærker, at der – afhængig af det endelige valg af linjeføring – vil være forskellige emner, der skal belyses yderligere:

Krydsning: Fem mulige krydsningspunkter mellem N-gasledning og motorvej. På én af lokaliteterne er der også en problemstilling om nærføring. Yderlig en lokalitet med problemstilling omkring nærføring- og risikovurdering.

Region Syddanmark udtaler om råstofområder: Generelt vurderer regionen, at de forskellige linjeføringer i et forholdsvis begrænset omfang vil beslaglægge råstofressourcer. Der er dog en undtagelse, nemlig linjeføringen tværs over graveområdet "Vandel (Hofmansfeld)".

Vejdirektoratets bemærkninger:

Det er beklageligt, at det ikke lykkedes at gennemføre alle de fem planlagte fysiske borgermøder. Det er dog Vejdirektoratets opfattelse, at erstatningen af de fysiske borgermøder i Kolding, Vejen og Haderslev kommuner med videopræsentationer og mulighed for dialog med Vejdirektoratets fagfolk, er en rimelig erstatning for de aflyste fysiske møder. Selvom den afsluttende offentlige høring ikke forløb helt som planlagt, så er der Vejdirektoratets klare opfattelse at høringen af VVM-redegørelsen til fulde lever op til de lovmæssige krav til en sådan høring.

Det bemærkes, at cost-benefit-analyse/den samfundsøkonomiske analyse er et delelement i den samlede VVM-redegørelse, der er fremstillet med henblik på at danne grundlag for beslutning om en evt. ny midtjysk motorvej.

I den samfundsøkonomiske analyse opregnes fordele og ulemper ved en ny midtjysk motorvej i kroner og øre, så langt som metodeforskrifterne i den seneste udgave af Transportministeriets Regnearksmodel for Samfundsøkonomisk Analyse for transportområdet, tillader det. For en væsentlig del hviler opgørelsen af effekter på en opgørelse af tidsgevinster og tidstab i transporten, der 'vejes' med tidsværdier fra et tidligere dansk studie af tidsværdier for forskellige typer af rejser.

Ændringer af ejendomsværdier indgår ikke i den anvendte samfundsøkonomiske metode, idet f.eks. værdistigninger på ejendomme vurderes at afspejle bedre transportmuligheder og dermed 'dækkes ind' af opgørelserne af tidsgevinster. I forhold til nabo-gener ved øget eller reduceret trafik beregnes ændringer i det såkaldte 'støjbelastningstal' som et grundlag for at beregne ændrede sundhedsrelaterede omkostninger, der er knyttet til støj.

Forventede omkostninger til ekspropriationer af ejendomme langs motorvejen indgår også i den samfundsøkonomiske beregning.

Den samfundsøkonomiske metode har gennemgået en løbende udvikling med bl.a. opdateringer af værdi/omkostning ved forskellige effekter, når grundlag og enighed/konsensus om opregningen af nye eller ændrede effekter forelå. Metoden skønnes at dække de væsentligste fordele og ulemper ved nye infrastrukturprojekter, men der er og vil altid være effekter, der ikke med rimelighed kan opgøres i kroner og øre og indgå i opgørelsen. Et eksempel på dette er visuelle gener, der ikke dækkes i den samfundsøkonomiske analyse, men som i stedet dækkes af VVM-redegørelsens beskrivelse og visualiseringer af vejforløbet.

Vejens anlægsomkostninger er opgjort med udgangspunkt i 'Ny offentlig anlægsbudgettering' og dermed 15% i reserver i VVM-undersøgelsen. Ændringen i reservens størrelse fra 30 % til 15 % er besluttet centralt for alle Vejdirektoratets projekter på landjord. Ændringen er begrundet i, at anlægsbudgetteringen for vejprojekter på landjord er så veludviklet, at der sjældent har været brug for at trække på de reserver, der tidligere blev hensat.

Når der foreligger en politisk afklaring om projektet, vil Vejdirektoratet tage kontakt til de relevante lednings ejere og myndigheder med henblik på koordinering og mindre tilpasninger af vejprojektet med henblik på begrænse påvirkningen af eksisterende forsyningsinfrastruktur.