

Forslag

til

Lov om anlæg af motorvej mellem Give og Billund Vest^[1]

Kapitel 1

Anlægsprojektet

§ 1. Transportministeren bemyndiges til at anlægge en ca. 18 km lang motorvej med 4 vognbaner og nødspor mellem Give og Billund Vest, herunder

- 1) nedlægge dele af statsvejen Farrevej (rute 30),
- 2) nedklassificere en delstrækning af Billundvej (rute 30),
- 3) omlægge jernbanen Vejle – Herning på en ca. 1 km lang strækning omkring jernbanens krydsning med motorvejsprojektet og
- 4) anlægge og omlægge lokale veje og stier, herunder kommunale veje og stier samt private veje og fællesveje.

Stk. 2. Kort over anlægsprojektet nævnt i stk. 1, fremgår af bilag 1.

Stk. 3. Transportministeren overdrager de lokale veje og stier, jf. stk. 1, nr. 4, til Vejle og Billund kommuner og de private vejere i takt med færdiggørelsen.

§ 2. Transportministeren kan foretage de dispositioner, som er nødvendige med henblik på gennemførelsen af anlægsprojektet nævnt i § 1.

Kapitel 2

Rammerne for projektets miljømæssige påvirkninger

§ 3. Anlægsprojektet nævnt i § 1 skal gennemføres inden for rammerne af de udførte vurderinger af projektets indvirkninger på miljøet, jf. kapitel 2 a i lov om offentlige veje m.v.

§ 4. Anlægsmyndigheden udfører afværgeforanstaltninger ved gennemførelsen af anlægsprojektet nævnt i § 1, i henhold til den gennemførte miljøkonsekvensvurdering, jf. kapitel 2 a i lov om offentlige veje m.v.

^[1] Loven indeholder bestemmelser, der gennemfører dele af Rådets direktiv 92/43/EØF af 21. maj 1992 om bevaring af naturtyper samt vilde dyr og planter, EF-Tidende 1992, nr. L 206, side 7, som ændret senest ved Rådets direktiv 2013/17/EU af 13. maj 2013, EU-Tidende 2013, nr. L 158, side 193, og dele af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/147/EF af 30. november 2009 om beskyttelse af vilde fugle, EU-Tidende 2010, nr. L 20, side 7.

Kapitel 3

Fravigelse af anden lovgivning og klageadgange

§ 5. Anlægsprojektet nævnt i § 1 kræver ikke tilladelse efter § 35, stk. 1 i lov om planlægning, § 8 i lov om forurennet jord, § 7 i lov om råstoffer og § 65, stk. 1 og 2, i lov om naturbeskyttelse, §§ 6 og 38 i lov om skove samt regler fastsat i medfør af § 20, stk. 2, i lov om naturbeskyttelse.

Stk. 2. Reglerne om kommune- og lokalplaner i lov om planlægning, §§ 23, 24 og 26 a i lov om naturbeskyttelse, reglerne i museumslovens kapitel 8 og kapitel 8 a og lov om landbrugsejendomme finder ikke anvendelse på anlægsprojektet nævnt i § 1.

Stk. 3. Hensynene bag bestemmelserne i stk. 1 og 2, varetages af transportministeren.

§ 6. Kommunalbestyrelsens afgørelser vedrørende anlægsprojektet nævnt i § 1, som træffes efter lov om miljøbeskyttelse, lov om naturbeskyttelse, byggeloven, lov om vandforsyning m.v. og lov om vandløb med undtagelse af kapitel 13 og regler udstedt i medfør af disse love, kan ikke påklages til anden administrativ myndighed, jf. dog stk. 2.

Stk. 2. Kommunalbestyrelsens afgørelser vedrørende anlægsprojektet i henhold til de love og regler, der er nævnt i stk. 1, kan påklages til transportministeren.

Stk. 3. Transportministeren kan beslutte at overtage kommunalbestyrelsens beføjelser efter de love og regler, der er nævnt i stk. 1, i en nærmere bestemt sag, der vedrører anlægsprojektet.

Stk. 4. De kommunale tilsynsmyndigheder fører ikke tilsyn med kommunalbestyrelsens dispositioner og undladelser i sager omfattet af stk. 1, herunder afgørelser om aktindsigt i disse sager.

Stk. 5. Transportministeren kan til brug for behandlingen af sager efter stk. 2 og 3 fastsætte regler om kommunalbestyrelsens pligt til at tilvejebringe oplysninger, herunder om, at oplysningerne skal afgives i en bestemt form, til brug for en vurdering af forhold, der reguleres efter de love og regler, der er nævnt i stk. 1, inden for den pågældende kommune.

Kapitel 4

Ledningsarbejder

§ 7. Arbejder på ledninger i eller over arealer i området, hvor anlægsprojektet nævnt i § 1 skal gennemføres, herunder om nødvendigt flytning af ledninger, i forbindelse med arbejder, der iværksættes af anlægsmyndigheden under gennemførelsen af anlægsprojektet, betales af ledningsejeren, jf. dog stk. 2.

Stk. 2. Stk. 1 finder ikke anvendelse, hvis andet er særligt bestemt ved aftale, ved kendelse afsagt af en ekspropriationskommission nedsat i henhold til lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom eller ved afgørelse truffet af en kommunalbestyrelse efter §§ 37 og 38, jf. § 40 i lov om vandforsyning m.v.

Stk. 3. Arbejder på ledninger, jf. stk. 1, udføres af vedkommende ledningsejer, medmindre andet er særlig aftalt eller fremgår af stk. 2.

§ 8. Anlægsmyndigheden skal ved gennemførelsen af anlægsprojektet nævnt i § 1 tage hensyn til ledninger omfattet af § 7 og drøfte et planlagt arbejde med ledningsejeren med henblik på at undersøge, hvordan anlægsarbejdet kan tilrettelægges på den mest hensigtsmæssige måde for begge parter.

Stk. 2. Kan der ikke opnås enighed efter stk. 1, mellem anlægsmyndigheden og ledningsejeren omfattet af § 7 om, hvordan planlagte anlægsarbejder på de arealer, hvori eller hvorover ledningerne er anbragt, skal tilrettelægges, kan transportministeren efter at have meddelt ledningsejeren, at det planlagte anlægsarbejde påbegyndes, gennemføre anlægsarbejdet og kræve bestemte ledningsarbejder udført af ledningsejeren.

Stk. 3. Transportministeren kan i særlige tilfælde lade de ledningsarbejder, der er nævnt i stk. 2, udføre for ledningsejers regning.

§ 9. Tvister om erstatning for ledningsarbejder omfattet af § 7 og tvister om erstatning som følge af en afgørelse truffet i medfør af § 8 afgøres af ekspropriations- og taksationsmyndighederne i henhold til lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom.

Stk. 2. Reglerne i § 103 i lov om offentlige veje m.v. finder anvendelse ved erstatningsfastsættelsen.

Kapitel 5

Støjisoleringsordning

§ 10. Vejdirektoratet etablerer en ordning, hvorefter der kan ydes tilskud til facadeisolering af helårsboliger, der er særligt støjramte efter etablering af anlægsprojektet nævnt i § 1.

Stk. 2. Ansøgning om tilskud til facadeisolering efter stk. 1 skal været modtaget senest 36 måneder efter vejanlægget er taget i brug.

Stk. 3. Vejdirektoratets afgørelse om tilskud til facadeisolering efter stk. 1 kan påklages til transportministeren. Klagefristen er 4 uger fra den dag, afgørelsen er meddelt den pågældende.

Stk. 4. Ordningen om tilskud til facadeisolering ophører 60 måneder efter det pågældende vejanlæg, jf. § 1, er taget i brug.

Kapitel 6

Domstolsprøvelse

§ 11. Søgsmål til prøvelse af afgørelser efter denne lov skal være anlagt inden 6 måneder efter, at afgørelsen er meddelt adressaten eller offentliggjort.

Stk. 2. Ved søgsmål om miljøforhold, der er omfattet af denne lov, skal retten påse, at omkostningerne ved sagen ikke er uoverkommeligt høje for de berørte parter.

Kapitel 7

Ikrafttræden

§ 12. Loven træder i kraft den 1. januar 2026.

Stk. 2. Transportministeren fastsætter tidspunktet for lovens ophævelse.

Bilag 1

Ny Midtjysk Motorvej Give - Billund V

Oversigtskort



Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

Indholdsfortegnelse

1. Indledning	8
2. Baggrund	8
2.1 Miljøkonsekvensvurdering og offentlig høring	9
3. Lovforslagets hovedpunkter	10
3.1 Anlægsprojektet	10
3.2 Trafikale forbedringer	12
3.3 Ekspropriation	12
3.4 Miljømæssige vurderinger	13
3.4.1 Gældende ret	13
3.4.2 Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning	15
3.5 Forholdet til anden lovgivning	18
3.5.1 Gældende ret	18
3.5.2 Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning	22
3.6 Ledninger	24
3.6.1 Gældende ret	24
3.6.2 Transportministeriets overvejelse og den foreslåede ordning	26
4. Konsekvenser for opfyldelsen af FN's verdensmål	27
5. Økonomiske konsekvenser og implementeringskonsekvenser for det offentlige	27
5.1 Anlægsøkonomi og tidsplan	28
5.1.1 Anlægsøkonomi for projektet	28
5.2 Anlægsprojektets økonomiske og implementeringskonsekvenser for det offentlige	30
6. Regionale konsekvenser	30
7. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet mv.	31
8. Administrative konsekvenser for borgerne	31
9. Klimamæssige konsekvenser	31
10. Miljø- og naturmæssige konsekvenser	32
10.1 Planforhold	33
10.2 Landskab og visuelle forhold	33
10.2.1 Eksisterende forhold	33
10.2.2 Påvirkning i anlægsperioden	34
10.2.3 Påvirkning i driftsfasen	34
10.2.4 Afværgeforanstaltninger	34
10.3 Arkæologi og kulturarv	35
10.3.1 Eksisterende forhold	35
10.3.2 Påvirkning i anlægsperioden	35
10.3.3 Påvirkning i driftsfasen	36
10.3.4 Afværgeforanstaltninger	36
10.4 Befolkning, sundhed og materielle goder	37
10.4.1 Eksisterende forhold	37
10.4.2 Påvirkning i anlægsperioden	37
10.4.3 Påvirkning i driftsfasen	37
10.5 Friluftsliv og rekreative forhold	38
10.5.1 Eksisterende forhold	38
10.5.2 Påvirkning i anlægsperioden	38

10.5.3 Påvirkning i driftsfasen	39
10.5.4 Afværgeforanstaltninger	39
10.6 Støj og vibrationer	39
10.6.1 Eksisterende forhold	39
10.6.2 Påvirkning i anlægsperioden	40
10.6.3 Påvirkning i driftsfasen	40
10.6.4 Afværgeforanstaltninger	41
10.7 Natur og biodiversitet	41
10.7.1 Eksisterende forhold	41
10.7.2 Påvirkning i anlægsperioden	42
10.7.3 Påvirkning i driftsfasen	43
10.7.4 Afværgeforanstaltninger	43
10.7.5 Bilag IV-arter	46
10.7.6 Natura 2000-væsentlighedsvurdering	52
10.8 Geologi, grundvand og hydrologi	53
10.8.1 Eksisterende forhold	53
10.8.2 Påvirkning i anlægsperioden	54
10.8.3 Påvirkning i driftsfasen	54
10.8.4 Afværgeforanstaltninger	55
10.9 Overfladevand	56
10.9.1 Eksisterende forhold	56
10.9.2 Påvirkning i anlægsperioden	56
10.9.3 Påvirkning i driftsfasen	57
10.9.4 Afværgeforanstaltninger	57
10.10 Forurenedede grunde	59
10.10.1 Eksisterende forhold	59
10.10.2 Påvirkning i anlægsperioden	59
10.10.3 Påvirkning i driftsfasen	59
10.10.4 Afværgeforanstaltninger	60
10.11 Råstoffer, jordhåndtering og affald	60
10.11.1 Eksisterende forhold	60
10.11.2 Påvirkning i anlægsperioden	60
10.11.3 Påvirkning i driftsfasen	61
10.11.4 Afværgeforanstaltninger	61
10.12 Arealindgreb og ledninger	61
10.12.1 Påvirkning af arealer	61
10.12.2 Påvirkning af ledninger	62
10.13 Støjisoleringsordningen	62
11. Forholdet til EU-retten	62
11.1 VVM-direktivet	63
11.2 Habitat- og fuglebeskyttelsesdirektivet	64
11.3 Århus-konventionen	65
11.4 Vandrammedirektivet og grundvandsdirektivet	66
11.5 Havstrategidirektivet	68
12. Hørte myndigheder og organisationer mv.	68
13. Sammenfattende skema	69

1. Indledning

Lovforslaget har til formål at skabe hjemmelsgrundlaget for etablering af motorvej mellem rute 18 ved Give og rute 28/30 Grinstedvej i Billund vest, herunder for ekspropriation af de nødvendige arealer til vejanlægget. Anlægsprojektet vil forbedre fremkommeligheden for vejtrafikken på strækningen fra Give til Billund.

I lovforslagets § 1 foreslås det, at transportministeren bemyndiges til at anlægge en motorvej mellem Give og Billund vest, nedlægge en delstrækning af Farrevej (rute 30) nedklassificere en delstrækning af Billundvej (rute 30), omlægge jernbanen Vejle – Herning på en ca. 1 km strækning omkring jernbanens krydsning med motorvejsprojektet, samt anlægge og omlægge kommunale veje og stier. Motorvejen vil blive ca. 18 lang og vil blive anlagt som en motorvej med to kørebaner og nødspor i hver retning og designet til en hastighedsbegrænsning på 130 km/t.

Transportministeren foreslås bemyndiget til at foretage de dispositioner, der er nødvendige med henblik på at gennemføre dette anlægsprojekt.

Loven vil udgøre godkendelsen af de udførte miljøkonsekvensvurderinger.

Lovforslaget indeholder en række bestemmelser, som vil regulere anlægsarbejdet i forhold til miljø og planlægning, varetagelse af naturhensyn, ledningsarbejder mv.

Det er intentionen, at transportministeren vil delegere sin kompetence til Vejdirektoratet til gennemførelse af anlægsprojektet. Vejdirektoratet vil da være anlægsmyndighed for projektet omfattet af lovforslaget.

Den vedtagne lov vil skulle udgøre det fornødne retsgrundlag for, at transportministeren ved Vejdirektoratet kan udføre de fysiske arbejder og indgreb, som er en forudsætning for at gennemføre anlægsprojektet.

Herudover foreslås det, at transportministeren med lovforslaget bemyndiges til at fastsætte regler om ophævelse af loven, som ministeren kan udnytte, når ministeren vurderer, at dette anlægsprojekt er færdigetablet, og lovens bestemmelser ikke længere skal finde anvendelse i praksis.

2. Baggrund

Den daværende regering (Venstre, Liberal Alliance og Konservativ Folkeparti), Socialdemokratiet, Dansk Folkeparti, Radikal Venstre og Socialistisk Folkeparti indgik den 13. december 2016 aftale om ”Udmøntning af midler til undersøgelse af en ny midtjysk motorvej” til gennemførelse af en miljøkonsekvensvurdering og udarbejdelse af et sagligt beslutningsgrundlag for en ny motorvej mellem Give og Haderslev.

Vejdirektoratet har på den baggrund i 2019-2020 udarbejdet en VVM-undersøgelse af en ny midtjysk motorvej på strækningen fra Give til Haderslev. VVM-undersøgelsen omfattede i alt syv alternative projektforslag.

Den 28. juni 2021 indgik den daværende regering (Socialdemokratiet) sammen med Venstre, Dansk Folkeparti, Socialistisk Folkeparti, Radikale Venstre, Enhedslisten, Det Konservative Folkeparti, Nye Borgerlige, Liberal Alliance, Alternativet og Kristendemokraterne en aftale om Infrastrukturplan 2035. Den 11. maj 2022 trådte Nye Borgerlige ud af forliget, og partiet er dermed ikke længere en del af aftalen om Infrastrukturplan 2035.

Aftalen om Infrastrukturplan 2035 omfatter bl.a. anlægsprojektet om anlæg af en motorvej fra Give til Grindstedvej vest for Billund. Denne del af aftalen står Enhedslisten og Alternativet uden for.

Det fremgår således af den politiske aftale om Infrastrukturplan 2035 af 28. juni 2021, at Vejdirektoratet i 2026 kan igangsætte detailprojektering og anlæg af den ca. 18 km lange motorvej, forudsat at Folketinget forinden har vedtaget en anlægslov for anlægsprojektet.

Vejle Kommune har efterfølgende ønsket to justeringer af det oprindeligt besluttede projekt undersøgt. Forligspartierne bag Infrastrukturplan 2035 har i april – 2023 besluttet, at de ønskede justeringer af projektet skal undersøges. På den baggrund har Vejdirektoratet i 2024-2025 udarbejdet en supplerende miljøkonsekvensvurdering af projektet omfattende det justerede anlægsprojekt for strækningen mellem Give og Billund Vest, hvilket også er den løsning, som lovforslaget giver bemyndigelse til at anlægge.

2.1 Miljøkonsekvensvurdering og offentlig høring

Forud for udarbejdelsen af lovforslaget er der gennemført en VVM-undersøgelse af en ny midtjysk motorvej fra Give til Haderslev, herunder vurderinger af projektets eventuelle indvirkning på Natura 2000-områder i henhold til artikel 6, stk. 3, i Rådets direktiv 92/43/EØF om bevaring af naturtyper samt vilde dyr og planter (herefter habitatdirektivet). VVM-undersøgelsen med tilhørende baggrundsdocumentation er afrapporteret digitalt på Vejdirektoratets hjemmeside. Her findes endvidere et ikke-teknisk resumé af miljøkonsekvensvurderingen.

VVM-redegørelsen for de syv alternative projektforslag har været i offentlig høring i perioden fra den 28. januar 2020 til den 15. juli 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. Vejdirektoratet har modtaget 703 høringssvar.

I forlængelse af den supplerende miljøkonsekvensvurdering af en motorvej fra Give til Billund Vest har der i perioden fra den 21. marts 2025 til den 28. april 2025 været gennemført en offentlig høring. Vejdirektoratet har modtaget 28 høringssvar til den supplerende miljøkonsekvensvurdering.

Vejdirektoratet har på baggrund af genbesøget af vandområdeplanerne 2021-2027 foretaget supplerende vurderinger i foråret 2025. De supplerende vurderinger har været i offentlig

høring i perioden fra den 1. juli 2025 til den 12. august 2025. Vejdirektoratet har modtaget [X] høringssvar til de supplerende vurderinger.

Alle høringssvar og det samlede høringsnotat vil blive tilgængelige på Vejdirektoratets hjemmeside.

3. Lovforslagets hovedpunkter

3.1 Anlægsprojektet

Projektet omfatter anlæg af en motorvej, der i syd starter ved Grindstedvej (rute 28/30) vest for Billund og går i et kurvet forløb nord om Billund gennem Båstlund Krat. Øst for Uhe krydser linjeføringen Bredsten Landevej (rute 473) og Lindeballe Bæk, hvorfra den forløber mod nordøst og rammer eksisterende Farrevej (rute 30). Herfra udvides eksisterende Farrevej til motorvej frem mod eksisterende tilslutningsanlæg ved rute 18, Midtjyske Motorvej. Udvidelsen af Farrevej sker mod nordvest. Strækning fra Grindstedvej til rute 18 ved Give er ca. 18 km lang.

Motorvejen anlægges med to kørebaner og nødspor i hver retning fra Grindstedvej vest for Billund til rute 18 Midtjyske motorvej ved Give. På strækningen anlægges to tilslutningsanlæg med ramper, der leder trafikken til og fra de store krydsende veje. Ved Grindstedvej i syd og Give i nord bygges overgangsstrækninger fra den nye motorvej til eksisterende vejanlæg.

Det ene af de nye tilslutningsanlæg etableres ved Billundvej/Billund Lufthavn, hvor Billundvej forlægges over en strækning, og der etableres en ny forbindelsesvej til Lufthavnsvej.

Det andet tilslutningsanlæg etableres ved, at det nuværende tilslutningsanlæg på motortrafikvejen ved Tykhøjvej/Give S ombygges til motorvejsstandard, og Tykhøjvej omlægges på en kort strækning omkring motorvejen.

Der anlægges en samkørselsplads mod nord for Tykhøjvej.

Den nuværende jernbane Vejle – Holstebro omlægges på en ca. 1 km lang strækning og føres over motorvejen på en ny jernbanebro.

Anlægsprojektet planlægges anlagt i to etaper. Etape 1 omfatter udbygningen af den nuværende motortrafikvej på strækningen fra Rute 18 ved Give til syd for Omme Å, samt forlægningen af Billundvej og etablering af en ny forbindelsesvej mellem forlagte Billundvej og Lufthavnsvej. Etape 2 omfatter anlæg af motorvej i nyt trace fra syd for Omme Å til Grindstedvej ved Billund.

3.1.1 Lokale veje og stier

Følgende veje føres på tværs af motorvejen; Stilbjergvej, Billundvej, Gødsbølvej, Bredsten Landevej, Privatvej ved Omme Å, Munkholmvej, Tykhøjvej, Østerhovedvej.

Nye adgangsforhold og forlægning af kommunevejen er skitseret, men foreslås at blive fastlagt i anlægsperioden i dialog med de berørte lodsejere, samt Billund Kommune og Vejle Kommune.

3.1.2 Bygværker

Som en del af motorvejsprojektet etableres en ny landskabsbro over Omme Å. Den nye bro skal bære de sydgående baner på motorvejen, mens den nuværende bro fremover vil blive brugt til de nordgående baner på motorvejen. Ligeledes etableres mindre broer over de øvrige vandløb på strækningen.

Der etableres desuden bygværker ved de to planlagte tilslutningsanlæg, ved jernbanens krydsning af motorvejen samt ved alle skærende lokalveje.

Endelig etableres der to større bygværker til faunapassager.

3.1.3 Støjreducerende tiltag

Motorvejsstrækningen forløber gennem åbent landskab. Der vil på strækningen være enkeltliggende boliger, der vil blive støjbelastede.

Det foreslås, at der etableres en ordning, hvor støjramte boliger vil kunne søge tilskud til støjisolering, svarende til støjisoleringsordningen i en række andre anlægsprojekter.

3.1.4 Vejafvanding

Dele af strækningen ligger i områder med særlige drikkevandsinteresser (OSD) samt indvindingsoplande uden for OSD. Der etableres kantopsamling, hvorfra vejvandet bliver ledt i et lukket system til rensning i regnvandsbassiner. På de dele af strækning, der er beliggende uden for OSD og indvindingsoplande, vil vejvandet blive ledt til grøfter eller trug og opsamlet og rensat i regnvandsbassiner.

Vejvandet vil - efter rensning i regnvandsbassiner - blive udledt til recipient eller nedsivet i nedsivningsbassiner. Regnvandsbassinet med udløb til Stilbjerg Bæk suppleres med en filterløsning for yderligere reduktion af sediment for at sikre overholdelse af miljøkvalitetskrav for nikkel i sediment.

Alle regnvandsbassiner etableres med dykket udløb og afspærringsmulighed, så eventuelt olie- eller kemikaliespild på vejarealet vil kunne tilbageholdes i bassinerne for at hindre udløb til recipient.

Den konkrete miljøvurdering af projektet gennemgås under pkt. 10 om miljø- og naturmæssige konsekvenser.

3.2 Trafikale forbedringer

En fremskrivning af trafikmodelberegningerne fra år 2030 til år 2040 med den generelle forventede trafikvækst for motorvejsnettet vil give en forventet fremtidig trafik på den nye motorvej på mellem 13.600 og 16.600 køretøjer i et hverdagsdøgn.

Trafiktællinger fra februar 2025 viser, at der kører mellem 11.000 og 12.000 køretøjer på strækningen.

Det nye vejanlæg vil generelt forbedre fremkommelighed på strækningen, og desuden løse lokale fremkommelighedsudfordringer på vejnettet nord for Billund Lufthavn.

3.3 Ekspropriation

Af grundlovens § 73 fremgår det, at ejendomsretten er ukrænkelig, og at ingen kan tilpligtes at afstå sin ejendom, uden hvor almenvellet kræver det. Det kan kun ske ifølge lov og mod fuldstændig erstatning.

Den midlertidige og permanente arealerhvervelse, som er nødvendige for projektet, kan foretages i henhold til regler om ekspropriation til statslige vejanlæg i §§ 96-98 i lov om offentlige veje m.v., jf. lovbekendtgørelse nr. 435 af 24. april 2024 (herefter vejloven).

Det følger af vejlovens § 95, stk. 1, at ekspropriation til statsveje sker efter reglerne i lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom, jf. lovbekendtgørelse nr. 386 af 13. april 2023 (herefter ekspropriationsprocesloven). Ved erstatningsfastsættelsen finder § 103 i vejloven anvendelse.

Der kan pålægges vejbyggelinjer, udføres forundersøgelser, ske fremrykket ekspropriation mv. i overensstemmelse med reglerne i vejlovens §§ 40-45 og § 99. Vejbyggelinjer defineres som en sikringslinje med vejmyndigheden som påtaleberettiget, som indebærer begrænsninger i ejerens eller andre rettighedshaveres råden over et nærmere defineret areal, jf. vejlovens § 3, nr. 8. Vejmyndigheden er den myndighed, der administrerer en offentlig vej, jf. vejlovens § 3, stk. 1, nr. 1.

Der skal erhverves arealer til selve vejanlægget, men også til anlæg af nye adgangsveje, forlægning af eksisterende og etablering af nye lokalveje, samt etablering af grøfter og regnvandsbassiner.

Der vil også være behov for at kunne anvende arealer midlertidigt i anlægsperioden. Da det nye vejanlæg etableres i åbent land på landbrugsarealer og naturarealer, vil det være nødvendigt at etablere midlertidige adgangsveje langs anlægsarbejdet for at kunne håndtere og bringe materialer rundt i projektet. Desuden vil der blive brug for arealer ved etablering af de to bygværker og de øvrige bygværker på strækningen. Endelig vil der også skulle etableres hovedarbejdspladser til anlægsarbejdet. Arbejdsarealerne vil blive brugt midlertidigt i anlægsperioden, hvorefter de leveres tilbage til ejerne.

Det forventes, at der skal erhverves ca. 150 ha til selve anlægsprojektet og ca. 55 ha til midlertidige arbejdsarealer. Derudover skal der erhverves ca. 20 ha til etablering af erstatningsnatur for beskyttede naturtyper samt ca. 35 ha til ny habitat for birkemus. Omkring 110 ejendomme forventes berørt af ekspropriation i forskelligt omfang. Det estimeres, at ca. 20-25 ejendomme kan blive totaleksproprieret.

Det er forudsat, at flytning og omlægning af ledninger til placering på ejendomme tilhørende tredjemand i udgangspunktet sker ved frivillig aftale mellem ledningsejer og lodsejer eller ved ekspropriation med hjemmel i den relevante særlovgivning for de pågældende ledninger.

Erstatninger for ekspropriation til brug for midlertidige eller permanente anlæg for pålæg af servitutter mv. udmåles efter gældende regler og praksis af ekspropriations- og taksationsmyndighederne i henhold til ekspropriationsprocesloven og vejloven.

3.4 Miljømæssige vurderinger

3.4.1 Gældende ret

Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2011/92/EU af 13. december 2011 om vurdering af visse offentlige og private projekters indvirkning på miljøet (herefter VVM-direktivet), som ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/52/EU af 16. april 2014 (ændring af VVM-direktivet), er, for så vidt angår statslige vejanlæg og dertil knyttede projekter, implementeret i vejloven ved lov nr. 658 af 8. juni 2016 om ændring af lov om offentlige veje mv., jernbaneloven og forskellige andre love (Implementering af VVM-direktivet for statslige vej- og jernbaneprojekter samt havneprojekter) og ved lov nr. 434 af 16. marts 2021 om ændring af lov om offentlige veje mv. og jernbaneloven (Implementering af VVM-direktivet for statslige vej- og jernbaneprojekter) samt i regler udstedt i medfør heraf (bekendtgørelse om overvågning, samordnet procedure og offentliggørelse ved vurdering af virkning på miljøet (VVM) samt om administration af internationale naturbeskyttelsesområder og beskyttelse af visse arter for så vidt angår statslige vej- og jernbaneprojekter, jf. bekendtgørelse nr. 469 af 8. maj 2024 (herefter benævnt one stop shop-bekendtgørelsen).

Reglerne for miljøvurderinger af Vejdirektoratets etablering, udvidelse eller ændring af statslige vejanlæg og dertil knyttede projekter findes i vejlovens kapitel 2 a.

Af vejlovens § 17 g, stk. 6, følger, at miljøkonsekvensvurderingen skal beskrive og vurdere et projekts væsentlige direkte og indirekte indvirkninger på følgende faktorer: 1) befolkning og menneskers sundhed, 2) biologisk mangfoldighed med særlig vægt på arter og naturtyper, der er beskyttet i henhold til direktiv 92/43/EØF og direktiv 2009/147 /EF, 3) jordarealer, jordbund, vand, luft og klima, 4) materielle goder, kulturarv og landskabet og 5) samspillet mellem faktorerne i nr. 1-4. Efter § 17 g, stk. 7, skal beskrivelsen også omfatte projektets forventede virkninger på miljøet som følge af projektets sårbarhed over for risici for større ulykker og katastrofer, der er relevante for det pågældende projekt.

Det følger af vejlovens § 17 a, stk. 1, at Vejdirektoratets etablering, udvidelse eller ændring af statslige vejanlæg og dertil knyttede projekter, der er omfattet af lovens bilag 1, som bl.a. på

grund af deres art, dimensioner eller placering kan forventes at få væsentlige indvirkninger på miljøet, kræver en vurdering af projektets indvirkning på miljøet samt administrativ tilladelse.

I henhold til vejlovens § 17 a, stk. 3, 1. pkt., kræver Vejdirektoratets etablering, udvidelse eller ændring af statslige vejanlæg og dertil knyttede projekter, der er omfattet af vejlovens bilag 1 eller 2, ikke administrativ tilladelse, når projektet opnår tilladelse ved anlægslov.

Ved Folketingets vedtagelse af et anlægsprojekt i enkeltheder bemyndiges transportministeren til at gennemføre et anlægsprojekt i overensstemmelse med lovforslag, projektbeskrivelse og miljøkonsekvensvurdering. Det påhviler Vejdirektoratet at sikre, at projektets indvirkning på miljøet holdes inden for rammerne af de miljømæssige undersøgelser.

For statslige vejanlæg tilladt ved anlægslov vil eventuelle ændringer eller udvidelser af projektet i anlægsperioden være omfattet af den administrative procedure, jf. vejlovens § 17 c – 17 e, i hvilken forbindelse der vil blive foretaget de fornødne miljømæssige vurderinger, hvis ændringen eller udvidelsen kan forventes at få væsentlig indvirkning på miljøet, jf. vejlovens § 17 a, stk. 1 og 2.

Trafikstyrelsen er miljømyndighed i forhold til vurdering og administrativ godkendelse af ændringer eller udvidelser af anlægsprojektet i anlægsperioden, jf. vejlovens § 17 b. Det betyder, at ændringer eller udvidelser, der kan være til skade for miljøet, skal anmeldes af Vejdirektoratet til Trafikstyrelsen, som skal vurdere, om der skal gennemføres supplerende miljømæssige vurderinger, inden styrelsen tager stilling til, om ændringen eller udvidelsen kan tillades, eventuelt på vilkår.

I henhold til vejlovens § 17 o fører Trafikstyrelsen tilsyn i forhold til projekter (ændringer eller udvidelser), hvor der skal ske anmeldelse til styrelsen og eventuelt meddeles tilladelse.

One stop shop-bekendtgørelsen er udstedt i medfør af vejlovens § 17 q og fastsætter regler om fælles og samordnede procedurer for miljøkonsekvensvurdering af projekter, hvor der både gælder krav om miljøkonsekvensvurdering efter reglerne i vejlovens kapitel 2 a og krav om vurdering efter regler, der implementerer habitatdirektivet eller Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/147/EF af 30. november 2009 om beskyttelse af vilde fugle (herefter fuglebeskyttelsesdirektivet). Væsentlighedsvurdering og eventuel konsekvensvurdering indgår i miljøkonsekvensrapporten. Projekter, der vedtages ved anlægslov, er ikke omfattet af one stop shop-bekendtgørelsen, men rapporten skal leve op til de indholdsmæssige krav i VVM-direktivet, fuglebeskyttelsesdirektivet og habitatdirektivet.

Det følger af habitatdirektivets artikel 6, stk. 3, at der i forbindelse med bl.a. anlægsprojekter skal gennemføres en vurdering af projektets virkninger på Natura 2000-området. Jf. artikel 6, stk. 1, foretages en væsentlighedsvurdering med det formål at vurdere, om projektet kan påvirke et Natura 2000-områdes bevaringsmålsætninger væsentligt, og dermed om en konsekvensvurdering skal udarbejdes.

Hvis det i væsentlighedsvurderingen ikke kan udelukkes, at et projekt kan påvirke et Natura 2000-områdes bevaringsmålsætning væsentligt, skal der herefter udarbejdes en konsekvensvurdering. Konsekvensvurderingen skal forholde sig konkret til, om projektet

skader det konkrete udpegningsgrundlag for det berørte Natura 2000-område. Hvis konsekvensvurderingen viser, at projektet væsentligt skader et Natura 2000-område (udpegningsgrundlaget), kan projektet ikke gennemføres, medmindre betingelserne i direktivets artikel 6, stk. 4, for at fravige beskyttelsen af Natura 2000-området er opfyldt.

Habitatdirektivet og fuglebeskyttelsesdirektivet sætter ligeledes rammer for beskyttelsen af arter og deres levesteder. Efter habitatdirektivets artikel 12, stk. 1, gælder en generel beskyttelse af bilag IV-dyrearter og deres levesteder også uden for Natura 2000-områderne. Det samme gælder efter habitatdirektivets artikel 13, stk. 1, for beskyttelse af plantearter nævnt i bilag IV. Beskyttelsen af fugle omfatter alle vilde fugle også uden for Natura 2000-områderne, jf. fuglebeskyttelsesdirektivets artikel 5 og artikel 9. Fravigelse af beskyttelsen efter habitatdirektivets artikel 12, stk. 1, og artikel 13, stk. 1, med henblik på eksempelvis at varetage væsentlige samfundsmæssige interesser forudsætter, at der ikke findes nogen anden brugbar løsning, og at fravigelsen ikke hindrer opretholdelse af den pågældende bestands bevaringsstatus i dens naturlige udbredelsesområde, jf. habitatdirektivets artikel 16.

One stop shop-bekendtgørelsen implementerer habitatdirektivet og fuglebeskyttelsesdirektivet, for så vidt områdebeskyttelsen. Da statslige vejprojekter vedtaget ved anlægslov ikke er omfattet af bekendtgørelsen, implementeres visse dele af habitatdirektivet og fuglebeskyttelsesdirektivet ved anlægsloven for det pågældende projekt, herunder habitatdirektivets artikel 6, stk. 3.

3.4.2 Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Med Folketingets vedtagelse af denne lov vil transportministeren blive bemyndiget til at gennemføre anlægsprojektet i overensstemmelse med lovforslagets § 1, jf. bilag 1, projektbeskrivelsen i dette lovforslag og miljøkonsekvensrapporten.

Projektet er miljøvurderet og forberedt til at kunne vedtages af Folketinget ved anlægslov i overensstemmelse med vejlovens kapitel 2 a. Bestemmelserne i vejloven har til formål at sikre et højt miljøbeskyttelsesniveau og bidrage til integrationen af miljøkonsekvensvurderinger i forbindelse med planlægningen og udførelsen af statslige vejprojekter, og at der under inddragelse af offentligheden tages hensyn til projekters sandsynlige væsentlige indvirkning på miljøet.

Projektets indvirkninger på miljøet er beskrevet og vurderet i de miljømæssige undersøgelser, dvs. miljøkonsekvensrapporten. Omlægning af jernbanen Vejle – Herning på en ca. 1 km strækning er omfattet af miljøkonsekvensvurderingen for det samlede anlægsprojekt nævnt i § 1, stk. 1, og følger derfor reglerne i vejlovens kapitel 2 a.

Anlægsprojektet vil skulle gennemføres inden for rammerne af miljøkonsekvensvurderingen, jf. lovforslagets § 4. Det vil påhvile Vejdirektoratet som anlægsmyndighed at sikre, at projektets indvirkninger på miljøet holdes inden for rammerne af miljøkonsekvensvurderingen.

Projektet vedtages af Folketinget på baggrund af den gennemførte miljøkonsekvensvurdering. I anlægsloven beskrives selve anlægsprojektet med en nødvendig grad af fleksibilitet, hvor bl.a. mindre detaljebeslutninger i projektet først vil være mulige at fastlægge i den efterfølgende fase. Det kan eksempelvis være endelig udformning af adgangsveje, som vil ske i dialog med de berørte lodsejere.

Efter vedtagelse af anlægsloven, og før anlægsarbejdet påbegyndes, vil der blive igangsat en projektering af alle tekniske og udførelsesmæssige forhold i vejprojektet. Vejdirektoratet vil på denne baggrund søge tilladelser fra den kompetente miljømyndighed på baggrund af et detailprojekteret anlæg. Den kompetente miljømyndighed vil i denne proces påse, at gældende regler iagttages og vil dermed sikre, at der ikke vil ske forringelse af f.eks. målsatte grundvandsforekomster og overfladevandområder samt øvrige nødvendige miljøforhold, der vil kræve tilladelser efter natur- og miljølovgivningen

Loven vil på nogle punkter fravige bestemmelser i den almindelige plan, miljø- og naturlovgivning, som indeholder umiddelbart gældende forbud mod ændring af tilstanden, etablering af varige fysiske anlæg eller stiller krav om forudgående tilladelse eller godkendelse, før sådanne anlæg kan etableres eller anvendelsen af arealet ændres, jf. lovforslagets § 6.

Der er desuden foretaget vurdering af overensstemmelse med gældende vandplanlægning og havstrategi.

På baggrund af miljøkonsekvensvurderingen af anlægsprojektet nævnt i § 1 er det vurderingen, at gennemførslen af projektet kan ske inden for rammerne af habitatdirektivets artikel 6, stk. 3. Lovforslaget vil udgøre godkendelse af projektet i forhold til habitatdirektivets artikel 6, stk. 3. Der henvises desuden til punkt 10.

Der er konstateret væsentlig påvirkning af bilag IV-arten birkemus i forbindelse med projektet i form af tab af birkemusens yngle- og rastesteder ved Uhe Mark og Båstlund Krat, da der er videnskabelig usikkerhed om funktionaliteten af afhjælpende foranstaltninger for birkemus, specifikt om funktionaliteten af erstatningsbiotoper som yngle- og rasteområder og faunapassager. I henhold til habitatdirektivets artikel 12, stk. 1, litra d, er der forbud mod beskadigelse eller ødelæggelse af yngle- og rasteområder. Dette indebærer, at anlægsprojektet kun kan gennemføres, hvis betingelserne i habitatdirektivets artikel 16, stk. 1, er opfyldt.

3.4.2.1 Vurdering af betingelser for fravigelse efter habitatdirektivets artikel 16, stk. 1

Habitatdirektivets artikel 12 kan i henhold til direktivets artikel 16, stk. 1, litra c, kun fraviges i de tilfælde, hvor der foreligger bydende nødvendige hensyn til væsentlige samfundsinteresser, og hvor der ikke findes andre brugbare alternativer. Det er endvidere en betingelse, at fravigelsen ikke hindrer opretholdelse af bestandens bevaringsstatus i dens naturlige udbredelsesområde.

Anlægsprojektet er omfattet af Infrastrukturplan 2035, og indgår som en del af en fremtidig vestlig korridor for en senere videreførelse af motorvejen til Haderslev, hvor den skal tilsluttes den nuværende motorvej, E20 Sønderjyske Motorvej. Stækningen Give - Billund Vest vil

således være en forudsætning for en fremtidig sammenhængende midtjysk motorvejskorridor, der kan aflaste til den nuværende motorvej i Østjylland, E20/E45. En vestlig motorvejskorridor vil fungere som en alternativ rute til Østjyske Motorvej, der har væsentlige kapacitetsproblemer, og dermed gøre det samlede vejnet mere robust.

Motorvejsstrækningen fra Give til Billund Vest vil også have en væsentlig regional betydning og sikre en hurtig og robust transportforbindelse til Billund Lufthavn, der er Danmarks næststørste lufthavn med både en betydelig passagertrafik og fragttrafik.

Det er derfor vurderet, at anlægsprojektet er samfundsmæssigt nødvendigt.

Vejdirektoratet har igennem en årrække belyst forskellige linjeføringer til en ny nord-sydgående midtjysk motorvejskorridor gennem en række strategiske undersøgelser og trafikale beregninger mv.

For delstrækningen mellem Give og Billund er to principielt forskellige linjeføringer undersøgt ved miljøkonsekvensvurderingen i 2020, dels en linjeføring øst om Billund, dels en linjeføring vest om Billund. Begge linjeføringer vil kræve en fravigelse efter habitatdirektivets artikel 16. Det er vurderet, at de østlige linjeføringer ikke udgør brugbare alternativer, bl.a. på grund af at adskillige lokaliteter med kendte forekomster af birkemus vil blive påvirket, og at en videreførelse af en østlig linjeføring mod syd vil være udfordret natur- og kulturinteresser, der giver svære bindinger for vejens trace.

Linjeføringen vest om Billund er politisk besluttet og er lagt under hensyn til opfyldelse af vejanlæggets formål, kørekomfort og sikkerhed, under størst muligt hensyn til terrænmæssige forhold samt beboelse (ekspropriation og støjpåvirkning) og natur- og kulturinteresser i forbindelse med miljøkonsekvensvurderingen.

Det er vurderet, at det ikke er muligt at lægge vejtraceet udenom de kortlagte birkemuslokaliteter, idet det vil skabe et uhensigtsmæssigt forløb i forhold til bl.a. arealindgrebet, vejtracering og muligheden for en eventuel fremtidig videreførelse af motorvejen mod syd. Der vil desuden være væsentlige konflikter med natur- og kulturinteresser, herunder yderligere birkemuslokaliteter samt private ejendomme i området.

Det er desuden vurderet, at der ikke findes alternative forslag til udformningen af motorvejen i birkemuslokaliteterne ved etablering af landskabsbroer, der fører motorvejen over eller en tunnel under birkemushabitaterne. Begge disse løsninger vil i anlægsperioden have større visuelle påvirkninger, større støjudebredelse, en forøget klimabelastning, og birkemushabitaterne vil blive påvirket i tilsvarende eller større omfang, i forhold til den valgte løsning.

Det er derfor vurderingen, at anlægsprojektet sker af hensyn til væsentlige samfundsmæssige interesser, er samfundsmæssigt nødvendigt, og at der ikke findes brugbare alternativer til linjeføringen vest om Billund i det fastlagte tracé.

Birkemusen er listet som sårbar på den danske rødliste. Projektet vil påvirke birkemusen inden for lokale områder. Det er vurderingen, at fravigelse af artikel 12 ikke vil hindre opretholdelse

eller genopretning af bevaringsstatussen for birkemus i dens naturlige udbredelsesområde, se punkt 10.7.4.

Kompensationsforanstaltninger er ikke obligatoriske i forbindelse med fravigelse, men de kan anvendes for at kompensere for specifikke negative virkninger på et yngle- eller rasteområde. Det er derfor indarbejdet i projektet, at anlægsmyndigheden etablerer en række foranstaltninger og tiltag for at kompensere for projektets påvirkning af den lokale bestand af birkemus ved Uhe Mark og Båstlund Krat i form af tab af raste- og ynglesteder.

Der udlægges erstatningshabitater for de arealer med levesteder, der fjernes permanent og levesteder der opsplittes af projektet. Arealer med levesteder med høj kvalitet erstattes i forholdet 1:4, mens arealer med levesteder i lav kvalitet erstattes i forholdet 1:2. I alt udlægges ca. 24,3 ha erstatningshabitat. Erstatningshabitater udlægges to år før, de eksisterende levesteder påbegyndes nedlagt. Ved Uhe Mark udlægges et nyt birkemushabitat i tilknytning til det eksisterende levested og på begge sider af vejanlægget. Erstatningslevestederne forbindes på tværs af motorvejsanlægget med en faunabro (A1F) og en mindre faunapassage (B1), så områderne kan fungere som naturlige spredningskorridorer. Ved Båstrup Krat udlægges erstatningshabitaterne hovedsageligt inden for områder der i forvejen er vurderet at være levested. Der etableres en faunabro (A2F) på arealet med plantageskov i tilknytning til nuværende levested og erstatningshabitater, så der sikres sammenhæng mellem arealerne på begge sider af vejanlægget.

På den baggrund er det vurderingen, at betingelserne i habitatdirektivets artikel 16, stk. 1, er opfyldt i forbindelse med projektet, og at gennemførslen af projektet derfor kan ske inden for rammerne af bestemmelsen. EU-Kommissionen vil blive underrettet om fravigelsen i forbindelse med Miljøstyrelsens rapportering til kommissionen i henhold til artikel 16, stk. 2.

3.5 Forholdet til anden lovgivning

3.5.1 Gældende ret

Gennemførelsen af et anlægsprojekt vil som følge af gældende ret oftest forudsætte godkendelser, tilladelser eller dispensationer efter plan-, natur- og miljølovgivningen mv.

Nedenfor gennemgås en række væsentlige bestemmelser, der efter gældende ret foreskriver krav om godkendelse, tilladelse eller dispensation, ny eller ændret planlægning mv., hvis der skal gennemføres fysiske indgreb i natur og landskabet, og som er nødvendige for at realisere et projekt som det omhandlede, herunder foretages ændringer af tilstanden på arealerne, etablere varige anlæg og installationer og gennemføre afværgeforanstaltninger af hensyn til natur- og dyreliv.

Gennemgangen er ikke en udtømmende opregning af, hvilken lovgivning der finder anvendelse på projektet, eller hvilke tilladelser eller dispensationer, der er nødvendige for projektets gennemførelse.

Som følge af § 35, stk. 1 i lov om planlægning, jf. lovbekendtgørelse nr. 572 af 29. maj 2024 (herefter planloven), vil etablering af visse dele af et anlægsprojekt beliggende i landzone

kræve en landzonetilladelse. Herudover vil der i nogle tilfælde opstå behov for ændringer i kommune- og lokalplaner. Planlovens bestemmelser om kommune- og lokalplaner indeholder bl.a. regler om vedtagelse af nye planer, ændringer i eksisterende planlægning og dispensation fra eksisterende planlægning.

Det følger endvidere af § 8, stk. 1, i lov om forurennet jord, jf. lovbekendtgørelse nr. 282 af 27. marts 2017 (herefter jordforureningsloven), at når en ejendom er forureningskortlagt, skal kommunalbestyrelsen give tilladelse til ændret arealanvendelse.

Yderligere følger det af § 24 i jernbaneloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 1091 af den 11. august 2023, at der ikke uden infrastrukturforvalterens tilladelse må foretages dispositioner i nærheden af infrastrukturforvalterens område, samt at lovens § 34, stk. 3, at der ikke uden tilladelse fra transportministeren må opføres ny bebyggelse og anlæg af blivende art på arealer beliggende inden for byggelinjer, der er udlagt for at sikre baneanlæg.

Derudover er der i kapitel 2 i naturbeskyttelsesloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 927 af 28. juni 2024 (herefter naturbeskyttelsesloven) fastsat en række forbud mod tilstandsændringer eller bebyggelse inden for bl.a. følgende bygge- og beskyttelseslinjer: sø- og å-beskyttelseslinjen (naturbeskyttelseslovens § 16), skovbyggelinjen (naturbeskyttelseslovens § 17), fortidsmindebyggelinjen (naturbeskyttelseslovens § 18), kirkebyggelinjen (naturbeskyttelseslovens § 19). Herudover foreskriver kapitel 2 forbud mod tilstandsændringer af bl.a. følgende naturtyper: naturlige søer, beskyttede vandløb, heder, moser, ferske enge og biologiske overdrev (naturbeskyttelseslovens § 3). Gennemførelsen af et anlægsprojekt, der berører de nævnte arealer, beskyttelseslinjer eller naturtyper vil som følge af naturbeskyttelseslovens §§ 65, stk. 1 og 2, forudsætte dispensation, eventuelt indeholdende vilkår om f.eks. afværgeforanstaltninger eller erstatningsbiotoper, fra den relevante myndighed, der enten er miljøministeren eller kommunalbestyrelsen.

Desuden foreskriver naturbeskyttelseslovens § 20 samt bekendtgørelse nr. 941 af 27. juni 2016 om godkendelse af offentlige vejanlæg og af ledningsanlæg mv. i det åbne land (vej- og el-bekendtgørelsen), der er udstedt i medfør af naturbeskyttelseslovens § 20, stk. 2, at et offentligt anlæg, der placeres i det åbne land, skal have en godkendelse.

Herudover fastsætter bl.a. naturbeskyttelseslovens §§ 23 og 24 regler om offentlighedens adgang til naturen. Naturbeskyttelseslovens §§ 23 og 24 indeholder regler om henholdsvis adgang til og ophold i skove og på udyrkede arealer.

Naturbeskyttelseslovens § 26 a indeholder regler om nedlæggelse af veje og stier, herunder regler om, at der forud for nedlæggelse skal ske anmeldelse til kommunalbestyrelsen, der kan nedlægge forbud mod nedlæggelse af veje og stier.

EU's naturbeskyttelsesdirektiver, der omfatter habitat- og fuglebeskyttelsesdirektivet, pålægger medlemslandene at bevare en række arter og naturtyper, som er sjældne, truede eller karakteristiske, ved at udpege særlige områder, hvor disse arter og naturtyper er beskyttede.

Fuglebeskyttelsesområder og habitatområder indgår i det sammenhængende europæiske, økologiske netværk, der betegnes Natura 2000.

Der må ikke iværksættes projekter, der kan skade et Natura 2000-områdes integritet, jf. habitatdirektivets artikel 6, stk. 3, og der er derfor krav til myndighederne om at vurdere konsekvenserne af et projekt i de tilfælde, hvor planen eller projektet kan påvirke et Natura 2000-område væsentligt.

Habitatdirektivet og fuglebeskyttelsesdirektivet sætter ligeledes rammer for beskyttelsen af arter og deres levesteder. Efter habitatdirektivets artikel 12, stk. 1, gælder en generel beskyttelse af bilag IV-arter og deres levesteder også uden for Natura 2000-områderne. Det samme gælder efter habitatdirektivets artikel 13, stk. 1, for beskyttelse af plantearter nævnt i bilag IV. Beskyttelsen af fugle omfatter alle vilde fugle også uden for Natura 2000-områderne, jf. fuglebeskyttelsesdirektivets artikel 5 og artikel 9. Fravigelse af beskyttelsen efter habitatdirektivets artikel 12, stk. 1, og artikel 13, stk. 1, med henblik på eksempelvis at varetage væsentlige samfundsmæssige interesser forudsætter, at der ikke findes nogen anden brugbar løsning, og at fravigelsen ikke hindrer opretholdelse af den pågældende bestands bevaringsstatus i dens naturlige udbredelsesområde, jf. habitatdirektivets artikel 16. Der henvises i øvrigt til pkt. 11 om EU-retten.

Naturbeskyttelseslovens § 29 a, stk. 1, indeholder bestemmelser om, at nærmere angivne arter ikke forsætligt må forstyrres med skadelig virkning for arten eller bestanden. I tilknytning hertil fremgår det af naturbeskyttelseslovens § 29 a, stk. 2, at yngle- eller rasteområder for de arter, der er nævnt i bilag 3 til loven, ikke må beskadiges eller ødelægges. One-stop shop bekendtgørelsens § 1 g omfatter lignende formuleringer vedrørende forstyrrelse af arter og bestand og yngleområders tilstand.

Tilsvarende bestemmelser fremgår af lov om jagt- og vildtforvaltning, jf. lovbekendtgørelse nr. 639 af 26. maj 2023 (herefter jagt- og vildtforvaltningsloven), jf. § 6 a, stk. 1 og 2, og § 7, stk. 1 og 2.

Bekendtgørelse nr. 521 af 25. marts 2021 om fredning af visse dyre- og plantearter og pleje af tilskadekommet vildt (herefter artsfredningsbekendtgørelsen) fastsætter regler om fredning af nærmere bestemte dyr, herunder fugle og planter, i form af forbud mod drab, indsamling, handel mv. og varetager individbeskyttelsen for beskyttede bilag IV-arter og fugle, der indgår i bekendtgørelsens kapitel 2 og 3, jf. især § 4, stk. 1 og 2, § 6 og § 10, stk. 1 og 2.

Bekendtgørelsens kapitel 4 omfatter fredning af danske dyr og planter, som ikke er omfattet af bekendtgørelsens kapitel 2 og 3. Der kan, for så vidt angår beskyttelsesbestemmelserne, søges om dispensation fra den relevante myndighed, som er Styrelsen for Grøn Arealomlægning og Vandmiljø.

Det fremgår af råstoflovens § 7, stk. 1, at erhvervsmæssig indvinding af råstoffer og etablering af anlæg på indvindingsstedet til brug for indvindingen kun må ske efter tilladelse fra regionsrådet.

Med museumsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 358 af 8. april 2014, sikres væsentlige bevaringsværdier på land og til havs. Kapitel 8 og 8 a i museumsloven omhandler bl.a. sikring af kultur- og naturarven i forbindelse med den fysiske planlægning og forberedelse af jordarbejder mv., samt om bevaring af fortidsminder og sten- og jorddiger. Loven foreskriver

i kapitel 8 og 8 a bl.a., at der skal søges dispensation til tilstandsændringer af beskyttede diger og fortidsminder. Det følger af museumsloven, at anlægsmyndigheden, hvis der under anlægsarbejdet fremkommer arkæologiske fund, skal standse arbejdet i det omfang, det berører fortidsmindet. Fundet vil herefter skulle anmeldes til kulturministeren (ved Slots- og Kulturstyrelsen). Kompetencen til at vurdere bevaringsværdige hensyn varetages efter museumsloven af kulturministeren (ved Slots- og Kulturstyrelsen).

Lovbekendtgørelse nr. 116 af 6. februar 2020 om landbrugsejendomme (herefter landbrugsloven) indeholder bl.a. regler om jordfordeling og landbrugspligt. Ved anlæg på arealer, der er pålagt landbrugspligt, kan landbrugspligten ophæves efter reglerne i landbrugslovens kapitel 5.

Det følger af byggelovens § 16, jf. lovbekendtgørelse nr. 1178 af 23. september 2016, at nedrivning af bebyggelse kræver tilladelse fra kommunalbestyrelsen. Opførelse af bebyggelse til brug for anlægsprojektet er undtaget fra krav om indhentelse af byggetilladelse jf. § 4, stk. 1, nr. 1, i bekendtgørelse nr. 1399 af 12. december 2019 om bygningsreglement 2018.

Efter lov om vandplanlægning, jf. lovbekendtgørelse nr. 126 af 26. januar 2017, fastsætter miljøministeren bl.a. regler, der fastlægger og angiver konkrete miljømål og indsatsprogrammer for hvert vandområdedistrikt med henblik på opnåelse af miljømålene, herunder med henblik på at forebygge forringelse af og opnå god tilstand for overfladevandområder og grundvandsforekomster i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2000/60/EF af 23. oktober 2000 om fastlæggelse af en ramme for Fællesskabets vandpolitiske foranstaltninger (herefter vandrammedirektivet).

Det følger af § 8, stk. 3, i bekendtgørelse nr. 797 af 13. juni 2023 om indsatsprogrammer for vandområder (herefter indsatsbekendtgørelsen), at myndigheder kun kan træffe afgørelse, der indebærer en direkte eller indirekte påvirkning af et overfladevandområde eller en grundvandsforekomst, hvor miljømålet ikke er opfyldt, hvis afgørelsen ikke medfører en forringelse af overfladevandområdets eller grundvandsforekomstens tilstand og ikke hindrer opfyldelse af det fastlagte miljømål, herunder gennem de i indsatsprogrammet fastlagte foranstaltninger. Lov om vandplanlægning med tilhørende bekendtgørelser gennemfører væsentlige, men ikke alle, dele af vandrammedirektivet.

Kommunalbestyrelsen skal i henhold til § 28, stk. 1, i lov om miljøbeskyttelse, jf. lovbekendtgørelse nr. 1093 af 11. oktober 2024 (herefter miljøbeskyttelsesloven) give tilladelse til, at spildevand tilføres havet, søer og åer. Det fremgår af § 4, stk. 3, i bekendtgørelse nr. 532 af 27. maj 2024 om spildevandstilladelser mv. efter miljøbeskyttelseslovens kapitel 3 og 4, at ved tag- og overfladevand forstås regnvand fra tagarealer og andre helt eller delvist befæstede arealer, herunder jernbaner, såfremt det ikke indeholder andre stoffer, end hvad der sædvanligt tilføres regnvand i forbindelse med afstrømning fra sådanne arealer eller har en væsentlig anden sammensætning.

Kommunalbestyrelsen skal i henhold til miljøbeskyttelseslovens § 19 give tilladelse til, at stoffer, produkter og materialer, der kan forurene grundvand, jord og undergrund, nedgraves i jorden, udledes eller oplægges på jorden eller afledes til undergrunden.

Det følger af § 17 i lov om vandløb, jf. lovbekendtgørelse 1217 af den 25. november 2019, at vandløb kun må reguleres efter vandløbsmyndighedens bestemmelse. På tilsvarende måde kræver det i henhold til § 21 vandløbsmyndigheden godkendelse til at anlægge nye vandløb. Vandløbsmyndigheden og anlægsmyndigheden forhandler i henhold til § 64, stk. 2, hvilke foranstaltninger, der skal træffes af hensyn til afvandingsforholdene.

Lov om havstrategi, jf. lovbekendtgørelse nr. 123 af 1. februar 2024 (herefter havstrategiloven), implementerer Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/56/EF af 17. juni 2008 om fastlæggelse af en ramme for Fællesskabets havmiljøpolitiske foranstaltninger (herefter havstrategidirektivet). Det følger af § 18 i lov om havstrategi, at statslige, regionale og kommunale myndigheder ved udøvelse af beføjelser i medfør af lovgivningen er bundet af de miljømål, der er fastsat i havstrategien.

Af den relevante lovgivning vil oftest også følge en adgang til at klage over de afgørelser, der træffes i relation til projektet, medmindre klageadgangen efter den relevante lovgivning er afskåret. Der vil i den forbindelse som oftest også være fastsat regler om klagemyndighed og opsættende virkning af klage.

3.5.2 Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Anlægsloven vil udgøre det fornødne retsgrundlag for, at transportministeren ved Vejdirektoratet kan udføre de fysiske arbejder og indgreb, som er en forudsætning for at gennemføre projektet. Bemyndigelsen i lovforslagets § 1 vil indebære, at transportministeren ved Vejdirektoratet kan gennemføre de fysiske indgreb i naturen og i landskabet, som er nødvendige for at realisere projektet. Disse indgreb vil blive gennemført i overensstemmelse med anlægslovens bestemmelser og inden for rammerne af den udførte miljøkonsekvensvurdering.

Der er i henhold til habitatdirektivets artikel 6, stk. 3, foretaget en væsentlighedsvurdering af anlægsprojektets påvirkning på Natura 2000-områderne N237 Ringive Kommuneplantage, N85 Hedeområder ved Store Råbjerg, N68 Skjern Å, N88 Nørholm Hede, Nørholm Skov og Varde Å øst for Varde.

Der er i væsentlighedsvurderingen vurderet, at det kan udelukkes, at projektet har en væsentlig påvirkning af Natura 2000-områderne N237, N85, N68 og N88. Der er derfor ikke foretaget en konsekvensvurdering for at afgøre, om projektet er skadeligt for områdets udpegningsgrundlag jf. habitatdirektivets artikel 6.

På baggrund af de gennemførte miljømæssige vurderinger af anlægsprojektet i § 1 er det vurderingen, at gennemførslen af projektet vil kunne ske inden for rammerne af habitatdirektivets artikel 6, stk. 3. Lovforslaget vil udgøre godkendelse af projektet i forhold til habitatdirektivets artikel 6, stk. 3.

Hvor bestemmelserne i de nævnte love indeholder skønsmæssige beføjelser for myndigheden, og hvor der efter disse kan tages hensyn til bygherrens interesser og

samfundets interesser i et givent projekt, er det den generelle vurdering, at hensynet til projektet kan indgå med betydelig vægt.

For at skabe klarhed om, at anlægsloven vil udgøre det fornødne retlige grundlag for de fysiske arealindgreb, foreslås det i lovforslagets § 6, at visse konkrete bestemmelser og tilladelseskrav i planloven og naturbeskyttelsesloven ikke vil finde anvendelse ved gennemførelse af projektet nævnt i § 1, og dermed fraviges med anlægsloven.

Anlægsprojektet, afledte terrænreguleringer og beplantning uden for anlægsområdet, vil kunne gennemføres uden forudgående kommune- eller lokalplanplanlægning og uden tilladelse mv. efter de regler, som fraviges i § 5.

Konsekvensen af fravigelsen af anden lovgivning vil ikke medføre, at de planlægningsmæssige, natur- og miljømæssige hensyn mv., der ligger bag de pågældende bestemmelser i anden lovgivning, ikke skal varetages i anlægsprojektet. De nævnte hensyn vil i stedet blive varetaget af anlægsmyndigheden i anlægsprojektet efter reglerne i lovforslaget. De bestemmelser i anden lovgivning, som ikke vil finde anvendelse som følge af anlægsloven, jf. lovens § 6, vil omhandle forhold, som er behandlet og vurderet i miljøkonsekvensrapporten, hvilket giver det fornødne faglige grundlag for, at det pågældende hensyn vil blive varetaget og reguleres direkte med anlægsloven.

Vurdering af indvirkninger på miljøet som følge af råstofindvinding (sidetag) til brug for anlægsprojektet vil blive foretaget på baggrund af proceduren i kapitel 2 a i vejloven. Det betyder, at Vejdirektoratet skal ansøge Trafikstyrelsen om godkendelse af en projektændring (råstofindvinding) til anlægsloven. Trafikstyrelsen vil i sin behandling af ansøgningen skulle tage stilling til, om ændringen af anlægsprojektet i form af råstofindvinding vil medføre væsentlige negative indvirkninger på miljøet og træffe afgørelse derom. Denne procedure finder tilsvarende anvendelse i tilfælde, hvor tilladelse til råstofindvinding gives ved regionsrådet, hvorved lovforslaget ikke indeholder ændringer i forhold til vurdering af indvirkninger på miljøet.

De bestemmelser og krav om tilladelse, godkendelse eller dispensation i den øvrige lovgivning, som ikke udtrykkeligt fraviges, finder stadig anvendelse for anlægsprojektet, herunder også reglerne om tilsyn, håndhævelse og straf for overtrædelse af regler, som ikke er fraveget. Hvor bestemmelserne i de nævnte love indeholder skønsmæssige beføjelser for myndigheden, og hvor der efter disse kan tages hensyn til bygherrens interesser og samfundets interesser i et givent projekt, er det den generelle vurdering, at hensynet til projektet kan indgå med betydelig vægt.

Der henvises i øvrigt til forslagets § 5 og bemærkningerne hertil.

Det forhold, at den lovgivning, som ikke er fraveget, fortsat gælder for anlægsprojektet, betyder, at der vil blive truffet en række konkrete afgørelser om tilladelser og godkendelser over for Vejdirektoratet samt deres entreprenører. De kompetente myndigheder har fortsat tilsynskompetencen for så vidt angår de bestemmelser, som ikke er udtrykkeligt fraveget i forslaget til § 6, og det kan ikke udelukkes, at der vil blive meddelt påbud, forbud mv. vedrørende overholdelsen af de afgørelser eller den direkte gældende lovgivning, som fortsat

finder anvendelse på anlægsprojektet. Disse afgørelser kan have betydning for anlægsprojektets realisering og fremdrift.

Tilladelser eller dispensationer vil kunne påklages administrativt, bl.a. til Miljø- og Fødevareklagenævnet, af enhver, som har en retlig interesse og i henhold til de fastlagte procedurer i den pågældende lovgivning. I visse tilfælde vil en klage have eller kunne tillægges opsættende virkning for projektet. Hvis rekursinstansen finder grundlag for at hjemvise en afgørelse, vil myndigheden efter praksis være nødsaget til at meddele afgørelse om standsning af anlægsarbejdet, hvis det pågår. Anlægsarbejdet vil herefter skulle afvente, at myndigheden genbehandler sagen (fysisk eller retlig lovliggørelse).

Klagesager vil derfor kunne indebære betydelige og reelle risici og usikkerheder for projektet i form af forsinkelse og dermed fordyrelse af anlægsprojektet.

Det foreslås derfor i § 6, stk. 1, at myndighedernes afgørelser vedrørende anlægsprojektet nævnt i § 1, som træffes efter de love nævnt i lovforslagets § 6, samt regler udstedt i medfør af disse, ikke kan påklages til anden administrativ myndighed. Det vil dog som sædvanligt være muligt at indbringe sagen for domstolene, dog med en frist på seks måneder af hensyn til projektets fremgang. Der vil ligeledes også være den almindelige adgang til at indbringe klager for Folketingets Ombudsmand.

Myndighedernes afgørelser vedrørende projektet i henhold til miljøbeskyttelsesloven, naturbeskyttelsesloven, vandløbsloven med undtagelse af kapitel 13, og regler udstedt i medfør af disse love, vil kunne indbringes for transportministeren, jf. forslaget til § 7, stk. 2.

Transportministeren vil - som øverste ansvarlig for projekterne - have en konkret viden om rammerne for det samlede projekt, som, hvor det er muligt, vil kunne inddrages ved stillingtagen til konkrete klagesager. Endvidere foreslås det af samme grund, at transportministeren kan beslutte at overtage kommunalbestyrelsens beføjelser efter de i § 6, stk. 1, nævnte love i sager, der vedrører anlægsprojektet.

Der henvises i øvrigt til forslaget § 6 og bemærkningerne hertil.

3.6 Ledninger

3.6.1 Gældende ret

Det følger af vejlovens § 77, stk. 1 og 2, om gæsteprincippet, at arbejder på ledninger i eller over offentlige veje, herunder om nødvendigt flytning af ledninger, i forbindelse med arbejder, der iværksættes inden for rammerne af de formål, som vejmyndigheden kan varetage, betales af ledningsejeren, medmindre andet er særligt bestemt ved aftale, kendelse afsagt af en ekspropriationskommission nedsat i henhold til ekspropriationsprocesloven eller afgørelse truffet af en kommunalbestyrelse efter vandforsyningslovens §§ 37 og 38, jf. § 40. Tilsvarende bestemmelser findes i § 70 i lov om private fællesveje, jf. lovbekendtgørelse nr. 1050 af 17. september 2024 (herefter privatvejsloven), for så vidt angår ledninger i eller over private fællesveje og udlagte private fællesveje i byer og bymæssige områder.

Gæsteprincippet gælder i henhold til retspraksis også ulovbestemt for ledninger i eller over andre arealer end vejarealer. Højesteret har i dom af 22. september 2009 (UfR 2009.2978 H - dommen om Motorring 3) udtalt, at gæsteprincippet er betegnelsen for en udfyldende regel, der finder anvendelse i tilfælde, hvor der uden vederlag er givet tilladelse til at anbringe en ledning på en ejendom. Reglen indebærer, at ledningsejeren som "gæst" skal bekoste ledningsarbejder, der er nødvendiggjort af arealejerens ændrede benyttelse af det areal, hvor ledningen er anbragt. En erhverver af fast ejendom indtræder som udgangspunkt i overdragerens rettigheder og forpligtelser vedrørende ejendommen. Ledninger, der oprindeligt var anbragt som "gæster" på private arealer, var således også efter ekspropriation omfattet af gæsteprincippet. Højesteret udtalte, at gæsteprincippet har fundet udtryk i vejlovens § 106 (den gældende vejlovs § 77). Denne bestemmelse omfatter arbejder, der er iværksat af vejmyndigheden inden for rammerne af de formål, som myndigheden kan varetage.

I dom af 19. maj 2015 (UfR 2015.2854 H - dommen om Vintapperrampen) udtalte Højesterets flertal, at gæsteprincippet bygger på den ordning, at arealejeren, der giver en ledningsejer tilladelse til at anbringe en ledning på arealet, og som forpligter sig til at beskytte ledningen, bevarer retten til at ændre anvendelsen af arealet, selv om dette måtte indebære, at ledningen må flyttes. Det fremgår af samme dom, at en ledningsejer efter gæsteprincippet har pligt til også at betale for andre tekniske løsninger end en fjernelse eller omlægning af ledninger, når disse løsninger er alternativer til en flytning eller omlægning.

I dom af 23. oktober 2018 (UfR 2019.464 H - dommen om prøvegravninger i Frederikssundsvej) fastslog Højesteret, at der ikke med lov om registrering af ledningsejere (ledningsejerregisterloven) er gjort udtømmende op med en ledningsejers forpligtelse til at give oplysninger om sine ledningers placering, og at gæsteprincippet indebærer, at en ledningsejer er forpligtet til at oplyse en mere præcis placering af sin ledning end den, der følger af ledningsejerregisterloven, og til at betale omkostningerne forbundet hermed, hvis disse oplysninger er nødvendige for at kunne tage stilling til, om arealejerens ændrede anvendelse af arealet nødvendiggør en flytning eller omlægning af ledninger.

Højesteret har desuden i dom af 4. september 2007 (UfR 2007.3009 H - dommen om Flintholm Station) udtalt, at gæsteprincippet i vejlovens § 106 (den gældende vejlovs § 77) også finder anvendelse for veje, hvor ledningsarbejder udføres i forbindelse med et "sammensat anlægsprojekt", uanset hvilke dele af projektet, der gør ledningsarbejdet nødvendige.

Højesteret har i dom af 16. februar 2017 (UfR 2017.1536 H - dommen om Cityringen) fastslået, at cityringlovens § 7, stk. 5, nr. 2, skal fortolkes i overensstemmelse med vejlovens gæsteprincip og den praksis, der knytter sig hertil. I begrundelsen for dommen anføres det bl.a., at når en lovbestemmelse (som § 7, stk. 5, i cityringloven) er baseret på et almindeligt retsprincip som gæsteprincippet, er der en klar formodning for, at bestemmelsen skal fortolkes i overensstemmelse med det til enhver tid værende indhold af dette retsprincip, som løbende fastlægges af domstolene og i eventuel senere lovgivning.

I dom af 15. februar 2022 (UfR 2022.1635 H - dommen om Aalborg Kloak) udtalte Højesteret, at det ulovbestemte gæsteprincip er udviklet i retspraksis med sigte på tilfælde, hvor tilladelsen til ledningsejeren beror på en aftale med arealejeren og må ses i lyset af det gavemoment, der

kan ligge i en sådan aftale. Gæsteprincippet er en udfyldningsregel og finder derfor kun anvendelse, hvis ikke andet fremgår eller kan udledes af den pågældende aftale. Højesteret fastslog, at anbringelse af ledninger, der beror på en offentligretlig afgørelse (landvæsenskommissionskendelse) truffet med hjemmel i lov, ikke kan begrunde en anvendelse af det ulovbestemte gæsteprincip, da de hensyn, der ved aftaler mellem ledningsejer og arealejer om anbringelse af ledninger kan begrunde anvendelse af det ulovbestemte gæsteprincip, herunder det nævnte gavemoment, ikke i almindelighed kan overføres på sådanne tilfælde. I disse tilfælde er der en formodning for, at arealejeren selv skal betale for ledningsomlægning, der sker på arealejerens foranledning, og det kræver særlige holdepunkter i den offentligretlige afgørelse, hvis dette udgangspunkt skal fraviges.

Højesteret har i dom af 14. marts 2022 (UfR 2022.2004 - sagen om Holstebromotorvejen) fundet, at de hensyn, der ved aftaler mellem ledningsejer og arealejer kan begrunde anvendelse af det ulovbestemte gæsteprincip, ikke i almindelighed kan overføres til en situation, hvor ledningerne var anbragt i henhold til deklarationer, der beroede på en ensidig ejerdisposition, idet en kommune var både ledningsejer og arealejer, da ledningerne blev anbragt. Højesteret bemærkede herved, at der i sådanne tilfælde normalt er en formodning for, at pålæggelse af en deklaration om sikring af ledninger har til formål bl.a. at fastslå, at ledningsejeren ikke skal betale for ledningsomlægninger, der sker på arealejerens foranledning, hvis der på et senere tidspunkt ikke længere er identitet mellem ledningsejeren og arealejeren. Retstillingen var ikke ændret som følge af, at ledningerne var overdraget til andre, hvorfor arealejeren skulle afholde udgifterne til arbejdet vedrørende de fire ledninger. De øvrige 17 ledninger var anbragt i henhold til aftaler, hvor der var aftalt erstatning. Højesteret udtalte bl.a., at det i en situation, hvor der er aftalt erstatning, påhviler arealejeren at godtgøre, at betalingen ikke udgør vederlag for, at ledningsanlægget ikke skal ligge på gæstevilkår.

3.6.2 Transportministeriets overvejelse og den foreslåede ordning

Gennemførelsen af anlægsprojektet vil gøre det nødvendigt at gennemføre ledningsarbejder. Der vil bl.a. skulle flyttes eller omlægges en række forskellige typer forsyningsledninger. Det forudsættes, at flytning og omlægning af ledninger til placering på ejendomme tilhørende tredjemand som udgangspunkt sker ved frivillig aftale herom eller ved ekspropriation med hjemmel i den relevante særlovgivning for de pågældende ledninger. Nærværende lovforslag indeholder ikke hjemmel til ekspropriation til placering af ledninger på tredjemands ejendom.

Lovforslaget indeholder i §§ 7-9 regler om udførelse af og betaling for ledningsarbejder nødvendiggjort af projekts gennemførelse, herunder regler om flytning og omlægning af ledninger og om behandlingen af eventuelle tvister om erstatning for ledningsarbejder mv.

Transportministeren har en tilsvarende kompetence i andre anlægslove, herunder lov om udbygning af E20 Amagermotorvejen og Lov om anlæg af en tredje Limfjordsforbindelse.

4. Konsekvenser for opfyldelsen af FN's verdensmål

Ved at anlægge en motorvej mellem Give og Billund Vest, som omtalt i lovforslaget, vil kapaciteten blive forbedret. Dette vil være medvirkende til at sikre en bedre trafikafvikling samt en højere regularitet i rejsetiden og dermed være en gevinst for såvel pendlere som erhvervsliv og kunder til de store publikumslokaliteter i Billund. Dette vil understøtte verdensmål nummer 9 Industri, innovation og infrastruktur, herunder delmålene 9.1 (Udvikling af god, pålidelig, bæredygtig og robust infrastruktur af hensyn til økonomisk udvikling og menneskelig trivsel).

Forbedringerne vil også medvirke til at reducere rejsetiden for den gennemkørende trafik på strækningen og dermed kunne bidrage til at gøre det mere attraktivt at søge job og drive samt etablere virksomhed i områderne. Dette vil understøtte verdensmål nummer 8 Anstændige jobs og økonomisk vækst gennem delmål 8.2 (Højere økonomisk produktivitet gennem diversificering, teknologisk opgradering og innovation, bl.a. gennem fokus på høj værditilførsel og arbejdskraftintensive sektorer).

Anlæg af en ny motorvej kræver både råstoffer og energi. I såvel anlæg som drift vil der blive arbejdet med råstof- og ressourcebesparende tiltag samt CO₂-reducerende løsninger bl.a. gennem krav til leverandører og CO₂-besparende proces- og produktvalg, hvilket vurderes at understøtte delmål 9.4 (Opgradering af infrastrukturen med henblik på øget bæredygtighed og brug af rene og miljøvenlige teknologier og industrielle processer samt mere effektiv udnyttelse af ressourcer).

CO₂-skyggeprisen anvendes til vurdering af, hvorvidt et CO₂-reducerende tiltag står mål med CO₂-gevinsten. Dette vil også understøtte verdensmål nummer 12 Ansvarligt forbrug og produktion gennem delmål 12.2 (Bæredygtig forvaltning og effektiv udnyttelse af naturressourcer) samt delmål 12.5 (Reducering af affaldsgenerering gennem forebyggelse, reduktion, genvinding og genbrug).

Den øgede fremkommelighed (og den afledte øgede mobilitet) som følge af projektet kan have negative konsekvenser for verdensmål nummer 11 Bæredygtige byer og lokalsamfund, herunder delmål 11.6 (Negative miljøbelastning pr. indbygger skal reduceres) samt delmål 11.4 (Indsatsen for at beskytte og bevare verdens kultur- og naturarv skal styrkes.).

Der henvises til lovforslagets pkt. 9 om klimamæssige konsekvenser og pkt. 10 om miljø- og naturmæssige konsekvenser.

5. Økonomiske konsekvenser og implementeringskonsekvenser for det offentlige

Implementeringskonsekvenserne for det offentlige vil omfatte alle aktiviteter for Vejdirektoratet som bygherre, mens en række øvrige berørte myndigheder skal behandle ansøgninger i relation til gennemførelse af anlægsprojektet. Efter færdiggørelsen af anlægsprojektet vil Vejdirektoratet have opgaver med drift og vedligeholdelse af motorvejen omfattet af anlægsloven. En delstrækning af Billundvej (nuværende rute 30) vil blive nedklassificeret og en ny forbindelsesvej til Lufthavnsvej og Billund Lufthavn vil blive anlagt

af Vejdirektoratet og efterfølgende overgivet til Vejle Kommune. Vejle Kommune vil fremadrettet vil have opgaver med drift og vedligehold af den del af Billundvej, som foreslås nedklassificeret, samt den nye forbindelsesvej til Lufthavnsvej.

5.1 Anlægsøkonomi og tidsplan

Anlægsoverslaget for projektet er udarbejdet efter Transportministeriets retningslinjer for ny budgettering af anlægsprojekter på vej- og baneområdet (Akt 16 af 24. oktober 2006 og Hovednotat for Ny Anlægsbudgettering december 2017) også kaldet ny anlægsbudgettering.

Anlægsoverslaget er opgjort på fire niveauer: fysikoverslag, basisoverslag, ankerbudget (projektbevilling) og samlet anlægsbudget (totaludgift).

Fysikoverslag er udarbejdet ved hjælp af Vejdirektoratets overslagssystem. Det vil sige, at det er baseret på teoretiske mængder fra det foreliggende skitseprojekt og enhedspriser og erfaringer fra de seneste sammenlignelige anlægsarbejder.

Basisoverslag udgør fysikoverslaget tillagt tværgående udgifter såsom projektering, tilsyn og administration, men ikke moms.

I henhold til ny anlægsbudgettering bevilges basisoverslaget tillagt 10 pct. til gennemførelse af projektet (ankerbudgettet/projektbevilling). Herudover afsættes yderligere en central reserve på 5 pct. Det samlede anlægsbudget (totaludgift) vil således udgøre basisoverslaget plus 15 pct.

Anlægsoverslaget er behæftet med usikkerhed, da udgifter til bl.a. ekspropriation, jordarbejder og arkæologi ikke kan beregnes præcist på forhånd. Projektets detaljerede udformning, mængder mv. kendes først på et senere tidspunkt, ligesom udviklingen i konjunktur- og konkurrencesituationen på licitationstidspunktet er af væsentlig betydning for anlægsudgifternes endelige størrelse. Yderligere kan de arkæologiske forundersøgelser vise, at det bliver nødvendigt at foretage egentlige udgravninger af fund.

Der er i 2019 gennemført ekstern kvalitetssikring af projektet, miljøkonsekvensvurderingen og anlægsoverslaget for det samlede undersøgte projekt for strækningen Give – Haderslev.

5.1.1 Anlægsøkonomi for projektet

Det samlede anlægsbudget for projektet er beregnet til 2.577 mio. kr. (FFL-25, vejindeks 146,51). Den centrale reserve placeres hos transportministeren, mens Vejdirektoratet råder over ankerbudgettet.

Basisoverslag	Ankerbudget (basisoverslag + 10 pct.)	Samlet anlægsbudget (basisoverslag + 15 pct.)
2.241	2.465	2.577

Tabel 1. Basisoverslag, ankerbudget og samlet anlægsbudget for projektet i mio. kr. (FFL-24, vejindeks 146,51).

Projektet vil kunne gennemføres på ca. 9 år fra anlægslovens vedtagelse. Her vil der indledningsvist skulle bruges 3-4 år på udbud, geotekniske borer, detailprojektering, besigtigelse og ekspropriation mv. Sideløbende med dette skal etableres erstatningsnatur og nye levesteder for den beskyttede birkemus, hvilket kan strække sig over en ca. fireårig periode. Herefter vil anlægsarbejdet kunne startes op, samtidig med at den videre detailprojektering fortsættes. Anlægsarbejdet vil kunne færdiggøres inden for en periode på ca. 6 år.

Anlægsarbejdet forventes at kunne gennemføres efter følgende relative tidsplan i forhold til projektets igangsætning:

2026-2029 Forventet detailprojektering, udbud, forventet besigtigelse, forberedende arbejder mv. samt forventet ekspropriation.

2029-2034: Anlægsarbejder igangsættes, og anlægget ibrugtages løbende.

2032: Forventet åbning af anlægsprojektets deletape 1.

2034: Forventet åbning af anlægsprojektets deletape 2.

2035: Færdiggørelse af projektet

Tidsplanen konsolideres endeligt i forbindelse med detailprojektering af projektet.

År	Anlægsbevilling mio. kr.
2025	5
2026	26
2027	77
2028	232
2029	258
2030	412
2031	413
2032	412
2033	412
2034	284
2035	46

Tabel 2. Forventet årsopdelt samlet anlægsbudget for projektet i mio. kr. (FFL-25, vejindeks 146,51) baseret på projektets bevilling.

Som en del af miljøkonsekvensvurderingen for den samlede strækning fra Give til Haderslev fra 2020 er der gennemført en samfundsøkonomisk analyse, som er en systematisk vurdering af et tiltags fordele og ulemper for samfundet, hvor en række udvalgte effekter omregnes til kroner og øre. Foruden anlægsomkostninger og driftsøkonomi indgår også brugereffekter, gener i anlægsperioden, eksterne effekter og øvrige effekter herunder miljøeffekter m.m. i

den samfundsøkonomiske analyse. Den samfundsmæssige forrentning for den samlede motorvejsstrækning Give – Billund Vest – Haderslev blev beregnet til 3,4 pct.

5.2 Anlægsprojektets økonomiske og implementeringskonsekvenser for det offentlige

Projektet forestås af Vejdirektoratet som anlægsmyndighed og har dermed både økonomiske og implementermæssige konsekvenser for Transportministeriet i forbindelse med anlægsperioden.

Arbejdet med at beskrive anlægget i detaljer, som kan danne baggrund for ekspropriation og udbud, udføres af Vejdirektoratet og eksterne rådgiverfirmaer. Rådgivningsopgaver og anlægsarbejder udbydes efter gældende regler herfor.

Vejdirektoratet fører som anlægsmyndighed tilsyn med entreprenørernes arbejde for at sikre, at det aftalte arbejde leveres i den aftalte kvalitet, tid og pris. Herudover skal projektforløbet styres, kontrolleres og dokumenteres. Vejdirektoratet vil løbende undersøge og afprøve mulighederne for at anvende nye metoder og ny teknologi med henblik på at optimere projektet trafiksikkerhedsmæssigt, miljømæssigt, økonomisk og tidsmæssigt.

Den berørte kommune, region og de statslige styrelser vil i relation til anlægsprojektet skulle behandle ansøgninger og anmeldelser fra Vejdirektoratet med henblik på at vurdere, hvilke krav der stilles i forbindelse med tilladelser, godkendelser og dispensationer til projektet som følge af krav hertil i bl.a. natur- og miljølovgivningen.

Der skal foretages ledningsarbejder, som nødvendiggøres af anlægsprojektet. Fordelingen af udgifter hertil afhænger af den enkelte lednings retsstilling, og udgifter forbundet med gennemførelsen af ledningsarbejder, nødvendiggjort af anlægsprojektet som nævnt i § 1, kan således forventes at skulle afholdes både af projektet og af den enkelte ledningsejer.

Fremtidig drift og vedligehold af de statslige vejanlæg varetages af Vejdirektoratet, som vejmyndighed, jf. vejlovens § 6, stk. 2.

Principperne om digitaliseringsklar lovgivning er iagttaget og vurderes ikke at være relevante i forhold til lovforslagets enkelte dele.

6. Regionale konsekvenser

Det foreslåede anlægsprojekt vil medføre en bedre fremkommelighed til og fra Billund, samt sikre en bedre trafikafvikling i området umiddelbart nord for Billund Lufthavn.

Anlægsprojektet vil endvidere bidrage til en bedre fremkommelighed i den sydlige del af Midtjylland.

7. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet mv.

Det foreslåede anlægsprojekt vil øge fremkommeligheden, hvilket vil medføre positive økonomiske konsekvenser for erhvervslivet. Det vil føre til flere fordele – både ved transport af varer og bedre adgang til arbejdskraft. En fordel vil bl.a. være reducerede rejseomkostninger, når varer eller tjenesteydelser skal transporteres. Fordelene vil kunne øge virksomhedernes produktivitet, da deres konkurrenceevne forbedres. Mere indirekte effekter vil være positive konsekvenser som følge af et større arbejdskraftopland, da rejsetiden og omkostningerne for pendlerne også vil blive reduceret.

Anlægsarbejdet vil blive tilrettelagt med videst mulig hensyntagen til fremkommeligheden for trafikken. Indskrænkning i trafikken på den eksisterende rute 30 i anlægsperioden vil være begrænset, og forventes kun at medføre minimale negative konsekvenser for erhvervslivet.

Det bemærkes, at det på nuværende tidspunkt ikke er muligt endeligt at vurdere de erhvervsøkonomiske konsekvenser ved forslaget. Disse vil skulle opgøres, når lovforslaget udmøntes.

Lovforslaget medfører administrative konsekvenser for erhvervslivet. Konsekvenserne består i, at anlægsprojektet nævnt i § 1 efter færdiggørelsen kan føre til mindre trængsel og kortere rejsetid, men vil også i anlægsperioden kunne medføre visse gener for erhvervslivet som anvender de berørte vejstrækninger.

Lovforslagets bemyndigelsesbestemmelser forventes at medføre administrative konsekvenser under 4 mio. kr.

8. Administrative konsekvenser for borgerne

Lovforslaget vil have negative administrative konsekvenser for borgerne.

For beboere og landbrugsejendomme i linjeføringen for motorvejen og de nye kommuneveje nord for Billund Lufthavn der berøres af ekspropriation, vil der være administrative konsekvenser, så længe ekspropriationsforretningerne mv. foregår. Ejerne af de berørte ejendomme vil blive inddraget direkte ved breve fra Vejdirektoratet samt ekspropriationsmyndighederne.

Lovforslaget afskærer adgangen til at påklage kommunalbestyrelsens eller en statslig myndigheds afgørelse vedrørende anlægsprojektet til anden administrativ myndighed.

9. Klimamæssige konsekvenser

Danmarks klimaaftryk opgøres fra produktionssiden, jf. den danske målsætning om at reducere udledningen af CO₂-ækvivalenter med 70 pct. i 2030 i forhold til niveauet i 1990, jf. lov om klima, jf. lovbekendtgørelse nr. 2580 af 13. december 2021. Med denne tilgang vil

transportsektorens udledning fra et anlægsprojekt primært omfatte det transportarbejde, der sker ved anvendelsen af anlægget efter ibrugtagning, mens udledninger fra etableringen af anlægget indgår som strukturel effekt under andre sektorer i det omfang udledningerne sker i Danmark.

I forbindelse med beslutninger om anlægsprojekter er der imidlertid et ønske om at kende projektets samlede udledninger målt i CO₂-ækvivalenter, uagtet om udledningerne sker i Danmark eller i udlandet. Derfor opgøres klimaaftrykket fra forbrugssiden, hvilket betyder, at opgørelsen inddrager bruttoudledninger fra etablering af anlægget, herunder materialer og arbejdskørsel. En bruttoopgørelse af et anlægsprojekts udledning af CO₂-ækvivalenter tager dog ikke højde for, at en alternativ anvendelse af anlægsmidlerne enten i den private eller den offentlige sektor også vil indebære en afledt udledning af CO₂-ækvivalenter.

I miljøkonsekvensvurderingen af projektet er det endnu ikke fastlagt præcist, hvordan anlægsarbejdet skal udføres. Vejdirektoratet arbejder med at nedbringe klimaaftrykket fra anlægsarbejdet via krav i udbud og kontrakter. De konkrete krav til nedbringelse af klimaaftrykket ved produktion af eksempelvis asfalt og beton vil blive defineret i den efterfølgende udbudsproces. Derfor er bruttoopgørelsen af anlæggets udledning af CO₂-ækvivalenter baseret på erfaringstal fra tilsvarende gennemførte projekter.

Anlægsprojektet vil have et klimaaftryk som følge af anlægsarbejde og en mindre stigning i trafikken.

I anlægsperioden skal der anvendes råmaterialer f.eks. asfalt, stål og beton. Fremstillingen af disse vil medføre udledning af CO₂, som vil bidrage til den globale opvarmning. I anlægsperioden skal der desuden bruges entreprenørmaskiner, der både vil udsende CO₂ og luftforurenende stoffer (primært NOX) samt støv.

Vejdirektoratet har beregnet, at CO₂-udledningen fra anlægsperioden er mellem 93.000 – 105.000 ton alt efter, i hvilken grad forventningerne til den teknologiske udvikling indfris. Størstedelen af udledningen er fra produktion af materialer til motorvejsprojektet. De øvrige udledninger kommer fra transport af materialer, herunder jordtransporter samt emissioner fra entreprenørmateriel.

Trafikken på motorvejen mellem Give og Billund Vest ventes at medføre en meget begrænset stigning i CO₂. Det skyldes, at den forventede reduktion i udledninger af CO₂-ækvivalenter fra transporten, herunder også kvælstofilter (NOX) og partikler fra bilmotorerne, som følge af en større andel af elbiler vil opveje en væsentlig del af effekten af mere trafik.

10. Miljø- og naturmæssige konsekvenser

Miljøkonsekvensrapporten omhandler de forventede miljømæssige konsekvenser ved anlæg af en motorvej mellem Give og Billund Vest, jf. lovens § 1. Lovforslaget medfører i øvrigt ikke miljømæssige konsekvenser.

10.1 Planforhold

Anlægsprojektets linjeføring er overvejende beliggende i landzone. Den nordligste strækning sydøst for Give, samt den sydligste del af forbindelsesvejen til Billund Lufthavn er beliggende i byzone.

Anlægsprojektet er beliggende i Vejle og Billund Kommuner og berører eller grænser op til arealer, der i kommuneplanrammer og lokalplaner er udlagt til forskellige formål, herunder erhverv samt blandet bolig og erhverv. Det drejer det sig om arealer langs eksisterende veje, som skal ændres i forbindelse med etableringer af over- eller underføringer ved krydsning med den nye motorvej og udvidelse af Farrevej frem mod det eksisterende tilslutningsanlæg TSA 8 på rute 18. Det er hovedsageligt landområder, der berøres af anlægsprojektet.

Anlægsprojektet vurderes at kunne rummes inden for kommuneplanernes overordnede formål og påvirker ikke udnyttelsen og disponeringen af kommuneplanrammeområderne.

Sydøst for Give ligger anlægsprojektet indenfor afgrænsningen af Lokalplan 1032 ”Erhvervsområde 2. etape i Give øst”, som omfatter Farrevej (Rute 30), der på denne strækning udvides til motorvej frem mod det eksisterende tilslutningsanlæg på rute 18. Anlægsprojektet vurderes ikke at påvirke udnyttelsen eller disponeringen af lokalplanområderne.

For en oversigt over lokalplaner og kommuneplanramme i nærheden af anlægsprojektet henvises til miljøkonsekvensrapport 2020 kapitel 7 om planforhold og supplerende miljøkonsekvensrapport 2025 kapitel 7 om planforhold.

10.2 Landskab og visuelle forhold

10.2.1 Eksisterende forhold

Motorvejens linjeføring følger den jyske højderyg. Derved undgår linjeføringen at krydse igennem de mest sårbare lavbundsområder, fordi højderyggen er et vandskel.

Linjeføring ligger overvejende vest for højderyggen, hvor terrænet er fladt og lavtliggende med brede smeltevandsdale. Her er motorvejen placeret lavt i terrænet, og linjeføringerne følger terrænets bløde form.

Krydsende veje og baner føres over motorvejen, og lokalt vil overføringerne være meget synlige i landskabet. Smeltevandsdalene er ikke så dybe, og det medvirker til, at landskabsbroerne ligger lavt i landskabet.

På grund af de svage terrænmæssige forhold og lange åbne strækninger langs de vestlige linjer, vil motorvejen visuelt opleves som et sammenhængende og synligt element i landskabet. Anlægget vil dog være skærmet af de store plantager omkring Billund, der sammen med læhegn langs skel og mindre skovområder dominerer dyrkningslandskabet. Skovområderne og de mange levende hegn skaber et lukket landskab.

Området har en rumlig afgrænsning mod syd og sydøst på grund af tæt skovbevoksning.

10.2.2 Påvirkning i anlægsperioden

I anlægsperioden vil landskabet blive påvirket af terrænreguleringer, afgravning til regnvandsbassiner samt midlertidige aktiviteter som fældning af træer og buske, etablering og anvendelse af midlertidige arbejdsarealer, oplag af jord og materialer, kørsel med lastbiler og entreprenørmaskiner, midlertidig belysning, skiltning og hegning af byggepladser samt etablering af ny beplantning.

Påvirkninger er midlertidige, og arbejdsarealerne vil blive reetableret, når anlægsperioden er afsluttet. Terrænændringer samt etablering af ny beplantning og retablering af eksisterende beplantning vil være tydelig i etableringsfasen, men vil derefter indgå naturligt i landskabet.

Påvirkningen vurderes at være ubetydelig, idet eksisterende bevoksning afskærmes og bevares så vidt muligt.

10.2.3 Påvirkning i driftsfasen

Vejanlægget vil have en synlig og væsentlig indvirkning på landskabet. Vejanlægget vil krydse intensivt udnyttede dyrkningslandskaber og gennembryde levende hegn, hvilket vil påvirke den eksisterende struktur.

Krydsende veje og baner vil opleves som mere synlige i landskabet, hvor de krydser over motorvejen, dels på grund af brokonstruktionen, men også på grund af skråningsanlæggene, som strækker sig langt ud til hver side af brokonstruktionen. Særligt i åbne, flade og lavtliggende landskaber, hvor den krydsende infrastruktur ligger inden for synsafstand, vil den visuelle oplevelse påvirkes betragtelig. Landskabets enkle udtryk vil være sårbart overfor forandringer, der kan øge landskabets kompleksitet. Den visuelle påvirkning vurderes at være mindre, hvor landskabet er kuperet eller bevokset.

10.2.4 Afværgeforanstaltninger

Der skal i forbindelse med detailprojekteringen arbejdes med den landskabelige indpasning af motorvejen for at skabe en naturlig sammenhæng og flydende overgang mellem vejanlægget og det omgivende landskab.

Afværgeforanstaltningerne omfatter placering af midlertidige arbejdsarealer, så behovet for rydning af eksisterende bevoksning minimeres, og bevoksningen afskærmes og bevares så vidt muligt.

Der skal etableres ny bevoksning i sammenhæng med det nye tracé for at integrere anlæggene i landskabet, herunder omkring samkørselspladsen. Beplantningen skal udføres så den understøtter faunapassagernes funktion og ledelinjer for flagermus langs med vejanlægget. Beplantningen etableres med hjemmehørende og egnskarakteristiske arter.

Regnvandsbassinerne skal have en naturpræget karakter og tilpasses terrænet for at skabe fysisk variation for flora og fauna. Udlægning af sten (store sten som stendynger) på solbeskinnede arealer til padder og krybdyr.

Ved samkørselspladsen anvendes belægningsmaterialer, der harmonerer med det lokale miljø. Pladsens inventar og skiltning skal være visuelt afdæmpet og så vidt muligt udformes i naturmaterialer for at integrere pladsen i landskabet og undgå visuel støj. Eventuel belysning skal designes til at være diskret og ikke forstyrrende, så det bidrager til at integrere anlægget i landskabet og undgå visuel støj.

10.3 Arkæologi og kulturarv

10.3.1 Eksisterende forhold

Omkring vejens linjeføring er der registreret flere arkæologiske fund og ikke fredede fortidsminder samt fredede fortidsminder. Vejle Museerne har udpeget arkæologiske hotspots, hvor der forventes særlig stor sandsynlighed for at påtræffe nye arkæologiske fund. De udpegede hotspots er beliggende omkring højgrupperne syd og nord for Uhe og omkring koncentrationen af gravhøje og bebyggelse på begge sider af Omme Å, og beskrives som hotspot for bosættelse i ældre og yngre stenalder.

Motorvejens linjeføring berører beskyttelseszoner til fredede fortidsminder ved Sønder Elkær, ved Båstlund Krat og ved Omme Å. Selve fortidsminderne berøres ikke af vejprojektet.

Ved Uhe Mark er udpeget kulturmiljø, der udgøres af en bananformet koncentration af fredede, markerede og overpløjede gravhøje. Området indeholder 3 fredede og 40 overpløjede gravhøje. Motorvejens linjeføring forløber gennem kulturmiljøet. Desuden påvirkes 2 beskyttede diger.

Der er ikke kulturarvsarealer, kirker, kirkeomgivelser eller kirkebyggelinjer i umiddelbar nærhed af anlægsprojektet, ligesom der ikke er registreret fredede eller bevaringsværdige bygninger.

10.3.2 Påvirkning i anlægsperioden

Sandsynligheden for at træffe fortidsminder i området vurderes generelt at være stor, da motorvejens forløb følger og nogle steder krydser det historiske vejforløb Hærvejen, som fra yngre stenalder til slutningen af 1800-tallet, har tjent som international handels- og pilgrimsrute, og som i øvrigt gennem årene flere gange har været ændret.

Det vurderes, at vejanlæggets påvirkning af fortidsminder potentielt er væsentlig, men ved udførelse af arkæologiske forundersøgelser vurderes påvirkningen at være moderat omkring Omme Å (hotspotområde) og ubetydelig for de øvrige arealer.

I anlægsperioden berøres en række diger midlertidigt og permanent. I den videre detailprojekteringsfase vil alle berørte diger blive besigtiget, og det præcise omfang af inddragelse på hvert enkelt dige vil blive opgjort. Hvor det er muligt, vil arbejdspladsarealer der berører diger blive reduceret for at begrænse påvirkningerne.

Diger i arbejdsarealet retableres desuden som udgangspunkt, når anlægsarbejdet er afsluttet.

Diger, der inddrages permanent, vil give et varigt tab af den kulturhistoriske og fortællermæssige værdi, som det enkelte dige eller gruppen af diger repræsenterer. Da digerne er beskyttet mod tilstandsændringer, vil en inddragelse som udgangspunkt være en væsentlig påvirkning. Det er ikke muligt at afværge påvirkninger af diger, der inddrages direkte som følge af motorvejsanlægget, og påvirkningen vil dermed være irreversibel.

10.3.3 Påvirkning i driftsfasen

Motorvejens linjeføring passerer tæt forbi fredede fortidsminder og berører fortidsmindebeskyttelseslinjen på 100 m.

Ved de fredede fortidsminder vil motorvejen have en karakter, der er fremmed for området. Da de fredede fortidsmindearealer ikke berøres direkte og indsyn til og udsyn fra de fredede fortidsminder ikke hindres, vurderes motorvejen at medføre en moderat påvirkning.

Anlægsprojektet forløber desuden gennem kulturmiljøet ved Uhe Mark. Anlægsprojektet vil ikke berøre kulturmiljøets fredede gravhøje eller deres beskyttelseslinjer. Seks overpløjede høje påvirkes. Motorvejen vil fragmentere kulturmiljøet, dog vil de tre fredede gravhøje ligge samlet på vestsiden af vejen. Påvirkningen af kulturmiljøet vurderes på den baggrund at være moderat.

10.3.4 Afværgeforanstaltninger

Der skal udføres arkæologiske forundersøgelser, inden anlægsarbejdet påbegyndes, så der er tid til at udgrave og bevare væsentlige nye fund.

Hvor det er muligt, vil arbejdspladsarealer, der berører fortidsmindebeskyttelseszoner samt de beskyttede diger, blive reduceret for at begrænse påvirkningerne.

Der opstilles hegn, som adskiller fortidsminder og fortidsmindebeskyttelseszoner fra anlægsarbejderne.

For det areal der planlægges indenfor fortidsmindebeskyttelseslinjen ved det nye trace ved Båstlund Krat skal skiltning og lignende begrænses mest muligt for at mindske påvirkningen i driftsfasen.

Ved den videre detailprojekteringsfase vil digerne blive besigtiget og det præcise omfanget af inddragelse på hvert enkelt dige opgjort. Digerne retableres desuden som udgangspunkt, når anlægsarbejdet er afsluttet.

10.4 Befolkning, sundhed og materielle goder

10.4.1 Eksisterende forhold

Området mellem Billundvej og Give er domineret af åbent land med spredt bebyggelse. Mellem de to byer ligger landsbyen Uhe. De ubebyggede arealer består overvejende af intensivt udnyttede landbrugsarealer, men der forekommer også ekstensive landbrugsarealer og mindre plantageområder.

Syd for motorvejen ligger Billund Lufthavn, og den sydlige del af motorvejen ligger inden for lufthavnens støjkonsekvenszone.

Hovedfærdselsårene i området består af Rute 18, Bredsten Landevej og Grindstedvej/Lufthavnsvej i østvestgående retning, og Farrevej/Billundvej i nordsydgående retning. Farrevej/Billundvej betjener i dag størstedelen af den trafik, der kommer nordfra til Billund, Billund Lufthavn, Lego og forskellige rekreative virksomheder i Billund.

10.4.2 Påvirkning i anlægsperioden

I anlægsperioden vil der være en del støj, når der kommer perioder, hvor det er nødvendigt at arbejde uden for normal arbejdstid, som kan give anledning til gener hos beboere i et større område.

Lys og visuelle forhold vil medføre forstyrrelse af ro og mørke, der ellers præger mange af de områder, som projektet berører.

Trafikale forhold og barriereeffekt vil ligeledes medføre gene for lokale beboere. I anlægsperioden vil arealinddragelse og anlægsaktiviteter medføre påvirkning af mulighederne rekreativ brug af området, ligesom områdets rekreative kvaliteter vil blive forringet.

Da påvirkningerne i anlægsperioden er midlertidige, vurderes anlægsarbejderne samlet set ikke at have en væsentlig indflydelse på befolkningens sundhed.

10.4.3 Påvirkning i driftsfasen

For befolkningen som bor tæt på motorvejen, vil omgivelserne blive ændret væsentligt og permanent, og områdets uforstyrrede karakter vil mindskes.

Motorvejen vil være en fysisk og visuel barriere, som betyder, at nogle rekreative områder og adgangen til disse skæres over af den nye motorvej. Samtidig vil områder nær motorvejen være udsat for støj og visuel påvirkning, hvilket vil forringe oplevelsen af de aktiviteter, der udøves i friluftsområderne og i de rekreative områder. Påvirkningen af de rekreative forhold vil være betydelig i lokalt perspektiv, selvom friluftsaktiviteter fortsat kan foregå.

Der vil være få boliger, som udsættes for støj over de vejledende grænseværdier for vejstøj, og påvirkningerne vurderes derfor at være mindre væsentlige. Befolkningen i området vil kunne høre trafikken fra vejen i et større område, og dele af befolkningen vil opleve det som en væsentlig ændring af støjbilledet i området.

Den nye motorvej kan medføre forskellige påvirkninger på befolkningens sundhed. Luftforurening påvirker helbredet for mennesker og gør skade på naturen i en grad, der afhænger blandt andet af hvilke stoffer, der er i luften, og hvor store mængder der er til stede. Støj kan være medvirkende til hjertekarsygdomme og have en indirekte betydning for sundheden, da støj kan medføre stress.

Endelig kan muligheden for at dyrke friluftsliv påvirke menneskers mentale, fysiske og sociale sundhed herunder kan adgangen til grønne områder påvirke mulighederne for at motionere.

Samlet set vurderes miljøpåvirkningerne dog ikke at have et omfang, der påvirker menneskers sundhed væsentligt i området.

10.5 Friluftsliv og rekreative forhold

10.5.1 Eksisterende forhold

Motorvejen forløber primært gennem åbent land med enkeltejendomme, landbrug og naturområder. Rekreative interesser i området er derfor knyttet til natur og landskab samt de store turistattraktioner i Billund.

Motorvejens sydlige del forløber gennem skov i Sønder Elkjær Plantage og et større område med skov og hede ved Båstlund Krat. Mod nord krydser motorvejen Omme Ådal, der er udpeget som regionalt friluftsområde, hvoraf en del af området også er udpeget til særligt støjfølsomt friluftsområde.

Motorvejens forløb krydser desuden Margueritrutten ved Omme Å samt enkelte cykel- og vandreruter i området.

10.5.2 Påvirkning i anlægsperioden

Der vil være anlægsarbejde midt gennem Sønder Elkjær Plantage og gennem Båstlund Plantage. Disse områder samt ådalen ved Omme Å udsættes for støj, støv, barriere og visuelle gener fra anlægsarbejderne eller direkte af selve motorvejsbyggeriet ved arealinddragelse.

Påvirkningen i anlægsperioden vurderes at være moderat for de arealer, der er udpeget til støjfølsomt friluftsområde, og mindre for de øvrige rekreative områder, da påvirkningen er lokal og forstyrrelsen fra anlægsarbejderne vil være midlertidig.

Det vil i anlægsperioden være nødvendigt med en midlertidig spærring eller omlægning af cykel- og vandrerruter i området. Der anvises eller etableres som udgangspunkt et alternativ til de stier, som lukkes midlertidigt i anlægsperioden.

10.5.3 Påvirkning i driftsfasen

Både Sønder Elkjær Plantage og Båstlund Plantage vil blive delt i to af motorvejen, der vil udgøre en fysisk og visuel barriere samt medføre påvirkning med vejstøj. Påvirkningen af de rekreative forhold på disse to lokaliteter vil være betydelig i lokalt perspektiv, selvom friluftsaktiviteter fortsat kan foregå.

Ved krydsningen af Omme Å påvirkes adgangsforhold og udsigter, ligesom området vil blive påvirket af støj. Der vil fortsat være mulighed for adgang og udfoldelse af rekreative aktiviteter, da ådalen krydses på en landskabsbro. I forhold til det samlede friluftsområde påvirker motorvejen en mindre del af hele området. En del af området er udpeget til støjfølsomt friluftsområde, og derfor vurderes påvirkningen i driftsfasen at være moderat.

Skærende veje bliver som udgangspunkt ført over eller under motorvejen, med undtagelse af Elkjærhøjvej, Godrumvej og Porshusvej, der afbrydes, og derved ikke føres på tværs af motorvejen.

Den lokale cykelrute Give – Lindeballe – Åst – Give og Magueritruten krydser motorvejen langs Munkholmvej. Munkholmvej føres under den nye motorvej, da motorvejen etableres på en landskabsbro.

Den lokale cykelrute Give – Givskud – Kollemorten krydser motorvejen langs Østerhovedvej. Østerhovedvej omlægges og føres over den nye motorvej. Samlet set vurderes påvirkningen på de nævnte ruter at være ubetydelig, da ruter og stier forventes omlagt.

Projektets påvirkning vil være positiv i forhold til forbedring af infrastruktur for besøgende til de store turistattraktioner i Billund.

10.5.4 Afværgeforanstaltninger

Stier og rekreative forbindelser skal så vidt muligt opretholdes i anlægsperioden. Hvis stier lukkes midlertidigt, skal der som udgangspunkt anvises eller etableres et alternativ til de stier, som lukkes.

Spærringer skal være så korte som muligt, og det skal tilstræbes, at midlertidigt omlagte ruter ikke bliver meget længere end de nuværende. Stiforbindelser og omlagte stier skal udlægges med hensyn til trafiksikkerhed for brugerne.

10.6 Støj og vibrationer

10.6.1 Eksisterende forhold

Motorvejens linjeføring ligger i det åbne land og passerer de større byer Billund og Give. Der er enkelt boliger i det åbne land, der ligger forholdsvis tæt på den kommende motorvej, men der er kun er meget få boliger indenfor en afstand af 100 m fra motorvejen. Enkelte ejendomme skal eksproprieres, da motorvejstracéet går gennem eller tæt på bygningerne.

10.6.2 Påvirkning i anlægsperioden

De primære støjklender stammer fra strækningsrelaterede anlægsarbejder, som omfatter det egentlige motorvejsanlæg på hele strækningen, og som vil medføre støj langs hele den linjeføring, der anlægges. Disse anlægsarbejder strækker sig over hele anlægsperioden for det samlede vejanlæg, men arbejderne gennemføres ikke samtidig på hele strækningen. Den enkelte nabo vil derfor opleve perioder med anlægsaktivitet i nærheden og perioder uden aktivitet, hvor arbejderne gennemføres på andre dele af strækningen.

Anlægsstøjen ved strækningsarbejde vil ligge over 70 dB(A) i en afstand af ca. 20 m fra anlægsarbejderne, og det vil dermed være meget få boliger, som vil være støjbelastet over den vejledende grænseværdi på 70 dB (A) til anlægstøj i dagsperioden.

Derudover kan der forekomme særligt støjende aktiviteter bl.a. ved etablering af spuns ved de større anlægsarbejder, for eksempel faunapassager og broer. Ved etablering af spuns vil anlægsstøjen ligge over 70 dB(A) i en afstand på ca. 250 m. Der vil være nogle boliger inden for denne afstand, og støjgenerne vil være væsentlige for beboerne, medmindre aktiviteterne kan begrænses til meget få dage.

Der forventes ingen vibrationsbelastede boliger i forbindelse med arbejdet omkring bygværkerne.

Det forventes, at der i perioder vil blive behov for at arbejde udenfor normal arbejdstid. Her vil støjen fra anlægsarbejder, der udføres i nærheden af boliger, overskride den normale støjgrænse på 40 dB(A). For de mest støjende arbejder, der udføres udenfor normal arbejdstid, vil grænseværdien overskrides selv i stor afstand (op til 2 km) fra anlægsarbejdet.

10.6.3 Påvirkning i driftsfasen

Etablering af en ny motorvej i det åbne land betyder at støjbilledet ændres markant for mange beboere nær det nye vejanlæg. Ændringen vil være mest udtalt i den sydlige del, hvor der er tale om etablering af et helt nyt vejanlæg på bar mark, og mindre markant i den nordlige del

af projektet hvor motorvejen etableres som en udbygning af den eksisterende Farrevej og tilsluttes rute 18.

Efter projektets realisering vil omfanget af støjbelastede boliger over 58 dB være størrelsesordenen 180-200, mens omfanget af boliger i intervallet 53-58 dB er opgjort til 175-200. Omfanget af støjbelastede boliger omfatter både boliger der allerede i dag er støjbelastede pga. beliggenhed nær det eksisterende vejnet, og boliger hvor stigningen i støjpåvirkningen er markant, da boligen i dag ligger langt fra eksisterende trafikerede veje.

10.6.4 Afværgeforanstaltninger

For at minimere støjgener for omgivelserne i anlægsperioden, vil anlægsarbejdet som udgangspunkt blive tilrettelagt bl.a. ved krav til entreprenørerne, således at naboerne til anlægsprojektet ikke generes unødigt under udførelsen af anlægsarbejdet. Der vil desuden blive lagt vægt på et højt informationsniveau i forhold til naboerne samt varsling af særligt støjende aktiviteter og deres forventede varighed,

Der er undersøgt muligheder for at opsætte støjafskærmning langs det nye vejanlæg. Da linjeføringen forløber i åbent land, og der ikke er sammenhængende boligområder, er det vurderet at det ikke vil give tilstrækkelig stor effekt at opsætte støjafskærmning.

Der etableres en støjisoleringsordning til støjbelastede boliger. Lydisolering omfatter typisk udskiftning af vinduer og forbedring af facaden for at reducere det indendørs støjniveau. Støjisolering iværksættes for boliger, som har et højt støjniveau (>63 dB). Se nærmere i pkt. 10.13 Støjisoleringsordningen.

10.7 Natur og biodiversitet

10.7.1 Eksisterende forhold

Naturforhold i undersøgelseskorridoren for anlægsprojektet er undersøgt ved feltundersøgelser og indsamling af eksisterende data i 2018. I feltsæson 2024 er der gennemført supplerende undersøgelser af naturforhold i nye arealer i forbindelse med ændringer til projektet samt af vandløb, flagermus og birkemus for hele motorvejsstrækningen. Feltundersøgelserne er foretaget inden for en undersøgelseskorridor, der er betydelig større end det areal, der skal eksproprieres midlertidigt og permanent til projektet.

Ved feltundersøgelserne er følgende naturemner undersøgt: botanisk kortlægning af natur beskyttet af naturbeskyttelseslovens § 3, botanisk besigtigelse af skovarealer (fredskov) og småbiotoper, besigtigelse af vandløb og vandhuller samt eftersøgning af særlig beskyttede arter efter habitatdirektivets bilag IV-arter (beskrives under pkt. 10.7.5). Herudover er fredede og sjældne arter desuden registreret. Feltundersøgelserne er suppleret af eksisterende data fra offentlige databaser og kilder.

Der er udpeget områder med høj naturværdi (naturhotspots) ved Båstlund Krat, Omme Å og Lindeballe Bæk samt øst for Give i områderne Riis Mark, Pilkmose og Donnerup Mark. Der er desuden registreret arealer med værdifulde naturlokaliteter i Sønder Elkær Plantage.

Projektområdet rummer desuden en række vandhuller og regnvandsbassiner, hvoraf enkelte har god naturtilstand. Størstedelen af projektområdet er på landbrugsjord med lav naturværdi.

Vejprojektet krydser tre vandløb, der er beskyttet af naturbeskyttelseslovens § 3. Omme Å er desuden omfattet af en å-beskyttelseslinje. Påvirkninger og afværgeforanstaltninger for beskyttede vandløb i anlægsperioden og driftsfase er beskrevet i punkt 10.9 om overfladevand.

Der er fredskovspligtige arealer inden for projektområdet. Undersøgelsesområdet rummer desuden arealer med skov, der ikke er fredskov samt mange små vildremiser og levende hegn.

Der findes økologiske forbindelser på tværs af vejanlægget bl.a. ved Båstlund Krat samt langs de tværgående vandløb; Simmelbæk, Lindeballe Bæk samt Omme Å. De økologiske forbindelser udgør korridorer i landskabet, som sikrer spredningsmulighederne for dyr og planter og dermed bidrage til at understøtte områdets biodiversitet.

Der er registreret flere invasive plantearter i projektområdet: glansbladet hæg, mangebladet lupin, bjerg-fyr, rynket rose og sitka-gran.

10.7.2 Påvirkning i anlægsperioden

Anlægsprojektet vil berøre § 3-områder, som omfatter eng, mose, overdrev, hede og vandhuller. De beskyttede naturtyper vil blive påvirket af midlertidig arealinddragelse til arbejdsareal og permanent til selve vejanlægget.

I alt inddrages ca. 10 ha beskyttet naturtyper permanent og 5 ha midlertidigt, fordelt på naturtyperne eng, mose, overdrev og hede. Derudover samt ca. 10 beskyttede vandhuller, som overvejende udgøres af regnvandsbassiner.

Påvirkningen på natur og vandhuller omfattet af naturbeskyttelseslovens §3 (eng, mose, overdrev, hede og vandhuller), som inddrages eller påvirkes permanent, vil være væsentlig, mens påvirkningen på de naturarealer, der inddrages midlertidigt vurderes at være mindre, da de som udgangspunkt kan reetableres.

Der skal etableres erstatningsnatur for alle de permanent inddragede naturarealer. Ved etablering af erstatningsnatur vil påvirkningen generelt være mindre til moderat.

Naturområdernes funktion som levested for bilag IV-arter beskrives særskilt i punkt 10.7.5.

For tørvemose i Sønder Elkær Plantage og hedeareal ved Båstlund plantage vurderes påvirkningen at være væsentlig, da naturtyperne vil være svære om ikke umulige at erstatte.

Naturområderne ved Riis Mark, Pilkmose og Donnerup Mark påvirkes ikke af motorvejsprojektet, da det eksisterende rampeanlæg anvendes ved motorvejens tilslutning mod nord.

Anlægsprojektet vil påvirke ca. 25 ha fredskov ved permanent og midlertidig inddragelse af areal til motorvejsprojektet og andre vejanlæg som medfører behov for at ophæve fredskovspligten permanent eller midlertidigt. Efter anlægsperioden retableres midlertidigt anvendte fredskovsarealer. Anlæg af projektet sker inden for skovbyggelinjen ved Båstlund Plantage og Sønder Elkær Plantage, som motorvejens tracé passerer igennem.

I anlægsperioden ryddes buske og fældes træer i levende hegn og på andre bevoksede arealer, der skal benyttes henholdsvis til arbejdsarealer og til ny motorvej, bassiner mv. Krat og levende hegn der udgør ledelinjer skal erstattes med nye levende hegn parallelt med vejen. Ved etablering af erstatningsstrukturer vurderes påvirkningen at være ubetydelig for diger, levende hegn og småbiotoper.

Anlægsarbejderne vil være forstyrrende for de fleste dyr. Dette gælder både for pattedyr som hare, rådyr, dådyr og krondyr, men også fugle, som vil blive fortrængt til alternative områder i den periode anlægsarbejderne foregår. I undersøgelsesområdet er der observeret padder, som er fredede, men ikke er bilag IV-arter. For disse arter vil der være de samme påvirkninger og afværgeforanstaltninger, som for bilag IV-padder.

Der er registreret invasive arter i nærheden ved arealer, hvor der skal graves i forbindelse med anlægsarbejdet. Jord, der kan indeholde frø, rod- eller stængeldele, håndteres forsvarligt så spredning af de invasive arter undgås.

Afværgeforanstaltninger er nærmere beskrevet i punkt 10.7.4.

10.7.3 Påvirkning i driftsfasen

Vejanlægget vil berøre § 3-beskyttede naturområder, som omfatter eng, mose, overdrev, hede og vandhuller.

Projektet vil medføre en påvirkning ved, at § 3-beskyttede arealer inddrages permanent til vejanlægget og regnvandsbassiner.

Etablering af anlægsprojektet vil skabe en stor barriere for dyr i området og opsplitte bestande på den ene eller anden side af vejanlægget. For at sikre den økologiske funktionalitet for områdets bilag IV-arter etableres faunapassager på tværs af motorvejen således, at dyr i området kan krydse motorvejen. Faunapassagerne vil kunne anvendes af en lang række dyrearter og vil mindske vejanlæggets barriereeffekt generelt. Faunapassagerne placeres i de økologiske forbindelser og de steder, hvor feltkortlægning og miljøkonsekvensvurderingen har vist, at der er behov for passager. Faunapassagerne er beskrevet i afsnittet om afværgeforanstaltninger nedenfor.

Faunapassagernes funktion understøttes af hegn og beplantning langs med motorvejen, så dyr, der søger på tværs af motorvejen, bliver ledt til steder, hvor det er muligt for dyrene at krydse anlægget på tværs. Vildthejn langs hele motorvejsstrækningen vil desuden reducere risikoen for ulykker som følge af kollisioner mellem krondyr og bilister. I områder med levesteder for bilag IV-padder etableres desuden permanent paddehegn, der suppleres af paddeunderføringer, så vidt det er muligt.

10.7.4 Afværgeforanstaltninger

Arbejdspladser og tilknyttede jordarbejder skal så vidt muligt lægges uden for beskyttede naturarealer, søer, fredskov, skovområder og uden for levende hegn og diger.

Afværge for beskyttet natur (søer, enge, moser, overdrev og heder):

I arealer med beskyttet natur skal arbejdsarealet reduceres til 5 meters bredde. Naturområder der grænser op til anlægsarealet adskilles fra dette med arbejdshegn. Anlægsarbejde på midlertidigt inddragede naturarealer foretages skånsomt, dvs. der skal ske særskilt opbevaring af muld fra arealerne til senere genudlægning samt anvendes køreplader eller tilsvarende, så naturområderne efterfølgende kan reetableres evt. med pleje.

Hvor beskyttede naturarealer påvirkes permanent, skal der udlægges nye naturarealer som erstatning. Erstatning etableres for hver naturtype og i forhold til naturkvaliteten for hvert areal.

Permanent inddraget naturareal erstattes med ny natur. Dette gælder også for midlertidig påvirkede arealer, hvor naturtypen ikke kan reetableres samt for naturarealer, der reduceres til under 2500 m², og som dermed ikke længere omfattes af § 3-beskyttelsen.

Arealer i ringe og dårlig tilstand erstattes i forholdet 1:1,5, arealer i moderat tilstand erstattes 1:2, arealer i god tilstand erstattes 1:4 og arealer i høj tilstand erstattes 1:5. Arealer der ligger i et sammenhængende naturområde erstattes yderligere med en faktor 1,5, da effekten ved øget barriereeffekt skal medregnes. Etablering af erstatningsnatur for beskyttede naturarealer skal påbegyndes 2 år før, eksisterende natur nedlægges.

Der udlægges erstatningsareal for både permanent og midlertidigt påvirket areal af hedeareal vest for Båstlund plantage. Erstatningsarealet for hede kan indgå som en del af det kommende erstatningsareal for birkemus. Der udlægges erstatningsnatur for hele arealet af tørvemose i Sønder Elkær Plantage.

Nedlæggelse af vandhuller skal udføres uden for paddernes yngletid i vinterperioden (1. september – 1. april). For vandhuller og søer, der inddrages fuldstændigt, eller hvor det samlede inddragede areal (midlertidigt og permanent) er så stort (> 85%), at vandhullets økologiske funktioner vurderes at blive væsentligt påvirket, etableres der to nye vandhuller. For vandhuller, som påvirkes i mindre grad, skal der som afværgeforanstaltning etableres ét erstatningsvandhul. Et § 3 beskyttet regnvandsbassin, der udvides eller flyttes, erstattes som udgangspunkt med et nyt regnvandsbassin. Regnvandsbassiner med god naturkvalitet erstattes med et nyt bassin og et nyt vandhul.

Erstatningsvandhuller skal have en størrelse på mindst 500-600 m² (areal af vandspejl i gennemsnit over året). Erstatningsvandhullerne skal så vidt muligt placeres og udformes så de understøtter eksisterende paddebestande i området. De nye vandhuller skal derfor være

solbeskinnede, vandet skal være rent, og der må ikke være fisk. Vandhullerne må gerne udtørre periodevis.

Afværge for fredskov:

Ved anlægsarbejder i eller umiddelbart op til fredskov skal arbejdspladsen indrettes, så de yderste træer ikke skades.

Der etableres erstatningsskov for fredskov, der fjernes i forbindelse med anlægsprojektet.

Afværge for ledelinjer og økologisk funktionalitet for bilag IV-arter:

Nedlagte krat og levende hegn, der udgør en ledelinje ind mod motorvejen eller på tværs af motorvejen, skal erstattes af nye, levende hegn, hvor de har økologisk funktion i forhold til bilag IV-arter som padder og flagermus. De nye ledelinjer skal knyttes til faunapassager eller bindes til eksisterende ledelinjer, der leder langs med eller bort fra motorvejen. Nye beplantninger og levende hegn skal etableres med hjemmehørende arter og gerne med frugt og frø, der tilgodeser faunaen. Fuglereder er beskyttede mod ødelæggelse og fjernelse af træer med fuglereder skal undgås i fuglenes yngletid.

I Båstlund Plantage samt ved Troldbjerg etableres faunabroer med en bredde på hhv. 20 m og 50 m (A2F og A1F). Faunabroerne er placeret af hensyn til områdets bestande af birkemus, som bevæger sig i høj urtevegetation, og derfor ikke benytter de mørke underføringer, der er uden vegetation. Motorvejen føres over de større vandløb Lindeballe Bæk og Omme Å på landskabsbroer (A2L og A1L), med en frihøjde på hhv. 4 og 6 m. Faunabroer og landskabsbroer med stor frihøjde benyttes af de fleste dyregrupper. Kronvildt vil dog være begrænset til de allerstørste passager (A1F og A1L).

Simmelbæk krydses både af motorvejen og den forlagte Billundvej. Begge steder etableres en mindre faunapassage (B1våd). Der etableres desuden små faunapassager ved Sønder Elkær Plantage (B1tør) og Uhe Mark (B1tør). Disse passager etableres med så stor frihøjde som muligt og minimum 1 m, og med tørre banketter på 1,5 m bredde på begge sider af vandløbet. Dette sikrer mulighed for, at podedyr samt padder og visse arter af flagermus kan passere vejanlæggene.

For at understøtte faunapassagernes funktion skal det sikres at lys fra vejanlægget ikke belyser faunapassager og vandløb. Der etableres desuden vildthejn og langsgående ledelinjer på begge sider af faunapassagerne i form af levende hegn. Ved faunabroerne udlægges erstatningsareal til erstatningsnatur, for at sikre forbindelse mellem faunapassagerne og erstatningsnatur.

Afværge for at forhindre spredning af invasive arter:

Hvis der på anlægstidspunktet findes invasive plantearter i områder med anlægsarbejde, skal det sikres, at jord med frø fra arterne ikke spredes til andre områder. Jord fra arealer med invasive arter skal bortskaffes eller tildækkes med mindst 2 m ren jord. Hvis der er tale om jord med planterester af japan- eller kæmpe-pileurt, skal jorden bortskaffes eller tildækkes med minimum 5 meter jord.

10.7.5 Bilag IV-arter

I miljøkonsekvensvurderingen er der screenet for alle arter beskyttet af habitatdirektivets bilag IV. Der er ved feltundersøgelser i 2018 og 2024 søgt efter bilag IV-arterne: flagermus (alle arter), birkemus, odder, stor vandsalamander, spidssnudet frø og markfirben.

Ligeledes er relevante tilhørende mulige levesteder og yngle- og rasteområder eftersøgt ved feltundersøgelserne.

Markfirben er ikke fundet i undersøgelsesområdet ved feltundersøgelser i 2018 og 2024, det vurderes derfor, at arten ikke påvirkes af projektet.

Påvirkninger i anlægsperioden på bilag IV-arter kan ske ved nedlæggelse af yngle- og rastesteder samt habitatforringelser, der kan have betydning for opretholdelse af en arts økologiske funktionalitet, samt forstyrrelser i fra lys og støj.

I driftsfasen vil væsentlige påvirkninger være barriereeffekter samt forstyrrelse fra lys og støj.

For artsgrupperne flagermus og padde samt for arterne odder og birkemus er der i projektet indarbejdet afværgetiltag, som skal sikre, at arterne ikke påvirkes negativt som følge af projektet.

Der er desuden foretaget en vurdering af projektets mulige påvirkninger at bilag IV-arterne ulv og bæver, der vurderes at kunne forekomme i området. Projektet påvirker ikke raste- eller yngleområder for de to arter i anlægsperioden. Det vurderes at begge arter vil kunne benytte de planlagte faunapassager til at passere på tværs af motorvejen. Dermed vil områdets økologiske funktionalitet for begge arter være opretholdt i både anlægs- og driftsfase.

10.7.5.1 Flagermus

Der er ved flagermuseftersøgningerne i hhv. 2018 og 2024 fundet syv arter af flagermus i projektområdet: vandflagermus, brunflagermus, langøret flagermus, sydflagermus, troldflagermus, pipistrelflagermus, dværgflagermus. Der er desuden ved manuelle lytninger konstateret ynglende og rastende flagermus i bygninger på to ejendomme (langøret flagermus og pipistrelflagermus), der blev ikke fundet forekomster af ynglende eller rastende flagermus i træer.

En række træer er vurderet at have betydning for områdets flagermus grundet egnede strukturer. Der er desuden konstateret yngle- og rastekolonier i to bygninger, som forventes

nedrevet. Fjernelse af disse strukturer vil være en væsentlig påvirkning på flagermus, derfor etableres nye rastesteder for flagermus ved veteranisering og fredning af træer.

I anlægsperioden kan flagermus blive forstyrret af lys fra arbejds- og sikkerhedsbelysning i alle områder, hvor arbejdspladser og -arealer lægges tæt på træbevoksninger, søer, moser osv.

I driftsfasen vil den væsentligste påvirkning være barriereeffekter og opsplitning af bestande. For at opretholde en økologiske funktionalitet for områdets bestande af flagermus, etableres faunapassager ved de vigtigste ledelinjer for flagermus langs vandløbene Simmelbæk, Lindeballe Bæk og Omme Å og ved Båstlund Krat, samt ved beplantning af ledelinjer langs med vejanlægget til de fire faunapassager og hvor vejtraceet afbryder tværgående læhegn.

Med de beskrevne afværgeforanstaltninger vurderes, at områdets økologiske funktionalitet for flagermus kan opretholdes.

Afværgeforanstaltninger for flagermus

Forud for anlægsperioden, i forbindelse med detailprojekteringen, vil potentielle yngle- og rasteområder blive kortlagt og registreret, således at det sikres, at der etableres funktionelle afværgeforanstaltninger, inden eksisterende yngle- og rasteområder nedlægges.

Bygninger der skal nedrives undersøges for tilstedeværelse af flagermuskolonier inden nedrivning. Bygninger med kolonier af flagermus kan fjernes i perioden 1. september- 31. oktober, nogle dage forinden nedrivning fjernes tagplader el. lignende for at sikre, at der ikke er flagermus i bygningen. Nedrivning af bygninger med flagermus uden for denne periode kan kun ske efter forudgående vurdering og udslusning af flagermus foretaget af en ekspert i flagermus.

Flagermusegnede træer bevares så vidt det er muligt. Fældning af flagermusegnede træer kan ske fra slutningen af august til midten af oktober eller fra slutningen af april til starten af juni, dog må hule træer og træer med spættehuller kun fældes i perioden 1. september til 31. oktober.

For hvert flagermusegnet træ eller bygning, der fældes eller nedrives, foretages veteranisering på to træer og et træ fredes til naturligt henfald. Langøret flagermus og pipistrel flagermus anvender både bygninger og hule træer og afværgetiltaget vurderes derfor at være effektivt.

Veteranisering af træer skal foregå mindst 6 måneder, inden træer med hulheder fældes.

I anlægsperioden skal vandløb friholdes for forstyrrelser og belysning udenfor normal arbejdstid, og der etableres ikke belyste arbejdspladser nærmere end 50 m fra flagermusegnede træer og skove. Arbejdspladser skal belyses med gult lys. Lyspåvirkning af tilstødende arealer skal begrænses ved hensigtsmæssig placering, vinkling og brug af skyggekastende skærme af lyskilder.

Som afværgeforanstaltning for barriereeffekt og øget kollisionsrisiko etableres der faunapassager med tilhørende ledelinjer, se afsnit om faunapassager. Der etableres ny beplantning parallelt med motorvejen i de områder, hvor mindre ledelinjer som f.eks. læhegn

afbrydes. Dette gøres i områder, hvor der ikke er skov eller anden beplantning i forvejen. Ledelinjerne skal være funktionelle ved vejanlæggets ibrugtagning. Dette sikres ved tidlig beplantning eller ved at ledelinjen suppleres med raftehegn eller lignende, der kan understøttet ledelinjens funktion indtil læhegnets beplantning er vokset til. Der etableres ny beplantning 30 meter i hver retning langs vejanlægget, ud fra læhegnets placering. Beplantningen skal bestå af store og små træer og buske, som er hjemmehørende og egnskarakteristiske arter.

10.7.5.2 Birkemus

Der er eftersøgt birkemus på egnede levesteder langs med projektstrækningen i 2024. Der er undersøgt i alt 10 lokaliteter, heraf er der registreret birkemus på to lokaliteter hhv. ved et dige nær Uhe Mark og på et areal med beskyttet hede ved Båstlund Krat. Begge lokaliteter findes i den sydlige del af projektet, hvor der er tale om anlæggelse af ny motorvej i det åbne land. På grundlag af undersøgelserne er det vurderet, at motorvejsprojektet vil påvirke yngle- og levesteder for birkemus.

De primære påvirkninger på birkemus i anlægsperioden vil være ødelæggelse af yngle- og rasteområder ved arealinddragelse til vejanlægget samt risiko for individdrab i forbindelse med anlægsarbejderne. Påvirkningen vurderes at være væsentlig og søges afværget ved etablering af erstatningslevesteder i tilknytning til de levesteder, der nedlægges, samt udslusning af birkemus fra de arealer med yngle- og rastesteder der omfattes af anlægsarbejderne.

I driftsfasen vil den primære påvirkning være opsplitning af levesteder.

Motorvejsstrækningen gennemskærer både levesteder og spredningsveje for birkemus og vil derfor føre til en permanent opsplitning af populationen. På den baggrund skal der etableres faunapassager ved begge lokaliteter.

Der foreligger ikke videnskabelig dokumentation for funktionaliteten af afhjælpende foranstaltninger for birkemus. En påvirkning af opretholdelsen af den økologiske funktionalitet af yngle- og rasteområdet for birkemus vil dermed ikke kunne udelukkes.

Der er derfor foretaget en vurdering af, om der kan ske fravigelse af habitatdirektivet for påvirkningen af ynglelokaliteten for birkemus i både anlægs- og driftsfasen. Det er vurderet, at betingelserne i habitatdirektivets artikel 16, stk. 1, er opfyldt, og at gennemførslen af projektet derfor kan ske inden for rammerne af bestemmelsen, jf. punkt 3.4.2.1.

Fravigelsen vurderes ikke at være til skade for opretholdelse af den nuværende bevaringsstatus eller genopretningen af en gunstig bevaringsstatus for arten i dens naturlige udbredelsesområde.

Afværgeforanstaltninger for birkemus

Der vil blive udført yderligere undersøgelser med henblik på at verificere og eventuelt præcisere afgrænsningen af yngle- og rasteområder for birkemus samt evt. tilpasning af afværgeforanstaltninger beskrevet i fravigelsesdokumentet for birkemus. Undersøgelserne skal desuden bestyrke baseline for opfølgende overvågning, der gennemføres i anlægsperioden.

Der udlægges i alt 103.600 m² erstatningshabitat ved Uhe mark og 243.400 m² ved Båstlund Krat. Disse arealer kan blive mindre, såfremt arbejdsarealerne indskrænkes, eller afgrænsningen af de udpegede leveområder for birkemus justeres som følge af yderligere undersøgelser.

Erstatningshabitaterne skal etableres minimum to år inden, rydningen af vegetationen på de nuværende habitater startes. Som udgangspunkt udlægges erstatningshabitat på arealer, der ikke i forvejen er egnede for birkemus og skal ligge i sammenhæng med de levesteder der fjernes. Forudsætninger for placering og udformning af erstatningsarealer er nærmere beskrevet i fravigelsesdokument. Arealerne tinglyses som erstatningshabitat med den nødvendige beskyttelse og drift og skal indrettes med jorddiger.

Arbejder i arealer, der er vurderet at være levesteder for birkemus, skal udføres i de perioder hvor birkemus påvirkes mindst. Den første periode er fra 15. maj til 15. juni, og den anden periode er fra 1. september til 1. oktober.

Vegetationen skal holdes helt kort fra vækstsæsonen starter i foråret 2 år inden anlægsarbejdet startes og frem til opstart. De øverste 5-10 cm af muldlaget fjernes, 1 år før anlægsarbejdet startes.

Efter muldafrømningen skal arbejdsområdet afskærmes med hegn for birkemus for at forhindre, at birkemus kommer ind på området i anlægsperioden.

Der foreligger ingen viden om birkemusens krav til faunapassager. Birkemusen foretrækker at færdes i højt tæt græs-/urtevegetation og åbne passager med sammenhængende dække af græs og urter vil derfor formodentligt tilgodese artens krav til passager, dvs. faunabroer eller landskabsbroer. Større tunnelunderføringer kan potentielt også benyttes, men skal være så lysåbne som muligt, for at vegetationen opretholdes bedst muligt.

Ved Båstlund Krat etableres en faunabro (A2F) med tilhørende kompenserende levesteder samt ledende beplantning og diger. Ved Uhe Mark etableres en faunabro (A1F) på samme måde samt en B1 tør underføring, hvor der etableres kompenserende levesteder samt dige hen til og igennem passagen. For at undgå prædation fra rovdyr i B1 passagen, sikres diget med metalnet, som ikke kan gennemgraves af f.eks. ræv.

Der henvises til fravigelsesdokumentet for birkemus i bilag 6 til den supplerende miljøkonsekvensvurdering.

10.7.5.3 Odder

Der foreligger registreringer af odder i Omme Å og i Tilløb til Farre Bæk. Odder er generelt i fremgang i hele landet, og det må forventes at alle typer åbne vandløb kan anvendes af odder. Arten kan således forekomme langs alle vandløb i projektområdet. Supplerende undersøgelser 2024 i flere mindre vandløb i projektområdet viste dog ikke spor efter odder, og de undersøgte vandløb vurderes derfor ikke at være værdifulde fødesøgningsområder for odder.

Anlægsarbejdet kan forstyrre og fortrænge odder midlertidigt fra områder, det vurderes ikke at medføre kollisioner, da anlægsarbejderne som udgangspunkt foregår i dagtimerne, hvor odderen ikke er aktiv. Ved anlægsarbejder nær vandløb, sikres desuden mulighed for passage langs vandløbene i hele anlægsperioden.

Ved krydsning af vandløbene etableres faunapassager med tørre banketter. Etablering af faunapassager ved alle åbne vandløb vil sikre, at områdets økologiske funktionalitet for odder opretholdes i driftsfasen.

Afværgeforanstaltninger for odder

Anlægsarbejderne nær vandløb skal så vidt muligt foregå i dagtimerne, hvor odderen ikke er aktiv. Der må ikke ske belysning af vandløb eller naturområder ved anlægsarbejderne.

Der er indarbejdet faunapassager med banketter langs med vandløbene Omme Å, Lindeballe Bæk og Simmelbæk, som krydser under motorvejen, så odder kan passere vejanlægget. Der etableres desuden faunapassage med banketter langs Simmelbæk hvor den krydser under Billundvej.

10.7.5.4 Bilag IV-padder

Alle § 3-beskyttede vandhuller samt øvrige egnede levesteder indenfor projektområdet er undersøgt for forekomst af padder ved undersøgelserne i 2018 og 2024. Ved undersøgelserne er der fundet spidssnudet frø i et enkelt vandhul umiddelbart nord for Lufthavnsvej og stor vandsalamander i vandhuller øst for tilslutningsanlægget ved Tykhøjvej. Der er fundet både spidssnudet frø og stor vandsalamander i områderne omkring Riis Mark, Pilkmose og Donnerup Mark samt i området mellem Uhe og Trøgelborg. Derudover findes der i undersøgelsesområdet paddearter, der ikke er bilag IV-arter; butsnudet frø, skrubtudse og lille vandsalamander.

I anlægsperioden påvirkes lokaliteter og ledelinjer, der kan være yngle- og rasteområder for padder. Desuden kan padderne blive udsat for forstyrrelse fra anlægsarbejdet og de kan blive kørt over af entreprenørmaskiner. Der gennemføres en række afværgeforanstaltninger i anlægsperioden for at afværge og begrænse disse påvirkninger.

Der etableres erstatningsbiotoper og andre tiltag som afværgeforanstaltning for tab af egnede levesteder for padder. Derudover sikres det med midlertidigt paddehegn, at padder fra

nærliggende vandhuller ikke kan komme ind i arbejdsarealet. Nedlæggelse af vandhuller skal udføres udenfor paddernes yngletid. Med disse afværgeforanstaltninger vurderes for anlægsperioden, at den økologiske funktionalitet for stor vandsalamander og spidssnudet frø kan opretholdes.

Butsnudet frø og lille vandsalamander forekommer også i området. Det vurderes generelt, at de tiltag der gennemføres til opretholdelse af økologisk funktionalitet for stor vandsalamander og spidssnudet frø også vil tilgodese bestande af andre forekommende arter af padder.

I driftsfasen kan områdets paddebestande blive påvirket af fragmentering og trafikdrab, da motorvejen vil udgøre en barriere i landskabet, som padderne kun kan passere via faunapassager. Padder kan anvende de forskellige typer passager af forskellige dimensioner og både våde og tørre passager. Der indsættes tørre passager af typen B2 tør til padder på strækninger, hvor vejen passerer områder med paddebestande og vejen er på dæmning. Faunapassagernes funktion for padder understøttes ved etablering af paddehegn, ledelinjer og placering af erstatningsvandhuller.

For ledelinjer, der brydes af motorvejen, som vurderes at have betydning på paddernes spredning, skal der etableres nye ledelinjer. De nye ledelinjer etableres, så der skabes forbindelse til faunapassager, andre ledelinjer eller naturområder.

Det vurderes, at paddepassager, paddehegn, ledelinjer og erstatningsnatur vil afværge effekten af motorvejens barriere for bestande af padder i driftsfasen. Den økologiske funktionalitet af området for stor vandsalamander og spidssnudet frø vil derfor kunne opretholdes, og der er ingen påvirkning.

De implementerede afværgeforanstaltninger vurderes også at tilgodese eventuelle bestande af fredede padder, der ikke er bilag IV.

Afværgeforanstaltninger for Bilag IV-padder

Ved undersøgelserne er der ikke konstateret vandhuller med bilag IV-padder indenfor anlægsprojektets afgrænsning. Men der findes ynglevandhuller meget tæt på linjeføringen, og der skal være særlig opmærksomhed på ikke at påvirke vandhullerne i anlægsperioden på disse lokaliteter. Det skal desuden sikres, at migrerende padder fra disse lokaliteter ikke kommer ind i arbejdsarealet.

Derfor opsættes midlertidigt paddehegn på følgende lokaliteter: Nord for projektområdet langs med Farrevej (stor vandsalamander og spidssnudet frø), sydøst for tilslutningsanlæg ved Tykhøjtevej (stor vandsalamander), sydvest for Lindeballe Bæk (stor vandsalamander), syd for Bredsten Landevej (stor vandsalamander), nord og syd for projektareal ved Uhe Mark (stor vandsalamander) samt ved Simmelbæk øst for Forbindelsesvej til Lufthavnsvej (stor vandsalamander). Såfremt der i detailfasen opnås viden om andre yngle- eller rasteområder nær projektet, skal disse ligeledes beskyttes med midlertidigt paddehegn.

De midlertidige paddehegn opsættes inden anlægsarbejderne går i gang, i yngleperioden 1. april - 20. juni, mens hovedparten af padderne er i ynglevandhullerne. Det midlertidige paddehegn skal være mindst 50 cm højt med udhæng mod naturområderne og forsynes med ramper fra anlægssiden.

Nedlæggelse af vandhuller skal udføres uden for paddernes yngletid i vinterperioden (1. september – 1. april) og beskyttede vandhuller skal erstattes jf. afværgeforanstaltninger for beskyttet natur. Hvis det ikke kan lade sig gøre at etablere erstatningsvandhuller, så de understøtter områdets bestande af paddes, skal der udføres andre tiltag til at understøtte de påvirkede bestande af paddes. Dette kan ske ved naturpleje i andre eksisterende naturområder, nye beplantninger af buske og træer, der kan udgøre rasteområder, samt forbedring af eksisterende vandhuller ved fældning af træer, der skygger eller ved at udlægge udyrkede bræmmer om eksisterende eller nye vandhuller. Hvis det ved detailprojektering viser sig uundgåeligt at nedlægge ynglevandhuller, skal der etableres erstatningshabitat i form af vandhuller i forhold 1:2 med tilhørende rasteområde.

På en række lokaliteter inddrager projektet sandsynlige rasteområder i tilknytning til ynglevandhullerne. Det er sydøst for Tykhøjvej, syd for Bredsten Landevej, ved Uhe Mark samt langs Simmelbæk ved forbindelsesvejen ved forlægningsen af Stilbjergvej. Ved disse lokaliteter reduceres arbejdsarealet mest muligt. Permanent inddraget areal med sandsynligt rasteområde erstattes med erstatningsnatur eller aftaler om pleje og forbedring af de resterende levesteder.

Permanent inddragelse af areal i rasteområder for bilag IV-padder erstattes med nye rasteområder eller ved forbedring af eksisterende levesteder i forhold 1:1 for områder med dårligt potentiale, 1:2 for områder med middel til lavt potentiale og 1:4 for områder med højt potentiale. Erstatningsrasteområder etableres i områder med eksisterende eller ny natur, hvor der er adgang til egnede ynglevandhuller indenfor en afstand af 500 meter. Områderne etableres med dødt træ, stenbunker og små buske. De nye rasteområder skal være etableret inden anlægsperioden går i gang.

De planlagte faunapassager jf. ovenstående afsnit om ”Afværge for ledelinjer og økologisk funktionalitet for bilag IV-arter”, kan også anvendes af paddes. Passagerne ved Lindeballe Bæk, Uhe Mark og Simmelbæk udgør vigtige passager for områdets paddebestande. Disse faunapassager understøttes ved permanent paddehegn, ledelinjer med beplantning og så vidt det er muligt ved placering af vandhuller nær faunapassagerne. Der skal være mindst 50 m paddehegn på hver side af hver passage.

10.7.6 Natura 2000-væsentlighedsvurdering

Der er foretaget væsentlighedsvurdering for Natura 2000-områderne N237 Ringive Kommuneplantage, N85 Hedeområder ved Store Råbjerg, N68 Skjern Å, N88 Nørholm Hede, Nørholm Skov og Varde Å øst for Varde. Væsentlighedsvurderingen indeholder vurderinger af de mulige påvirkninger, som anlægsprojektet vil kunne have på udpegningsgrundlaget for Natura 2000-områderne.

Anlægsprojektet berører ikke Natura 2000-områder direkte. Der er mere end 2 km til nærmeste Natura 2000-områder, som er N85 Hedeområder ved Store Råbjerg og N237 Ringive Kommuneplantage. Det vurderes på grund af afstanden, at forstyrrelser fra lys, støj og visuel påvirkning samt påvirkninger fra støv, emissioner og barriere effekter samt grundvandssænkning ikke vil have en væsentlig påvirkning på Natura 2000-områdernes udpegningsgrundlag, hverken i anlægsperioden eller driftsfasen.

Der er en hydrologisk sammenhæng via projektets regnvandsbassiner og vandløb med Natura 2000-område N68 Skjern Å og N88 Nørholm Hede, Nørholm Skov og Varde Å øst for Varde, som begge ligger mere end 20 km fra projektområdet.

Udledning fra projektets regnvandsbassiner opfylder krav i medfør af vandområdeplanerne for at sikre, at der ikke sker forringelse eller hindring af målopfyldelse i vandområder. Der vil således ikke ske en påvirkning af naturtyper eller arter med tilknytning til vandområder i Natura 2000-områder, som er i hydrologisk forbindelse til projektet.

Det vurderes derfor, at der ikke vil ske en påvirkning af integriteten for arter og naturtyper på Natura 2000-områdernes udpegningsgrundlag, og at projektet ikke vil forhindre opnåelse af gunstig bevaringsstatus for naturtyper, arter og fugle på Natura 2000-områdernes udpegningsgrundlag.

10.8 Geologi, grundvand og hydrologi

10.8.1 Eksisterende forhold

Den sydlige del af motorvejstraceet ligger vest for isens hovedopholdslinje ved seneste istid. Jordbunden i den sydlige del af projektet består derfor overvejende af aflejret sand, grus og sten, mens den nordlige del af motorvejstraceet ligger øst for hovedopholdslinjen, hvor jordbunden er mere præget af morænematerialer og flyvesand.

Projektområdet krydser 14 grundvandsforekomster; en terrænnær, seks regionale og syv dybe grundvandsforekomster, jf. gældende vandområdeplaner 2021-2027. Den terrænnære grundvandsforekomst og de resterende fire regionale grundvandsforekomster har god kvantitativ tilstand med ikke god kemisk tilstand pga. af pesticider og nikkel.

Vandområdeplanernes målsætning om god kemisk tilstand er dermed ikke opfyldt for disse grundvandsforekomster. Alle de dybe grundvandsforekomster og to af de regionale grundvandsforekomster har god kvantitativ tilstand og god kemisk tilstand. Dermed opfylder de vandområdeplanernes målsætning om både god kvantitativ tilstand og god kemisk tilstand.

Genbesøget af vandområdeplanerne 2021-2027 har ikke medført ændringer af forudsætninger med betydning for vurdering af tilstanden af grundvandsforekomster. Eneste ændringer er for to af de dybe forekomster, som er i god kemisk tilstand, hvor tilstanden er ændret fra ukendt til god for pesticider. Den kvantitative og den kvalitative tilstand af områdets grundvandsforekomster er derfor uændret. Genbesøget af vandområdeplanerne 2021-2027 er således uden betydning for de gennemførte vurderinger.

Størstedelen af projektområdet ligger inden for områder med drikkevandsinteresser (OD). Kun den nordligste del af projektområdet øst for Give ligger inden for områder med særlige drikkevandsinteresser (OSD).

I syd krydser projektområdet to indvindingsoplande, der hører til Grindsted Vandværk. I nord krydser projektområdet Give Vandværks indvindingsopland. Selve indvindingsanlæggene samt de tilhørende vandindvindingsboringer ligger uden for undersøgelseskorridoren.

Der ligger tre markvandingsboringer indenfor det projekterede vejareal. Derudover ligger der en havevandingsboring og en privat husholdningsboring i arbejdsarealet.

10.8.2 Påvirkning i anlægsperioden

Forurening med olie og større uheld og spildhændelser under anlægsarbejde søges undgået ved indretning af arbejdspladsen og planlægning af anlægsarbejderne samt ved udarbejdelse af beredskabsplaner, jordhåndteringsplaner og miljøledelsessystemer.

Vandboringer i vejens trace skal sløjfes eller flyttes efter aftale med kommunen. Boringer som alene er placeret i arbejdsarealet skal indhegnes i anlægsperioden, så påkørsel af disse undgås, og der skal være særlig opmærksomhed på at undgå spildhændelser nær disse boringer. Såfremt de rette afværgeforanstaltninger udføres ved spildhændelser og uheld, vurderes påvirkningen på indvindingsboringer i anlægsperioden at have ubetydelig påvirkning.

Der kan blive behov for midlertidige grundvandssænkninger i forbindelse med udførelse af fundamenter til bygværker og afvandingsledninger, hvor der udgraves dybere end ved selve vejanlægget. Det vurderes, at lokale mindre grundvandssænkninger i forbindelse med anlægsarbejderne vil have ubetydelig påvirkning på grundvandsforekomstens kvantitative tilstand grundet forekomstens store udbredelse og den deraf store grundvandsdannelse til forekomsten. Forud for gennemførelse af midlertidige sænkninger af grundvand vurderes, om grundvandssænkningerne kan påvirke nærliggende vandboringer, vådområder, natur eller ejendomme mv., så der kan tages hensyn til dette ved arbejdernes udførelse ved eksempelvis anvendelse af spuns, recirkulation, placering af udledningspunkt samt beluftning og overvågning af udledningen afhængig af de konkrete forhold.

Det vurderes samlet, at anlægsprojektet med de beskrevne afværgeforanstaltninger kan gennemføres uden, at den nuværende kemiske tilstand forringes eller senere målopfyldelse forhindres for områdets grundvandsforekomster.

10.8.3 Påvirkning i driftsfasen

Langs hele strækning opsamles vejvand i grøfter og trugs og ledes til regnvandsbassiner. Inden for OSD (i nord) og indvindingsoplande (nord og syd) etableres kantopsamling eller tætte trug. Fra hovedparten af bassinerne udledes vandet til nærliggende vandløb. Men fra

fire regnvandsbassiner, som ligger langt fra egnede recipienter, bliver vandet nedsivet efter rensning i regnvandsbassinerne.

Nedsivningen af vejvand efter rensning i bassinerne vil ikke medføre en påvirkning af grundvandsforekomsterne kemiske tilstand for miljøfremmede stoffer, klorid, kvælstof og fosfor, da vejvandet renses inden nedsivning og pga. den store samlede infiltration til grundvandsforekomsterne i forhold til den infiltrerede vejvandsmængde.

Befæstelse af terrænoverflade i driftsfasen vil være ubetydeligt for den samlede grundvandsdannelse og dermed den kvantitative tilstand af grundvandsforekomster, da forekomsternes oplande er så relativt store i forhold til det areal, som vil blive befæstet.

I driftsfasen vil nedsivningen af vand fra bassinerne således ikke forringe den nuværende kvantitative eller kvalitative tilstand af grundvandsforekomsterne eller forhindre senere målopfyldelse.

Nedsivningsbassiner, som etableres nær private drikkevandsboringer, etableres som filteranlæg med vandbehandlingskalk, således at vejvandet renses for kobber, zink, krom, jern og fosfor inden nedsivning. Dette skal endeligt afklares ved detailprojektering for bassin nr. 1 og 3.

Da disse nedsivningsbassiner udføres som filteranlæg, vurderes der ubetydelig påvirkning af ikke-almene vandboringer i driftsfasen. Der vurderes ingen påvirkning af drikkevandsressourcen og almene indvindingsboringer i driftsfasen ved nedsivning fra de øvrige nedsivningsbassiner, grundet bassinernes afstand.

10.8.4 Afværgeforanstaltninger

Boringer inden for projektarealet der eksproprieres, skal enten sløjfes eller flyttes i forbindelse med anlægsarbejde. Vandboringer inden for det midlertidige arbejdsområde sikres mod skader og påkørsel ved indhegning.

Større uheld og spildhændelser skal registreres og rapporteres til miljømyndighederne.

Forurening af grundvandsressourcen og terrænnære grundvandsforekomster med olie under anlægsarbejdet afværges ved følgende foranstaltninger:

Der må ikke opbevares og håndteres kemikalier og brændstof i og omkring indvindingsboring med DGU-nr. 114.3236 og 143.400. Der stilles skærpede krav til indretning og tilsyn med arbejdspladser, der er placeret i området, hvor grundvandsressourcen er sårbar. Brændstof- og kemikaliedepoter etableres på centrale steder, som er spildsikrede med spildbakke og overdækning. Flytning af mobile entreprenørtanke minimeres til det absolutte nødvendige. Der foretages regelmæssig vedligeholdelse af entreprenørmaskiner med henblik på at forebygge brud og hydraulikslanger og vedvarende oliedryp. Der udarbejdes beredskabsplaner, jordhåndteringsplaner og miljøledelsessystemer.

I forbindelse med detailprojekteringen og efter udførelse af geotekniske undersøgelser vil evt. behov for grundvandssenkning blive fastlagt ved pumpetest og lignende. På den baggrund

planlægges og dimensioneres grundvandssænkningen, og kvaliteten af det oppumpede grundvand undersøges, så risikoen for påvirkning ved udledning af det oppumpede vand minimeres mest muligt. På den baggrund dimensioneres den rensning af det oppumpede grundvand, der er nødvendig og samtidigt fastsættes den nødvendige overvågning og styring af grundvandssænkningerne.

Overvågningsprogrammet indeholder placering af målesteder for vandmængder, vandspejl og vandkvalitet, målefrekvenser, aktionsværdier, handling ved overskridelse af aktionsværdier samt plan for kontrol, tilsyn og dokumentation. Vandkvaliteten af det oppumpede grundvand overvåges, uanset om det oppumpede vand reinfiltreres eller udledes til recipient.

Analyseprogrammet skal indeholde de parametre, der er relevante for at vise, at grundvandet ved recirkulation eller eventuel udledning ikke fører til en forringelse af tilstanden eller hindrer senere målopfyldelse i grundvandsforekomster eller målsatte vandområder.

10.9 Overfladevand

10.9.1 Eksisterende forhold

Projektet vil medføre påvirkning af 12 vandløbsstrækninger enten ved forlægning eller ved udledning af vejvand fra motorvejens regnvandsbassiner.

Seks vandområder er målsatte i vandområdeplan 2021-2027 samt i genbesøget af vandområdeplan 2021-2027, henholdsvis to strækninger af Omme Å samt Farre Bæk, Lindeballe Bæk, Simmelbæk og Stilbjerg Bæk.

Der er yderligere seks offentlige og private vandløb (afvandingsgrøfter og dræn) som ikke indgår i Vandområdeplan 2021-2027 samt i genbesøget af vandområdeplan 2021-2027 beliggende langs projektområdet. Seks af vandløbene er desuden beskyttet jf. naturbeskyttelseslovens § 3.

Vandløbene har slutrecipient i kystvande nedstrøms projektområdet, henholdsvis Ringkøbing Fjord (132), Vesterhavet Syd (119), Grådyb (121) og Vesterhavet Nord (133).

Ved genbesøg af vandområdeplan 2021-2027 er tilstanden for en række kvalitetselementer overgået fra ukendt til kendt tilstand. Kvalitetselementernes tilstandsændring vurderes ikke at have betydning for de oprindelige vurderinger af anlægsprojektet. Anlægsprojektet er udformet således, at der ikke sker forringelse eller hindring af senere målopfyldelse i vandområderne i anlægsperioden og driftsfasen.

Der er ved genbesøget af vandområdeplan 2021-2027 introduceret nye miljøkvalitetskriterier for sediment og biota. Dette har medført behov for supplerende vurderinger for udledning af vejvand i driftsfasen, jf. afsnit 10.9.3 om påvirkning i driftsfasen.

10.9.2 Påvirkning i anlægsperioden

I anlægsperioden fortages forlægninger af strækninger på Simmelbæk, Farre Bæk og Tilløb til Stilbjerg Bæk. Derudover kan vandløbene blive påvirket af nærhed til anlægsarbejder, hvor der er risikoen for erosion og aflejring af finkornet sediment på vandløbsbunden, hvilket kan være til gene for vandløbsfaunaen.

Anlægsarbejdet kan desuden medføre spild af forurenende stoffer som olie el. lignende fra maskiner og udstyr, hvilket kan påvirke vandkvaliteten negativt.

For at beskytte vandløbene skal anlægsområder og midlertidige oplag af jord og materialer indrettes, så regnvand fra arbejdsarealerne ikke ledes direkte til vandløb eller naturområder.

Regnvandsbassiner etableres tidligt i byggefasen for at bundfælde finkornede partikler og undgå sedimentspild til recipienterne. Påvirkningerne vil herved være kortvarige og lokale og dermed ubetydelige for de berørte vandløb og nedstrømsliggende vandområder.

Anlægsarbejdet vil derfor ikke forringe den nuværende tilstand af de målsatte vandløb eller hindre senere målopfyldelse. Anlægsarbejderne vil ikke påvirke af målsatte vandområder nedstrøms projektet, herunder søer og kystvande. Der henvises til punkt 10.7 Natur og biodiversitet vedr. vandhuller beskyttet af naturbeskyttelseslovens §3.

10.9.3 Påvirkning i driftsfasen

Afledning af vejvand fra projektets regnvandsbassiner sker til målsatte og ikke målsatte vandløb. Regnvand fra motorvejen vil blive opsamlet i regnvandsbassiner, hvor partikler bundfældes, inden det udledes med forsinkelse for at undgå hydraulisk belastning af vandløbene. Dette vil i fleste tilfælde sikre, at de økologiske og kemiske tilstande i vandløbene ikke forringes, og at målopfyldelse ikke hindres for de berørte vandløb og nedstrømsliggende vandområder.

I forhold til gældende vandområdeplaner 2021-2027 er der konstateret overskridelse af miljøkvalitetskriterierne for stofferne kobber og zink i vandfasen i udledningen fra et enkelt regnvandsbassin med udledning til Farre Bæk.

Ved de supplerende vurderinger i forhold til de genbesøgte vandområdeplaner 2021-2027, er der desuden konstateret overskridelser af miljøkvalitetskriteriet for nikkel i sediment i udledningerne fra to regnvandsbassiner med udløb til hhv. Farre Bæk og Stilbjerg Bæk.

Der iværksættes afværgeforanstaltninger, så det sikres at udledning fra projektets regnvandsbassiner ikke medfører en forringelse af den kemiske eller økologiske tilstand i målsatte vandområder, ligesom udledning ikke vil medføre en hindring af målopfyldelse.

Regnvandsbassiner tilses og oprenses regelmæssigt for at sikre den fulde og forudsatte renseseffektivitet. Alle regnvandsbassiner vil være forsynet med en lukkemekanisme ved udløbet, hvorved det bliver muligt at opsamle eventuelle spildstoffer og miljøfarlige stoffer i tilfælde af uheld eller spild på motorvejen inden udløb til vandløb og søer.

Samlet set vurderes at udledningen af vand fra regnvandsbassinerne ikke vil forringe tilstanden i de målsatte vandløb eller forhindre senere målopfyldelse. Dette gælder ligeledes for nedstrømsliggende vandområder, herunder søer og kystvande.

10.9.4 Afværgeforanstaltninger

I anlægsperioden opretholdes, hvor det er muligt, en afstand på minimum 2 m til kronekant på vandløb for at forhindre forstyrrelser. Der skal i arbejdsarealet laves foranstaltninger, så vejvand ikke ledes direkte til vand- eller naturområder. Regnvandsbassiner og midlertidige sedimentationsbassiner etableres tidligt for at bundfælde finkornede partikler og undgå sedimentspild og forurening.

Ved behov for udledning af vand i forbindelse med grundvandssænkning i områder med stor risiko for okkerudvaskning skal der udføres overvågningsmålinger af indhold af ferrojern i vandet. Ved målinger af ferrojern højere end 0,2 mg/l skal der ske nedsivning fra landbrugsarealer eller etableres okkerfældningsanlæg. Ved eventuel udledning af oppumpet vand fra grundvandssænkninger til recipient tilpasses flowmængden i udledningen vandføringen på udførelsestidspunktet og udledningspunktet erosionssikres for at hindre erosion af bund og brinker og sedimentspredning til vandløbet.

Der udarbejdes en beredskabsplan for håndtering af spild fra anlægsmaskiner.

Der skal ske forlægning af vandløb for at muliggøre projektet. Nye vandløbstracé etableres med bundbredde svarende til den regulativmæssige skikkelse for vandløbet og bunden etableres med jævn overgang fra det eksisterende forløb til det nye forløb og et fald på max. 10 promille.

Underføringer af vandløb placeres, så underføringernes længde bliver mindst mulig. Underføringer skal følge bedste praksis i forhold til begrænsning af spærreeffekter dvs. vandløbsbund føres ubrudt gennem underføringen uden niveauspring m.v., vandløbets fald skal i underføringen svare til faldet udenfor underføringen, der må ikke etableres knæk på underføringen, og der må ikke indsættes riste el.lign. i vandløbet i forbindelse med underføringen. Der udlægges 50 meter gydegrus uden flint på hver side af underføringen samt igennem selve underføringen, og der udlægges skjulesten på strækningen. Ved gravearbejde i vandløb etableres midlertidige sandfang ca. 20 meter nedstrøms anlægsarbejdet inden opstart på projektet. Sandfanget skal tilses regelmæssigt og oprenses efter behov.

Der er overskridelse af miljøkvalitetskriterierne for stofferne kobber og zink i vandfasen samt nikkel i sediment i udledningen fra et regnvandsbassin med udløb til Farre Bæk. Dette afværges ved forlægning af regnvandsbassinets udledningspunkt til hovedløbet for Farre Bæk, hvor vandføringen er større. Dette sikrer, at der ikke vil forekomme overskridelser af miljøkvalitetskriterierne for kobber og zink i vandfasen samt nikkel i sediment. Udledningen vil således ikke forringe tilstanden i det målsatte vandløb eller hindre senere målopfyldelse i Farre Bæk. Det er ligeledes vurderet, at flytningen af udledningspunktet ikke vil medføre en forringelse eller hindring af målopfyldelse i hovedløbet for Farre Bæk.

Der er desuden ved beregning konstateret overskridelse af miljøkvalitetskriteriet for nikkel i sediment ved udløb til Stilbjerg Bæk. Dette afværges ved efterpolering/filtrering, hvor regnvandsbassinet suppleres med en filterløsning for yderligere reduktion af sediment for at sikre overholdelse af miljøkvalitetskrav for nikkel i sediment i udledningen. Udledningen vil således ikke forringe tilstanden i det målsatte vandløb eller forhindre senere målopfyldelse.

10.10 Forurenede grunde

10.11.1 Eksisterende forhold

Anlægsarbejdet forudsætter, at større mængder jord skal håndteres og transporteres. Projektet omfatter arealer, hvor jorden kan være forurenet og kortlagt efter jordforureningsloven. Jordforurening på vidensniveau 1 (V1) er formodet jordforurening, mens jordforurening på vidensniveau 2 (V2) er dokumenteret jordforurening, derudover er områdeklassificeret jord (al jord inden for byzone) diffus forurenet. Jord inden for vejareal, herunder rabatjord, betragtes ifølge jordflytningsbekendtgørelsen som lettere forurenet, da jorden kan indeholde forhøjede koncentrationer af tjærestoffer, tungmetaller eller tung olie.

Der er foretaget en systematisk gennemgang af flyfotokortlægning indenfor undersøgelsesområdet for at lokalisere fokusområder i undersøgelsesområdet i forhold til muligt forurenede arealer og arealer med potentielle geotekniske konflikter, herunder fyld- og lossepladser, opfyldninger, industriarealer, blødbundsarealer, vandhuller og oplagspladser.

10.10.2 Påvirkning i anlægsperioden

Anlægsarbejdet kan medføre en påvirkning fra håndtering af lettere forurenet jord, forurenet jord og blødbundsmaterialer fra vejjord fra forurenede arealer og fra blødbundsområder.

Ved jordarbejder, hvor der er jordforurening, skal der tages nødvendige forholdsregler vedrørende arbejdsmiljø.

Håndtering og mellemdeponering af forurenet jord i anlægsperioden skal ske med fokus på at minimere og så vidt muligt undgå påvirkning af det omgivne miljø, herunder grundvand, overfladevand og følsom natur. Håndtering af forurenet jord skal ske forskriftsmæssigt i henhold til gældende lovgivning, herunder jordforureningsloven, miljøbeskyttelsesloven og regler udstedt i medfør heraf. Der søges anvendt så meget projektjord som muligt i forbindelse med anlægsarbejdet.

Påvirkningerne vurderes at være ubetydelige i forhold til utilsigtet spredning af forurening til miljøet eller risiko for mennesker, da gældende lovgivning, praksis og tilladelser følges.

10.10.3 Påvirkning i driftsfasen

Efter etablering af motorvejen vil der på sigt vil ske en diffus forurening af arealerne langs vejen, hvilket er normalt langs især trafikerede veje. Derudover kan der ske spild af olie og

andre miljøfarlige stoffer i forbindelse med uheld, hvilket kan give jord- og grundvandsforurening. Det skal sikres, at jord fra vejarealer i driftsfasen håndteres korrekt. Al forurening skal fjernes i forbindelse med oprydningsarbejdet, hvis der sker et uheld.

Da håndtering af eventuelle jordforureninger sker efter kommunernes retningslinjer og gældende lovgivning, vil påvirkningen af mennesker og miljø være ubetydelig.

10.10.4 Afværgeforanstaltninger

I detailplanlægningen skal det undersøges, om arbejdsarealet nær V2-kortlagte arealer kan indskrænkes, så de kortlagte arealer påvirkes så lidt som muligt.

Arbejde med forurenede jord eller potentielt forurenede jord skal ske under miljøtilsyn og håndteringen af jorden skal ske i henhold til gældende lovgivning og tilladelser fra myndighederne.

Der skal udføres nødvendig prøvetagning af afgravet jord inden bortskaffelse til miljøgodkendt jordmodtager, såfremt jorden i form af projektjord ikke kan anvendes inden for eget projekt.

Der skal udarbejdes en plan for sikkerhed og sundhed ved arbejder med forurenede jord eller potentielt forurenede jord, hvor der tages nødvendige forholdsregler vedrørende arbejdsmiljø i forhold til jordkontakt og indånding af jordstøv og jorddampe. Ligeledes skal der udarbejdes en miljøplan i forhold til potentielt spild fra maskiner og interimstankanlæg.

Mellemdponering af forurenede jord eller potentielt forurenede jord skal ske, så eventuel forurening ikke udvaskes til jord, grundvand eller overfladevand. Opgravede blødbundsmaterialer skal håndteres således, at udvaskning af jernforbindelser (okker) forhindres. Det sikres, at overfladevand fra oplag af blødbundsmaterialer ikke udledes urensset til vandløb og andre beskyttede naturområder.

Generelt skal der under anlægsarbejderne udvises agtpågivenhed i forhold til ukendt jordforurening. Hvis der påvises eller er mistanke om ukendt forurenede jord i anlægsperioden skal der tilkaldes miljøtilsyn.

10.11 Råstoffer, jordhåndtering og affald

10.11.1 Eksisterende forhold

Nær motorvejens trace ved Uhe er udlagt et råstofgraveområde. Der er pt. ikke aktiv råstofindvinding på arealet. Øvrige udlagte råstofområder ligger i større afstand til projektet.

Motorvejen anlægges i det åbne land, og affald opstår derfor hovedsageligt i forbindelse med omlægning af eksisterende veje, nedrivning af broer og ejendomme.

10.11.2 Påvirkning i anlægsperioden

De primære råstoffer i form af sand, grus og sten, der skal anvendes til opbygning af motorvejen tilføres fra eksisterende grusgrave, og såfremt det er muligt fra sidetag langs med motorvejen og ved at grave dybere i motorvejens eget trace.

Områder, der er udpeget til sidetag, vil efter endt råstofindvinding blive reableret med ikke-genindbygningseget jord/muld, eller henligge og udvikle sig til naturområder eller såfremt der graves under grundvandsspejlet til nye vandhuller eller søer, der med tiden kan udvikle sig til naturområder.

For at begrænse forbrug og transport af jomfruelige ressourcer anvendes så meget projektjord som muligt i vejanlægget til indbygning i bl.a. dæmninger og ramper ved tilslutningsanlæg samt til terræntilpasning.

I det omfang det er mulig vil der blive genanvendt materialer i form af nedknuste restprodukter samt stabilisering af råjord med ringe bæreevne ved kalkstabilisering eller cementstabilisering.

Affald fremkommer i forbindelse med nedrivning af eksisterende broer, veje og bygninger der skal fjernes for at gøre plads til den nye motorvej. De primære affaldsfraktioner omfatter beton, armering og asfalt. Affaldet vil i videst muligt omfang blive genanvendt. Affald, der ikke kan genanvendes, bortskaffes efter kommunernes anvisning til forbrænding, deponi eller specialbehandling, hvor sidstnævnte bl.a. gælder for eventuelt olie- og kemikalieaffald. Bortskaffelse af affald fra projektet forudsættes at overholde regulativer og lovgivning på området.

10.11.3 Påvirkning i driftsfasen

I forbindelse med almindelig drift og vedligeholdelse af vejen vil der løbende være et mindre forbrug af materialer i form af sand, grus, asfalt og stål/metal. Der vil desuden blive dannet mindre mængder affald i forbindelse med den almindelige drift og vedligeholdelse af motorvejen, som håndteres i henhold til de gældende kommunale regulativer. Derfor vurderes påvirkningen at være ubetydelig.

10.11.4 Afværgeforanstaltninger

For at minimere håndteringen og transport af materialer, udarbejdes en jordhåndteringsplan, der skal sikre, at projektjord i videst muligt omfang anvendes i projektet og at materialer, som kan indgå i projektet, bliver genanvendt, f.eks. i vejbyggeri og vejskråninger.

Jordhåndteringsplanen omfatter desuden håndtering af muld, så det i videst muligt omfang kan undlades at udlægge muld på vejskråninger, hvilket øger potentialet for en artsrig flora og skaber levesteder for insekter og firben.

Forinden nedrivning kortlægges indhold og omfang af problematiske stoffer i konstruktioner og bygninger, der skal nedrives.

10.12 Arealindgreb og ledninger

10.12.1 Påvirkning af arealer

Der skal erhverves cirka 150 ha til motorvejsudbygningen og yderligere cirka 55 ha til midlertidige arbejdsarealer. Cirka. 110 ejendomme berøres af ekspropriation i forskelligt omfang, fra kun at blive pålagt servitut om vejbyggelinje til at blive eksproprieret i sin helhed.

Der skal erhverves arealer til anlægget af den nye motorvej samt etablering af faunapassager og regnvandsbassiner. Derudover skal der nogle steder bruges arealer til nye under- og overføringer af krydsende veje og til forlægning af disse.

Motorvejen vil gennemskære og opdele en række landbrugsejendomme, så landbrugsarealer, der er tilknyttet samme ejendom, kommer til at ligge på hver sin side af motorvejen. I forbindelse med ekspropriationerne vil Vejdirektoratet forsøge at gennemføre jordfordelinger i samarbejde med lodsejerne, så de enkelte landbrugsejendommers jordlodder så vidt muligt samles på samme side af motorvejen.

10.12.2 Påvirkning af ledninger

Større ledninger i og i nærheden af motorvejen er blevet kortlagt, og omlægning af ledninger vil ske efter dialog og aftale med ledningsejerne i projekteringsfasen.

Motorvejens linjeføring krydses flere steder af højspændingsluftledninger, samt højspændingskabler, gasfordelingsledninger, en gastransmissionsledning samt en olieledning.

Der ligger desuden mange andre ledninger, kabler og rør, fx tele- og fiberkabler, som også vil blive kortlagt og håndteret i den kommende projekteringsfase i samarbejde med de enkelte ledningsejere.

10.13 Støjisoleringsordningen

Der vil blive etableret en ordning om tilskud til facadeisolering af særligt støjramte helårsboliger.

Vejdirektoratet vil administrere ordningen og udpeger de boliger, der omfattes af denne på baggrund af et særskilt administrationsgrundlag. Støjisolering af boliger vil typisk omfatte forbedring eller udskiftning af vinduer med henblik på at dæmpe det indendørs støjniveau fra vejanlægget. Udpegningen sker ud fra facadestøjberegninger på baggrund af forholdene 12 måneder efter, at det pågældende vejanlæg er taget i brug. Anlægget betragtes som taget i brug, når det udbyggede vejanlæg er åbnet for trafik i alle spor.

Ordningen vil ophøre 60 måneder efter, at hele vejanlægget nævnt i § 1 er taget i brug.

11. Forholdet til EU-retten

Det vurderes samlet set, at anlægsprojektet vil kunne gennemføres inden for EU-rettens rammer.

Lovforslaget lever op til kravene om klage eller domstolsprøvelse i Konvention om adgang til oplysninger, offentlig deltagelse i beslutningsprocesser samt adgang til klage eller domstolsprøvelse på miljøområdet (Århus-konventionen).

De gennemførte miljøundersøgelser og høringer opfylder kravene i VVM-direktivet som ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/52/EU af 16. april 2014 om ændring af direktiv 2011/92/EU, for så vidt angår offentlig deltagelse og adgang til domstolsprøvelse.

Der er derudover i forbindelse med miljøkonsekvensvurderingen udført de nødvendige vurderinger af anlægsprojektets påvirkninger af Natura 2000-områder i overensstemmelse med habitatdirektivet og fuglebeskyttelsesdirektivet.

11.1 VVM-direktivet

VVM-direktivet indeholder minimumskrav til proceduren for tilladelse til offentlige projekter, som kan forventes at få væsentlig indvirkning på miljøet.

VVM-direktivet er implementeret i vejlovens kapitel 2 a, og regler udstedt i medfør heraf, for så vidt angår statslige vejanlæg og dertil knyttede projekter.

I henhold til vejlovens § 17 a, stk. 3, kræver Vejdirektoratets etablering, udvidelse eller ændring af statslige vejanlæg og dertil knyttede projekter, der er omfattet af vejlovens bilag 1 eller 2, ikke administrativ tilladelse, når projektet opnår tilladelse ved anlægslov.

Folketingets vedtagelse af en anlægslov vil udgøre tilladelsen til anlægsprojektet i overensstemmelse med tilladelseskrauet i VVM-direktivets artikel 2, stk. 1.

Anlægsprojektets indvirkning på miljøet er beskrevet og vurderet i miljøkonsekvensrapporten herunder vurdering af anlægsprojektets indvirkning på Natura 2000-områder.

Miljøkonsekvensrapporten er udarbejdet i overensstemmelse med kravene i vejlovens kapitel 2 a. De gennemførte miljøundersøgelser og høring opfylder kravene i vejlovens kapitel 2 a, for så vidt angår offentlig deltagelse og adgang til klage eller domstolsprøvelse.

Lovforslagets pkt. 10 indeholder en sammenfatning af de vurderede påvirkninger af miljøet. Anlægsprojektet er således miljøkonsekvensvurderet og forberedt til at kunne vedtages af Folketinget i enkeltheder ved lov.

Med Folketingets vedtagelse af lovforslaget bemyndiges transportministeren til at gennemføre anlægsprojektet i overensstemmelse med lovforslag, projektbeskrivelse og miljøvurderinger. Herefter kan anlægsprojektet gennemføres på grundlag af loven og inden for rammerne af de udførte vurderinger af projektets indvirkning på miljøet. Eventuelle

ændringer eller udvidelser af anlægsprojektet og dertil knyttede projekter, der er omfattet af vejlovens bilag 2, vil være omfattet af den administrative procedure i vejlovens kapitel 2 a.

11.2 Habitat- og fuglebeskyttelsesdirektivet

I medfør af habitatdirektivet og fuglebeskyttelsesdirektivet, er der i Danmark udpeget en række særlige beskyttelsesområder (Natura 2000-områder).

Det følger af habitatdirektivets artikel 6, stk. 3, at der i forbindelse med bl.a. anlægsprojekter skal gennemføres en vurdering af projektets virkninger på Natura 2000-området (konsekvensvurdering), hvis en væsentlig påvirkning af Natura 2000-områdets bevaringsmålsætninger ikke kan udelukkes.

Vedtagelsen af anlægsprojektet i lovforslagets § 1 i forhold til habitatdirektivets artikel 6, stk. 3, og de nødvendige undersøgelser af projektets virkninger på Natura 2000-området er derfor gennemført inden lovforslagets vedtagelse. Der er udført de nødvendige vurderinger af projektets påvirkninger af Natura 2000-områder.

Som anført i pkt. 10 er det i forbindelse med miljøkonsekvensvurderingen af projektet i lovforslagets § 1 konstateret, at der ikke er en væsentlig påvirkning af Natura 2000-områderne N237 Ringive Kommuneplantage, N85 Hedeområder ved Store Råbjerg, N68 Skjern Å, N88 Nørholm Hede, Nørholm Skov og Varde Å øst for Varde. Der er derfor ikke foretaget en konsekvensvurdering for at afgøre, om projektet er skadeligt for områdets udpegningsgrundlag, jf. habitatdirektivets artikel 6. Habitatdirektivets artikel 12-16 indeholder bestemmelser om beskyttelse af visse dyre- og plantearter, som er optaget på direktivets bilag IV (bilag IV-arter).

Efter habitatdirektivets artikel 12 skal medlemsstaterne træffe de nødvendige foranstaltninger til at indføre en streng beskyttelsesordning i det naturlige udbredelsesområde for de dyrearter, der er omfattet af bilag IV, litra a), med forbud mod bl.a. forsætlig forstyrrelse af disse arter og beskadigelse eller ødelæggelse af yngle- eller rasteområder. En tilsvarende forpligtelse gælder efter artikel 13, for så vidt angår de plantearter, der er omfattet af bilag IV, litra b), og en tilsvarende beskyttelsesordning gælder efter fuglebeskyttelsesdirektivets artikel 5 og 9, for så vidt angår fugle, som i vild tilstand har deres naturlige ophold på medlemsstaternes område i Europa, hvor EU-traktaten finder anvendelse.

Det følger af habitatdirektivets artikel 16, at hvis der ikke findes nogen anden brugbar løsning, og fravigelse ikke hindrer opretholdelse af den pågældende bestands bevaringsstatus i dens naturlige udbredelsesområde, kan bestemmelserne i artikel 12 og 13 fraviges af hensyn til andre bydende nødvendige hensyn til væsentlige samfundsmæssige interesser.

Habitatdirektivets artikel 12, stk. 1, artikel 13, stk. 1, og fuglebeskyttelsesdirektivets artikel 5 er gennemført i dansk ret ved en række bestemmelser, herunder det generelle forbud i naturbeskyttelseslovens § 29 a og jagt og vildtforvaltningslovens § 6 a og § 7, samt artsfredningsbekendtgørelsen. Ved dette lovforslag sker der ikke fravigelse af den nævnte lovgivning.

Der er i forbindelse med miljøkonsekvensvurderingerne konstateret påvirkning af bilag IV-arter, hvorfor der er fastsat afværgeforanstaltninger herfor, som er nærmere beskrevet i de bagvedliggende miljøvurderinger. Anlægsmyndigheden udfører afværgeforanstaltninger i henhold til de gennemførte miljøkonsekvensvurderinger ved gennemførelsen af anlægsprojekterne.

Det er i forbindelse med den supplerende miljøkonsekvensvurdering konstateret, at anlægsprojektet vil medføre tab af raste- og yngleområder for bilag IV-dyrearten birkemus. Det vurderes, at betingelserne i habitatdirektivet artikel 16 er opfyldt, og der gøres derfor brug af fravigelsesbestemmelsen i forbindelse med Folketingets vedtagelse af anlægsprojektet. Der er ikke i forbindelse med artikel 16 krav om kompenserende foranstaltninger. Der er dog i projektet indarbejdet, at anlægsmyndigheden udfører en række kompenserende foranstaltninger i overensstemmelse med den supplerende miljøkonsekvensvurdering og "Notat om fravigelse for bilag IV-arten Birkemus, jf. også punkt 10.7.5.2. Fravigelsen vil ikke hindre opretholdelse af birkemusbestandens bevaringsstatus i dens naturlige udbredelsesområde.

Det er for alle øvrige bilag IV-arterne i undersøgelseskorridoren for projektet vurderet, at den økologiske funktionalitet er opretholdt i driftsfasen.

11.3 Århus-konventionen

Lovforslaget lever op til kravene om klage eller domstolsprøvelse i Konvention om adgang til oplysninger, offentlig deltagelse i beslutningsprocesser samt adgang til klage eller domstolsprøvelse på miljøområdet (herefter Århuskonventionen). EU er kontraherende part under Århus-konventionen, og konventionen er derfor også gennemført i EU-retten, jf. herved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/35/EF af 26. maj 2003 om mulighed for offentlig deltagelse i forbindelse med udarbejdelse af visse planer og programmer på miljøområdet og om ændring af Rådets direktiv 85/337 /EØF (det tidligere VVM-direktiv) og Rådets direktiv 96/61 /EF af 24. september 1996 om integreret forebyggelse og bekæmpelse af forurening (det tidligere I PPC-direktiv), for så vidt angår offentlig deltagelse og adgang til klage og domstolsprøvelse.

Efter Århus-konventionens artikel 9, stk. 2, skal enhver part under konventionen inden for rammerne af dens nationale lovgivning sikre, at medlemmer af den berørte offentlighed, som har tilstrækkelig interesse, har adgang til ved en domstol og/eller et andet ved lov etableret uafhængigt og upartisk organ at få prøvet den materielle og processuelle lovlighed af enhver afgørelse, handling eller undladelse, der er omfattet af bestemmelserne i konventionens artikel 6. Hvad der udgør tilstrækkelig interesse, fastsættes i overensstemmelse med dansk rets almindelige regler og i overensstemmelse med det mål at give den berørte offentlighed vid adgang til domstolsprøvelse inden for rammerne af konventionen. Ikke-statslige organisationer, der arbejder for at fremme miljøbeskyttelse, og som imødekommer alle krav efter national lovgivning, anses for at have tilstrækkelig interesse, jf. også konventionens artikel 2, stk. 5.

Reglerne om klage og domstolsprøvelse i forhold til miljøvurdering af konkrete projekter (VVM) er gennemført i EU-retten i artikel 11 i VVM-direktivet.

Det følger af Århus-konventionens artikel 9, stk. 3, at medlemmer af offentligheden, der opfylder eventuelle kriterier i national ret, skal have adgang til administrative eller retslige procedurer for at anfægte private personers og offentlige myndigheders handlinger eller undladelser, der er i strid med nationale bestemmelser, der vedrører miljøet. Denne forpligtelse, som ikke er gennemført i særskilte EU-regler, anses i relation til nærværende lovforslag også for at være opfyldt ved dansk rets almindelige adgang til at anlægge et civil søgsmål.

Efter Århus-konventionens artikel 9, stk. 4, skal procedurer omfattet af bestemmelsens stk. 2 og 3 stille tilstrækkelige og effektive retsmidler til rådighed, inklusive foreløbige retsmidler, hvor dette findes passende, der skal være rimelige og retfærdige, betimelige og ikke uoverkommeligt dyre.

Processen ved danske domstole forudsættes at leve op til kravene i Århus-konventionen og VVM-direktivet mv. Efter dansk praksis kan enhver, der har retlig interesse efter dansk rets almindelige regler, herunder også organisationer omfattet af Århus-konventionens artikel 2, stk. 5, således bl.a. indbringe spørgsmålet om en lovs forenelighed med EU-retten for de danske domstole. I lyset af EU-Domstolens dom af 13. februar 2014 i sag C-530/11 (Kommissionen mod Storbritannien) vil retten ved søgsmål om forhold vedrørende miljøet, der er omfattet af dette lovforslag, skulle påse, at omkostningerne ved sagen ikke er uoverkommeligt høje for de berørte parter. Forpligtelsen påhviler samtlige retsinstanser.

11.4 Vandrammedirektivet og grundvandsdirektivet

Det følger bl.a. af vandrammedirektivet, at medlemsstaterne skal forebygge forringelse af tilstanden for alle målsatte overfladevandområder og grundvandsforekomster og beskytte, forbedre og restaurere alle overfladevandområder og grundvandsforekomster med henblik på at opnå god økologisk og god kemisk tilstand for overfladevandområder og god kemisk og kvantitativ tilstand for grundvandsforekomster senest 2015. Denne frist kan under visse betingelser forlænges for de enkelte vandforekomster til 2021, henholdsvis 2027. Fristforlængelse og grundlaget herfor skal fremgå af vandområdeplanen.

EU-Domstolen har i Weser-dommen (C-461/13) fastslået, at der foreligger en forringelse af den økologiske tilstand af et overfladevandområde, hvis et eller flere kvalitetselementer (f.eks. ålegræs, klorofyl eller bundfauna) falder en klasse - f.eks. fra god til moderat tilstand - selvom det ikke betyder, at hele vandområdet falder en klasse. Hvis vandområdet allerede befinder sig i den laveste klasse (dårlig tilstand), vil enhver yderligere forringelse af dette vandområde udgøre en forringelse i direktivets forstand.

EU-Domstolen har i Association France Nature Environnement-dommen (C-525/20) endvidere fastslået, at også en midlertidig kortsigtet forringelse uden langsigtede konsekvenser kan udgøre en forringelse i vandrammedirektivets forstand.

Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/118/EF af 12. december 2006 om beskyttelse af grundvandet mod forurening og forringelse (herefter grundvandsdirektivet) fastsætter nærmere bestemmelser med henblik på at opfylde vandrammedirektivets artikel 17 om strategier til forebyggelse og kontrol med forurening af grundvandet. Grundvandsdirektivet supplerer således vandrammedirektivet med mere specifikke kriterier for vurdering af grundvandets kemiske tilstand.

Formålet med grundvandsdirektivet er at forebygge og bekæmpe forurening af grundvandet i Den Europæiske Union (EU). Direktivet indeholder procedurer til vurdering af grundvandets kemiske status og foranstaltninger til at reducere niveauet af forurenende stoffer.

Direktivet har ligeledes fokus på grundvandsforekomsternes indvirkninger på indbyrdes forbindelse med tilknyttede overfladeområder og terrestriske økosystemer, som ligeledes skal beskyttes.

EU-Domstolen har i dommen Land Nordrhein-Westfalen (C-535/18) fastslået, at principperne i afgørelsen C-461/13 om forringelse af tilstanden for overfladevandområder også gælder for grundvandsforekomster.

Det skal sikres, at projektet ikke vil medføre varig eller midlertidig forringelse af tilstanden i målsatte vandforekomster eller hindre opfyldelsen af de fastsatte mål for forekomsterne i bekendtgørelse om miljømål for overfladevandområder og grundvandsforekomster.

Direktivet er bl.a. implementeret i dansk ret ved lov om vandplanlægning, jf. lovbekendtgørelse nr. 126 af 26. januar 2017, med tilhørende bekendtgørelser Bindende vandplanlægning for vandrammedirektivets tredje planperiode 2021-2027 er fastsat efter lov om vandplanlægning i bekendtgørelse om miljømål for overfladevandområder og grundvandsforekomster, bekendtgørelse om overvågning af overfladevandets, grundvandets og beskyttede områders tilstand og om naturovervågning af internationale naturbeskyttelsesområder og indsatsbekendtgørelsen . Konkrete miljømål er herved fastlagt ved bekendtgørelse nr. 819 af 15. juni 2023 om miljømål for overfladevandområder og grundvandsforekomster. Fravigelse kan kun ske inden for rammerne af § 4 i bekendtgørelsen. Bestemmelsen implementerer vandrammedirektivets artikel 4, stk. 7 omhandlende fravigelser.

EU-Domstolene har i dommene i C-461/13 og C-535/18 endvidere fastslået, at kompetente myndigheder ikke kan træffe en afgørelse, der indebærer en forringelse af målsatte vandforekomster, medmindre de strenge betingelser i vandrammedirektivets art. 4, stk.7, litra a-d, er opfyldte, og at myndighedens vurdering af, om et projekt m.v. vil indebære en forringelse, skal være gennemført, inden myndigheden kan træffe afgørelse.

Udgangspunktet fremgår af § 8 i indsatsbekendtgørelsen, hvorefter myndigheder ved administration af øvrig lovgivning, herunder også dette lovforslag efter vedtagelse, skal forebygge forringelse af vandområders tilstand og sikre, at opfyldelse af deres miljømål ikke hindres. Fravigelse kan kun ske inden for rammerne af § 7 i indsatsbekendtgørelsen, hvorefter det, under en række skærpede betingelser, kan undlades at gennemføre eventuelle foranstaltninger fastlagt for det konkrete vandområde og/eller fravige miljømålet. Fravigelsen

skal skyldes ændringer af et overfladevandområdes fysiske karakteristika eller ændringer i en grundvandsforekomsts niveau, den skadelige indvirkning på vandforekomstens tilstand skal mindskes mest muligt, ændringerne skal være begrundet i væsentlige samfundsinteresser, og der må ikke være alternativer, som er en miljømæssigt væsentlig bedre løsning. Fravigelse kræver tilladelse fra Styrelsen for Grøn Arealomlægning og Vandmiljø.

Det er i miljøkonsekvensrapporten vurderet, at der ikke umiddelbart synes at være nogle væsentlige konflikter vedrørende vandløb, omfattet af vandplanlægningen, på strækningerne. Dette afklares og håndteres i nødvendigt omfang endeligt ved detailprojekteringen. Det sikres, at anlægsprojektet ikke vil medføre varig eller midlertidig forringelse af tilstanden i målsatte vandforekomster eller hindre opfyldelsen af de fastsatte mål for forekomsten i bekendtgørelse om miljømål for overfladevandområder og grundvandsforekomster.

Dele af anlægsprojektet går igennem områder med særlige drikkevandsinteresser. I forbindelse med detailprojekteringen vil der blive udført supplerende undersøgelser med henblik på at dokumentere, at eventuel grundvandssænkning i forbindelse med etablering af projektet ikke påvirker drikkevandsindvindingen eller de berørte grundvandsforekomsters tilstand.

11.5 Havstrategidirektivet

I henhold til havstrategidirektivet er Danmark forpligtet til at opnå eller opretholde god miljøtilstand i danske havområder.

Direktivet er implementeret ved havstrategiloven. Havstrategiloven omfatter alle danske farvande herunder havbund og undergrund på søterritoriet og i de eksklusive økonomiske zoner. Havstrategiloven finder imidlertid ikke anvendelse på indre og ydre territoriale farvande, der strækker sig ud til én sømil uden for basislinjen, i det omfang disse farvande er omfattet af vandplanlægningen efter lov om vandplanlægning og/eller indsatser, der indgår i en vedtaget Natura 2000-plan efter Miljømålsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 692 af 26. maj 2023 om miljømål mv. for internationale naturbeskyttelsesområder (Miljømålsloven).

Som led i implementeringen af havstrategidirektivet gennemfører regeringen havstrategier over 6-årige cyklusser. Havstrategierne indeholder en vurdering af tilstanden i havet og de kumulative effekter fra presfaktorer på havmiljøet. Med havstrategierne fastsættes desuden miljømål samt overvågnings- og indsatsprogrammer.

Det følger af § 18 i havstrategiloven, at statslige, regionale og kommunale myndigheder ved udøvelse af beføjelser i medfør af lovgivningen er bundet af de miljømål og indsatsprogrammer, der er fastsat i havstrategierne.

Det er i miljøkonsekvensvurderingen af anlægsprojektet i dette lovforslag vurderet, at der ikke vil være en væsentlig påvirkning af de direkte recipienter. Deraf følger, at der heller ikke vil være påvirkning af det marine økosystem.

12. Hørte myndigheder og organisationer mv.

Et udkast til lovforslag har i perioden fra den xx til den yy 2025 (XX dage) været sendt i høring hos følgende myndigheder og organisationer mv.:

Cyklistforbundet, Dansk Byggeri, Dansk Erhverv, Danmarks Naturfredningsforening, Dansk Ornitologisk Forening, Dansk Vandrelaug, Danske Regioner, DI Transport, Energinet, FDM, Friluftsrådet, KL, Billund og Vejle Kommuner, NOAH, Region Syddanmark og Rådet for Bæredygtig Trafik.

13. Sammenfattende skema

	Positive konsekvenser/mindre udgifter (hvis ja, angiv omfang/Hvis nej, anfør »Ingen«)	Negative konsekvenser/merudgifter (hvis ja, angiv omfang/Hvis nej, anfør »Ingen«)
Økonomiske konsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen	Projektet finansieres via finansloven af Transportministeriet. Anlægsudgifterne (samlet anlægsbudget i mia. kr. 2025-prisniveau, FL-25 146,51) anslås til 2.577mio. kr. Udgifter for Vejdirektoratet til drift og vedligehold af de udbyggede statsveje.
Implementeringskonsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen	Begrænset meradministration i anlægsperioden for henholdsvis Transportministeriet og Vejdirektoratet. De berørte kommuner vil i relation til projektet skulle

		behandle diverse ansøgninger og anmeldelser.
Regionale konsekvenser	Sikrer bedre fremkommelighed og trafikafvikling	Mindre konsekvenser for erhverv Billund i anlægsperioden
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet m.v.	Projektet medfører mindre trængsel og mere pålidelig rejsetid, hvilket medfører positive økonomiske konsekvenser for erhvervslivet. Det fører til flere fordele – både ved transport af varer og bedre adgang til arbejdskraft. Fordelene kan øge virksomhedernes produktivitet, da deres konkurrenceevne forbedres.	Der vil under anlægsarbejdet være trafikale gener, men arbejderne bliver tilrettelagt, så de forårsager færrest mulige gener for vejtrafikken.
Administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v.	Projektet medfører mindre trængsel og mere pålidelig rejsetid.	Mindre konsekvenser i forbindelse med ekspropriationer.
Administrative konsekvenser for borgerne	Ingen	Mindre konsekvenser i forbindelse med ekspropriationer og ved at klageadgange til anden administrativ myndighed afskæres.
Klimamæssige konsekvenser	Ingen	Der forventes en mindre stigning i trafikken som følge af projektet. Det vil betyde en stigning i CO ₂ -udslippet fra trafikken.

Miljø- og naturmæssige konsekvenser	Færre støjbelastede boliger ved etablering af den planlagte støjafskærmning.	Forstyrrelse af befolkning ved jordkørsel, ramning af spunsvægge og andet anlægsarbejde.
Forholdet til EU-retten	Projektet er omfattet af reglerne om vurdering af indvirkningerne på miljøet og om inddragelse af offentligheden, der følger af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2011/92/EU af 13. december 2011 om vurdering af visse offentlige og private projekters indvirkning på miljøet (VVM-direktivet) som ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/52/EU af 16. april 2014 om ændring af direktiv 2011/92/EU. Det er vurderet, at projektet gennemføres inden for rammerne af VVM-direktivet. På baggrund af miljøkonsekvensvurderingen er det vurderingen, at gennemførslen af projektet kan ske inden for rammerne af habitatdirektivet og fuglebeskyttelsesdirektivet.	
Er i strid med de fem principper for implementering af erhvervsrettet EU-regulering (der i relevant omfang også gælder implementering af ikke-erhvervsrettet EU-regulering) (sæt X)	Ja	Nej X

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

Til § 1

Offentlige veje defineres i vejlovens § 3, nr. 2, som veje, gader og broer, der er åbne for almindelig færdsel, og som administreres af stat eller kommune. De offentlige veje inddeles i statsveje og kommuneveje. Det følger af vejlovens § 6, stk. 1, at transportministeren er vejmyndighed for statsvejene. Af vejlovens § 6, stk. 2, følger det, at administrationen af statsvejene er henlagt til Vejdirektoratet.

Af vejlovens § 7 fremgår det, at kommunalbestyrelsen er vejmyndighed for kommunevejene. Af vejlovens § 12, stk. 1, 1. pkt., følger, at det ved lov bestemmes, hvilke offentlige veje der skal være statsveje, hvilke nye statsveje, der skal anlægges, og hvilke der skal nedlægges eller overgå til anden status.

Det foreslås i § 1, stk. 1, at transportministeren bemyndiges at anlægge en ca. 18 km lang motorvej med 4 vognbaner og nødspor mellem Give og Billund Vest, herunder anlægge og omlægge kommunale veje og stier.

Bestemmelsen vil medføre, at transportministeren vil være bemyndiget til at anlægge en motorvej med 4 vognbaner og nødspor mellem Give og Billund Vest, som foruden en ny motorvej også omfatter bl.a. etablering af to nye tilslutningsanlæg og ét forbindelsesanlæg, broer for krydsende veje og en jernbane, faunapassager, regnvandsbassiner og en samkørselsplads. Transportministeren vil derudover være bemyndiget til at nedlægge dele af statsvejen Farrevej (rute 30), nedklassificere en delstrækning af Billundvej (rute 30), omlægge jernbanen Vejle – Herning på en ca. 1 km lang strækning omkring jernbanens krydsning med motorvejsanlægget samt anlægge og omlægge lokale veje og stier, herunder kommunale veje og stier samt private veje og fællesveje.

Nedlæggelse af dele af statsvejen og nedklassificering af en delstrækning af statsvejen til kommunevej følger af dette lovforslag og forudsætter ikke anvendelse af vejlovens regler om nedklassificering, jf. vejlovens § 12.

Når Vejle Kommune overtager delstrækningen, vil kommunen samtidig være vejmyndighed i medfør af vejlovens § 7. I overensstemmelse med den almindelige ordning i vejloven har kommunalbestyrelsen efter overdragelsen af anlægget de beføjelser og forpligtelser, som den kommunale vejmyndighed har i medfør af vejloven og anden lovgivning herunder vedligeholdelsesforpligtelsen, jf. vejlovens § 8, stk. 1.

Det forventes, at transportministeren vil delegere sin kompetence til Vejdirektoratet, som står for den egentlige gennemførelse af anlægsprojektet.

Det foreslås i *stk. 2*, at kort over anlægsprojektet nævnt i *stk. 1*, fremgår af bilag 1 til loven.

Det foreslås i *stk. 3*, at transportministeren overdrager de lokale veje og stier jf. § 1, *stk. 1*, nr. 4, til Vejle Kommune i takt med færdiggørelsen.

Forslaget vil medføre, at transportministeren, hvilket de facto vil være Vejdirektoratet, overdrager de i *stk. 1*, nr. 4, omtalte anlæg til Vejle Kommune som kommuneveje i takt med, at de enkelte veje og stier færdiggøres. Overdragelsen til kommunevej følger af dette lovforslag og forudsætter ikke anvendelse af vejlovens regler om nedklassificering, jf. vejlovens § 12.

Efter Vejdirektoratet har overdraget de enkelte anlæg, vil Vejle Kommune være vejmyndighed i medfør af vejlovens § 7. I overensstemmelse med den almindelige ordning i vejloven har kommunalbestyrelsen efter overdragelsen af anlægget de beføjelser og forpligtelser, som den kommunale vejmyndighed har i medfør af vejloven og anden lovgivning herunder vedligeholdelsesforpligtelsen, jf. vejlovens § 8, *stk. 1*.

Til § 2

Det foreslås i § 2, at transportministeren kan foretage de dispositioner, som er nødvendige med henblik på gennemførelsen af anlægsprojektet i § 1.

Det foreslåede vil medføre, at transportministeren kan gennemføre projektet for anlæg af en motorvej mellem Give og Billund Vest nævnt i § 1 og de dertilhørende anlæg. Bestemmelsen vil udgøre hjemlen til at foretage de dispositioner, som er nødvendige med henblik på gennemførelsen af den samlede udbygning, herunder bl.a. ekspropriation, anlæg og nødvendige ledningsarbejder m.v.

Bemyndigelsen skal endvidere ses i sammenhæng med lovforslagets § 4, som forpligter transportministeren til at udføre afværgeforanstaltninger af hensyn til naturen ved gennemførelsen af anlægsprojektet.

Til § 3

Reglerne for miljøkonsekvensvurdering af statslige vejanlæg findes i vejlovens kapitel 2 a.

Det følger af vejlovens § 17 a, *stk. 3*, at Vejdirektoratets etablering, udvidelse eller ændring af statslige vejanlæg og dertil knyttede projekter, der er omfattet af bilag 1 eller 2, jf. *stk. 1* og 2, ikke kræver administrativ tilladelse, når projektet opnår tilladelse ved anlægslov. Projekter,

hvor der meddeles tilladelse ved anlægslov, kan fritages fra høring af offentligheden, jf. § 17 h, stk. 6, forudsat at formålet med dette kapitel, jf. § 1, nr. 6, opfyldes.

Det foreslås i § 3, at det samlede anlægsprojekt nævnt i § 1 skal gennemføres inden for rammerne af de udførte vurderinger af projektets indvirkninger på miljøet, jf. kapitel 2 a i lov om offentlige veje m.v.

Det foreslåede skal ses i sammenhæng med den foreslåede § 1, hvorefter transportministeren bemyndiges til at anlæg af en motorvej mellem Give og Billund Vest, jf. lovens bilag 1 og projektbeskrivelsen i lovforslagets almindelige bemærkninger. Anlægsprojektets indvirkninger på miljøet er beskrevet og vurderet i de miljømæssige undersøgelser af projektet, som ligger til grund for Folketingets vedtagelse af loven.

Med vedtagelsen af lovforslaget vil Folketinget meddele godkendelse af miljøkonsekvensvurderingen til anlægsprojektet og godkendelse i forhold til habitatdirektivets artikel 6, stk. 3. Det betyder, at anlægsprojektet herefter vil skulle gennemføres inden for rammerne af den udførte vurdering af projektets indvirkninger på miljøet, jf. lovens § 3. Dette er i overensstemmelse med vejlovens § 17 a, stk. 3, hvoraf fremgår, at i de tilfælde, hvor Folketinget tillader et projekt ved anlægslov, skal der ikke meddeles administrativ godkendelse af miljøkonsekvensvurderingen. Loven træder i stedet for den administrative tilladelse.

Ved meddelelse af en administrativ godkendelse af miljøkonsekvensvurdering vil det være en forudsætning, eventuelt formuleret som et vilkår, at projektet etableres i overensstemmelse med de forudsætninger, der er lagt til grund i den tilvejebragte miljøkonsekvensrapport. Bestemmelsen i § 3 har et tilsvarende formål i forhold til gennemførelsen af anlægsprojektet. Det er en forudsætning, at projektet vil blive udført inden for rammerne af de miljømæssige vurderinger, der fremgår af og er lagt til grund i miljøkonsekvensrapporterne.

Det vil således påhvile Vejdirektoratet som anlægsmyndighed – og i praksis dets entreprenører – at udføre de pågældende anlægsarbejder på en sådan måde, at indvirkningerne på miljøet holdes inden for rammerne af de udførte vurderinger af projektets indvirkninger på miljøet.

Hvis der efter lovens vedtagelse sker ændringer i projektet, vil bestemmelsen i § 3 ikke indebære en begrænsning i adgangen til at gennemføre ændringer eller udvidelser af anlægsprojektet, når dette i anlægsperioden sker i overensstemmelse med reglerne i vejlovens kapitel 2 a. Lovforslaget vil heller ikke være til hinder for, at andre anlægsmetoder med andre afledte miljømæssige konsekvenser, end dem som er beskrevet i loven, anvendes. Nye anlægsmetoder med andre miljømæssige konsekvenser end dem, der allerede er belyst i loven, skal i så fald vurderes i overensstemmelse med vejlovens kapitel 2 a.

Til § 4

Det følger af VVM-direktivets artikel 5, stk. 1, at en miljøkonsekvensrapport bl.a. skal indeholde en beskrivelse af projektets særkender og/eller af de foranstaltninger, der påtænkes truffet for at undgå, forebygge eller begrænse og om muligt neutralisere forventede væsentlige skadelige indvirkninger på miljøet.

Det foreslås i § 4, at anlægsmyndigheden udfører afværgeforanstaltninger ved gennemførelse af projektet, jf. § 1, i henhold til de gennemførte miljøkonsekvensvurderinger, jf. kapitel 2 a i vejloven.

Det foreslåede vil indebære, at Vejdirektoratet som anlægsmyndighed vil være forpligtet til at iværksætte afværgeforanstaltninger i det omfang, det er nødvendigt for at modvirke eventuel skadelig virkning som følge af anlægsprojektet, og hvis det vurderes nødvendigt af hensyn til de EU-retlige forpligtelser, der følger af fuglebeskyttelsesdirektivet og habitatdirektivet. For at tilgodese disse hensyn iværksættes der gennem loven afværgeforanstaltninger bl.a. for i nødvendigt omfang at medvirke til, at anlægsarbejdet ikke har en skadelig virkning for habitattyperne, arterne og bestandene.

I miljøkonsekvensrapporten er beskrevet de afværgeforanstaltninger, som iværksættes. Andre mulige afværgeforanstaltninger end dem, der er nævnt i miljøkonsekvensrapporten, vil kunne blive identificeret i forbindelse med yderligere feltundersøgelser af området og den nærmere udmøntning af projekterne. Sådanne andre afværgeforanstaltninger vil kunne træde i stedet for dem, der er beskrevet i miljøkonsekvensrapporten, i det omfang disse i øvrigt ikke vil kunne skade andre dele af miljøet. Der henvises til pkt. 10 i de almindelige bemærkninger.

På baggrund af de forudsatte afværgeforanstaltninger er det vurderingen, at gennemførelsen af anlægsprojektet kan ske inden for rammerne af naturbeskyttelseslovens §§ 29 a og 30, herunder artsfredningsbekendtgørelsen, § 6 a, stk. 1 og 2, og § 7 i jagtloven, der gennemfører artsbeskyttelsen i EU's fuglebeskyttelsesdirektiv artikel 5 og habitatdirektivets artikel 12.

Forbuddet i artikel 12, stk. 1, litra d, mod beskadigelse eller ødelæggelse af yngle- eller rasteområder for bilag IV-dyrearten birkemus fraviges. Betingelserne i artikel 16, stk. 1, vurderes at være opfyldt. EU-Kommissionen vil blive underrettet i henhold til habitatdirektivets artikel 16, stk. 2, om fravigelse af direktivet, herunder om de foranstaltninger og tiltag, der er indarbejdet i projektet for at sikre, at fravigelsen ikke hindrer opretholdelse af birkemusbestandens bevaringsstatus i dens naturlige udbredelsesområde.

Til § 5

De arealer, hvorpå anlægsprojektet skal gennemføres, er omfattet af en række bestemmelser i den almindelige plan-, natur- og miljølovgivning m.v., herunder bl.a. naturbeskyttelsesloven og planloven, som regulerer adgangen til at foretage fysiske arbejder eller indgreb på arealer.

Det foreslås i § 5, stk. 1, at anlægsprojektet nævnt i § 1, ikke kræver tilladelse efter § 35, stk. 1, i lov om planlægning, § 8 i lov om forurennet jord, § 7 i lov om råstoffer og § 65, stk. 1 og stk. 2, i lov om naturbeskyttelse, §§ 6 og 38 i lov om skove og regler fastsat i medfør af 20, stk. 2, i lov om naturbeskyttelse.

Det foreslåede vil indebære, at anlægsprojektet omfattet af lovens § 1, vil være undtaget fra kravet om, at der skal indhentes tilladelser efter planlovens § 35, stk. 1, jordforureningslovens § 8, råstoflovens § 7 og regler fastsat i medfør af naturbeskyttelseslovens § 20, stk. 2, og at det ikke vil være nødvendigt at søge dispensation efter naturbeskyttelseslovens § 65, stk. 1 og 2.

Bestemmelsen skal dermed være med til at fastsætte forholdet mellem anlægsloven og de regler i plan- og naturlovgivningen, der stiller krav om tilladelse eller dispensation m.v. inden foretagelse af fysiske dispositioner i landskabet m.v.

Fravigelsen af planlovens § 35 vil betyde, at der ikke skal indhentes landzonetilladelse til opførelse af anlæg, der er omfattet af lovforslaget, herunder til de midlertidige anlæg og installationer. Det er ved anlægsloven besluttet at opføre anlæg og ændre arealanvendelsen.

På tilsvarende måde vil fravigelsen af jordforureningslovens § 8 betyde, at der ikke skal indhentes tilladelse fra kommunalbestyrelsen til at ændre arealanvendelsen, inden anlægsarbejdet kan påbegyndes. Vedtagelse af anlægsloven udgør dermed tilladelsen til at ændre arealanvendelsen.

Det foreslåede indebærer derudover, at der ikke skal indhentes tilladelse regler fastsat i medfør af naturbeskyttelseslovens § 20, stk. 2, til opførelse af anlæg omfattet af lovforslaget, herunder de midlertidige anlæg og installationer i åbent land. Opførelsen af anlæg sker under hensyntagen til landskabelige værdier og øvrige beskyttelsesinteresser, som bestemmelsen varetager.

De hensyn, som landzonebestemmelserne sammen med den øvrige fysiske planlægning og jordforureningslovens § 8 samt naturbeskyttelseslovens § 20 skal varetage, vil blive varetaget gennem den proces, der ligger forud for den forventede vedtagelse af anlægsloven. Der er gennemført en miljøkonsekvensvurdering, hvor bl.a. de planlægningsmæssige, landskabelige og miljømæssige påvirkninger af projektet er beskrevet og vurderet.

Hensynet til inddragelse af offentligheden, herunder høring af berørte parter er varetaget, dels gennem den forudgående proces omkring miljøkonsekvensvurderingen, hvor der er afholdt høring med borgermøder, dels gennem den efterfølgende ekspropriationsproces, hvor der

også vil blive afholdt offentlige møder og møder med ejerne af de ejendomme, der påvirkes af projektet.

Fravigelsen af planlovens § 35, jordforureningslovens § 8 og regler fastsat i medfør af naturbeskyttelseslovens § 20, stk. 2, vil gælde hele vejanlægget, dvs. selve vejen med tilhørende anlæg, f.eks. regnvandsbassiner, støjvolde eller skærme, samkørselspladser, anvendelse af midlertidige arbejdsarealer og øvrige nødvendige anlæg til brug for vejens etablering og drift.

Fravigelsen af planlovens § 35, jordforureningslovens § 8, samt regler fastsat i medfør af naturbeskyttelseslovens § 20, stk. 2, vil også gælde ved ændringer i projektet inden for rammerne af vejlovens kapitel 2 a.

Bestemmelsen vil derudover medføre, at anlægsprojektet ikke kræver tilladelse efter § 7 i lov om råstoffer. Det betyder, at der ikke skal indhentes en tilladelse efter råstoflovens § 7 i forbindelse med eventuel etablering af råstofindvinding (sidetag) i forbindelse med anlæg af motorvejen mellem Give og Billund Vest. Inden råstofindvindingen påbegyndes, skal der foretages en vurdering af, om anlægsaktiviteten vil medføre væsentlige skadelige indvirkninger på miljøet jf. proceduren i vejlovens kap. 2 a. Trafikstyrelsen er myndighed.

Det foreslåede medfører endvidere, at der uden dispensation efter naturbeskyttelseslovens § 65, stk. 1 og 2, kan ske arbejder inden for sø- og å-, skov- og fortidsmindebeskyttelseslinjen, jf. naturbeskyttelseslovens §§ 16, 17 og 18.

Bestemmelsen vil endvidere indebære, at der uden dispensation efter naturbeskyttelseslovens § 65, stk. 1 og 2 kan ske arbejder inden for sø- og å-, skov- og fortidsmindebeskyttelseslinjen, jf. naturbeskyttelseslovens §§ 16, 17 og 18.

Derudover vil det indebære, at anlægsprojektet kan gennemføres uden indhentelse af tilladelse til ophævelse af fredskovpligt jf. skovlovens § 6. Det vil betyde, at fredskov vil kunne fjernes uden tilladelse fra Miljøstyrelsen.

Det vil ligeledes indebære, at kravet om indhentelse af dispensation til midlertidig fjernelse af fredskov jf. skovlovens § 38 jf. § 11, stk. 1, og § 27 fraviges i forbindelse med anlægsprojektet. Bestemmelsen vil indebære, at der ikke skal indhentes dispensation til midlertidig fjernelse af fredskov, ligesom der ikke skal indhentes dispensation til fjernelse af ydre skovbryn af løvtræer og buske på fredskovspligtige arealer. De midlertidigt anvendte fredskovsarealer vil blive genplantet efter færdiggørelse af anlægsarbejdet.

Anlægsprojektet, jf. § 1 vil ikke kunne realiseres uden dispensation fra de omtalte beskyttelseslinjer, hvorfor det vurderes mest hensigtsmæssigt, at kravet om dispensation fra beskyttelseslinjerne fraviges i anlægsloven. Dermed vil der ikke være behov for at søge om en dispensation.

Der henvises til pkt. 10 i de almindelige bemærkninger samt miljøkonsekvensvurderingen for en beskrivelse af de relevante arbejder, som gennemføres i projektet, og som normalt kan kræve tilladelse efter de omhandlede bestemmelser.

De bestemmelser og krav om tilladelse, godkendelse eller dispensation i den øvrige lovgivning, som ikke udtrykkeligt fraviges, finder stadig anvendelse for projektet, herunder også reglerne om tilsyn, håndhævelse og straf for overtrædelse af regler, som ikke er fraveget. Tilsvarende gælder for andre regler, f.eks. om erstatning eller om miljøskade, i de respektive love.

Bestemmelsen vil dog kun regulere arbejder, der er omfattet af lovforslagets § 1, herunder afværgeforanstaltninger omfattet af § 4. Udførelse af arbejder, der ikke er omfattet af § 1, vil således stadig forudsætte, at Vejdirektoratet indhenter de fornødne tilladelser og dispensationer m.v. efter den i § 5 nævnte lovgivning.

Bestemmelsen vil endvidere alene finde anvendelse i anlægsperioden, indtil projektet, jf. § 1, er færdigt i sin helhed. Ved den efterfølgende administration efter de nævnte love skal det lægges til grund, at anlæggene kan drives og vedligeholdes på normal vis, når projektet er gennemført, men hvis der som led i driftsfasen skal foretages nye ændringer i tilstanden, f.eks. i et fredet område eller et naturområde, finder de normale regler anvendelse.

Det foreslås i § 5, *stk. 2*, at reglerne om kommune- og lokalplaner i lov om planlægning, §§ 23, 24 og 26 a i lov om naturbeskyttelse og reglerne i museumslovens kapitel 8 og 8 a, lov om landbrugsejendomme samt jernbanelovens kapitel 6 a ikke finder anvendelse på anlægsprojektet nævnt i § 1.

Det foreslåede vil medføre, at anlægsprojektet ikke kræver fysisk planlægning efter planloven, men at anlægsloven vil udgøre den retlige ramme for anlægsprojektet. Det vil således ikke være påkrævet at vedtage nye planer eller ændre i eksisterende planlægning for at kunne gennemføre projektet. Arbejderne som følge af anlægsprojektet nævnt i § 1 i både det permanente og det midlertidige projektområde vil heller ikke kræve dispensation eller lignende fra eksisterende planlægning. Eksisterende kommune- og lokalplaner for de arealer, som anlægsloven omhandler, ophæves ikke med anlægsloven. Planerne vil imidlertid ikke finde anvendelse i forbindelse med projektets udførelse.

Det foreslås desuden i *stk. 2*, at en række regler, som begrænser adgangen til at foretage en række af de helt nødvendige arbejder, som er en forudsætning for at gennemføre anlægsprojektet, ikke finder anvendelse. Det drejer sig om bestemmelserne om offentlighedens adgang til og ophold i skove og på udyrkede arealer (naturbeskyttelseslovens §§ 23 og 24) og om nedlæggelse af veje (naturbeskyttelseslovens § 26 a) i det åbne land.

Hvis det som følge af et anlægsprojekt bliver nødvendigt at nedlægge veje og stier i det åbne land, jf. naturbeskyttelsesloven § 26 a, vil det altid blive vurderet, om der kan eller skal etableres en alternativ adgang. Der er således ikke behov for en særskilt anmeldelse af dette,

idet det hensyn, der skal varetages gennem bestemmelsen i naturbeskyttelsesloven § 26 a, sikres gennem processen for gennemførelse af anlægsprojektet.

Bestemmelsen vil endvidere medføre, at museumslovens kapitel 8 og 8 a ikke finder anvendelse, så bevaringsværdige hensyn efter museumsloven for så vidt angår arealer, der er nødvendige for gennemførelsen af de i § 1 nævnte arbejder, varetages af Vejdirektoratet som anlægsmyndighed og med inddragelse af de relevante myndigheder.

Det foreslås derudover, at lov om landbrugsejendomme ikke finder anvendelse på anlægsprojektet. Det betyder, at der ikke skal indhentes tilladelser eller dispensationer efter loven til gennemførelse af anlægsprojektet.

Det foreslås i § 5, *stk. 3*, at hensynene bag bestemmelserne, der er nævnt i *stk. 1* og *stk. 2*, varetages af transportministeren.

Det foreslåede vil betyde, at selv om § 5, *stk. 1* og *2*, vil indebære, at dele af den almindelige plan-, miljø- og naturlovgivning ikke vil finde anvendelse, varetages hensynene bag disse regler stadigvæk i projektet ved, at Vejdirektoratet som anlægsmyndighed skal overholde anlægsloven og de retningslinjer, der fremgår af lovforslagets bemærkninger, samt rammerne i de miljømæssige undersøgelser, jf. bemærkningerne til *stk. 1* og *2*. Som også nævnt ovenfor vil bestemmelserne i § 5, *stk. 1* og *2*, derfor ikke få betydning for det beskyttelsesniveau, som normalt vil blive varetaget gennem de fravegne bestemmelser. Administrative tilladelser vil således ikke bidrage til et øget beskyttelsesniveau.

Til § 6

I forbindelse med gennemførelsen af projektet omtalt i forslagens § 1 vil der skulle indhentes diverse administrative tilladelser, f.eks. efter miljøbeskyttelsesloven og lov om vandløb. Det er afgørelser, der træffes af kommunalbestyrelsen.

Det følger af § 91, *stk. 1*, i miljøbeskyttelsesloven, at medmindre andet fremgår af lovens bestemmelser, jf. dog § 92, kan kommunalbestyrelsens afgørelser og beslutninger efter loven eller regler, der er fastsat med hjemmel i loven, påklages til Miljø- og Fødevareklagenævnet, som behandler sagen i en af nævnets afdelinger, jf. § 3, *stk. 1*, nr. 1-6, i lov nr. 1715 af 27. december 2016 om Miljø- og Fødevareklagenævnet. Tilsvarende gælder for afgørelser truffet af miljøministeren efter regler udstedt i medfør af lovens § 7, *stk. 1*, nr. 8, lovens kapitel 4-6 og 9 a, afgørelser truffet i medfør af § 25 eller § 82 samt afgørelser efter §§ 70 a, 70 b og 72, når disse afgørelser vedrører sager efter regler udstedt i medfør af lovens § 7, *stk. 1*, nr. 8, lovens kapitel 4-6 og 9 a og afgørelser truffet i medfør af § 25 eller § 82.

Det følger af § 78, *stk. 1*, i naturbeskyttelsesloven, at kommunalbestyrelsens afgørelser efter loven eller de regler, der udstedes efter loven, kan påklages til Miljø- og

Fødevareklagenævnet. Kommunalbestyrelsens afgørelser efter § 65 a, stk. 2 og 5, kan påklages til Miljø- og Fødevareklagenævnet efter kapitel 12, for så vidt angår retlige spørgsmål. Tilsvarende gælder fredningsnævnets afgørelser efter § 50, stk. 1, der kan påklages til Miljø- og Fødevareklagenævnet, Sagerne behandles i den læge afdeling, jf. § 3, stk. 1, nr. 10, i lov om Miljø- og Fødevareklagenævnet efter bestemmelserne i dette kapitel. Miljøministerens afgørelser efter § 27, stk. 1 og 2 og § 65 b, stk. 1 og 3-7, kan påklages til Miljø- og Fødevareklagenævnet, som behandler sagen i den læge afdeling. Miljøministerens afgørelser efter § 61 a, stk. 1, og § 65 a, stk. 1 og 4, kan påklages til Miljø- og Fødevareklagenævnet efter kapitel 12, for så vidt angår retlige spørgsmål.

Det følger af § 75 i vandforsyningsloven, at kommunalbestyrelsens afgørelser efter loven, jf. dog stk. 2, og miljøministerens afgørelser efter § 29, stk. 2 og 4, §§ 32 og 37 og § 38, jf. § 40, stk. 2, og i konkrete sager efter kapitel 8 kan påklages til Miljø- og Fødevareklagenævnet, som behandler sagen i den læge afdeling, jf. § 3, stk. 1, nr. 10, i lov om Miljø- og Fødevareklagenævnet. Afgørelser efter kapitel 11 a kan påklages til Miljø- og Fødevareklagenævnet, som behandler sagen i en af nævnets afdelinger, jf. § 3, stk. 1, nr. 1-6, i lov om Miljø- og Fødevareklagenævnet.

Det følger af § 23, stk. 1, i byggeloven, at kommunalbestyrelsens afgørelser truffet i henhold til loven eller regler fastsat i medfør heraf, kan, for så vidt angår retlige spørgsmål, påklages til Nævnenes Hus, jf. dog § 12, stk. 7, § 16 C, stk. 4, § 18 A, stk. 4, og § 25 D, stk. 2.

Det følger af vandløbslovens § 80, stk. 1, at vandløbsmyndighedens afgørelser, bortset fra afgørelser om erstatning og andre økonomiske spørgsmål, og miljøministerens afgørelser efter § 37 a kan påklages til Miljø- og Fødevareklagenævnet, som behandler sagen i den læge afdeling, jf. § 3, stk. 1, nr. 10, i lov om Miljø- og Fødevareklagenævnet. Afgørelser efter § 54 a kan dog ikke påklages.

Efter gældende ret vil disse afgørelser kunne blive påklaget til Miljø- og Fødevareklagenævnet, hvis den der klager er klageberettiget i sagen.

Efter § 48, stk. 1, i lov om kommunernes styrelse, jf. lovbekendtgørelse nr. 69 af 23. januar 2024, fører Ankestyrelsen tilsyn med, at kommunerne overholder den lovgivning, der særligt gælder for offentlige myndigheder. Ankestyrelsens tilsyn viger i det omfang, en særlig klage- eller tilsynsmyndighed kan tage stilling til den pågældende sag. Indenrigs- og Sundhedsministeriet er øverste tilsynsmyndighed.

Det foreslås i § 6, stk. 1, at kommunalbestyrelsens afgørelse vedrørende anlægsprojektet nævnt i § 1, som træffes efter lov om miljøbeskyttelse, lov om naturbeskyttelse, byggeloven, lov om vandforsyning m.v., lov om vandløb med undtagelse af kapitel 13, og regler udstedt i medfør af disse love, ikke kan påklages til anden administrativ myndighed, jf. dog stk. 2.

Det foreslåede skal ses i sammenhæng med, at reglerne i miljøbeskyttelsesloven, naturbeskyttelsesloven, byggeloven, vandforsyningsloven og vandløbsloven gælder for projektet. Det vil betyde, at der vil blive truffet afgørelser om projektet over for Vejdirektoratet som anlægsmyndighed samt dennes entreprenører. De kompetente myndigheder vil fortsat have tilsynskompetencen, og det kan ikke udelukkes, at der vil blive meddelt påbud, forbud m.v. vedrørende overholdelsen af de afgørelser eller den direkte gældende lovgivning, som fortsat finder anvendelse på projektet.

Den foreslåede bestemmelse i stk. 1 vil indebære, at reglerne om klageadgang, klagemyndighed og opsættende virkning af klage i de nævnte love fraviges, således at klage over afgørelser efter disse love i forbindelse med arbejder til brug for projektet nævnt i § 1, ikke følger de normale regler i de respektive love, men afskæres.

En afskæring af klageadgangen er fundet nødvendig af fremdriftshensyn, da klagesager kan indebære betydelige risici og usikkerheder for projektet i form af forsinkelse og fordyrelse. Afgørelserne kan fortsat påklages til transportministeren, jf. § 6, stk. 2, og for domstolene efter de almindelige regler herom, dog inden for 6 måneder, jf. lovforslagets § 11.

Den foreslåede bestemmelse vil ikke være begrænset til arbejder i projektområdet, idet bestemmelsen også omfatter andre afgørelser efter de i § 6, stk. 1, nævnte love, når disse påvirker adgangen til at gennemføre projektet eller kan medføre forsinkelse eller lignende.

Behandlingen af sagerne vil fortsat være reguleret af de nævnte love. Forslaget ændrer således ikke ved, at afgørelserne som hidtil skal træffes efter reglerne i de i § 6, stk. 1, nævnte love, dvs. at de regler, der gælder for ansøgninger, regler om tilsyn og straf og om fremgangsmåden ved afgørelser ligeledes gælder uændret. Tilsvarende gælder de krav og betingelser, som gælder for tilladelser, dispensationer m.v. efter lovene.

Afskæring af klageadgangen gælder alene afgørelser efter miljøbeskyttelsesloven, naturbeskyttelsesloven, byggeloven, vandforsyningsloven og vandløbsloven vedrørende anlægsprojektet i anlægsperioden, herunder også ved projektændringer godkendt af Trafikstyrelsen efter proceduren i vejlovens kapitel 2 a.

Hvor bestemmelserne i de nævnte love indeholder skønsmæssige beføjelser, og hvor der efter disse kan tages hensyn til bygherrens interesser og samfundets interesser i et givet projekt, er det den generelle vurdering, at hensynet til gennemførelsen af anlægsprojektet kan indgå med betydelig vægt.

Afgørelser efter de nævnte love i stk. 1 vedrørende anlægsprojektet vil i nogle tilfælde desuden forudsætte forudgående screening og godkendelse af miljøvurdering. De miljømæssige konsekvenser af anlægsprojektet er beskrevet og vurderet i miljøkonsekvensvurderingerne, og der skal ikke foretages en ny miljøkonsekvensvurdering. Kommunalbestyrelsen eller en statslig myndighed bør tage udgangspunkt i de gennemførte

miljøkonsekvensvurderinger, når der i tilladelser skal fastsættes krav og vilkår efter de respektive love.

Den foreslåede bestemmelse vil ikke ændre ved, at sagerne vil kunne blive indbragt for domstolene. Forslaget vil heller ikke ændre ved den almindelige adgang til at klage til Folketingets Ombudsmand.

Det foreslås i § 6, *stk. 2*, at kommunalbestyrelsens afgørelser vedrørende anlægsprojektet i henhold til de love, der er nævnt i *stk. 1*, kan påklages til transportministeren.

Det foreslåede vil betyde, at transportministerens behandling af klagesager efter *stk. 2* vil være reguleret af de i *stk. 1* nævnte love, dvs. at de krav og betingelser, som gælder for tilladelser, dispensationer m.v. efter lovene, vil fortsat gælde. Hvor det ved udøvelsen af et skøn er muligt efter de pågældende love at inddrage hensynet til en ansøger, en bygherre eller et samfundsmæssigt hensyn til anlægsprojektet, vil transportministeren også kunne inddrage og lægge afgørende vægt på disse hensyn ved afgørelse af klagesagen. Ministeren vil i den forbindelse kunne udnytte sin viden om anlægsprojektet.

De processuelle regler, herunder bl.a. klagefrist og vurdering af klageberettigelsen følger de i *stk. 1* nævnte love.

Det foreslås i § 6, *stk. 3*, at transportministeren kan beslutte at overtage kommunalbestyrelsens beføjelser efter de love og regler, der er nævnt i *stk. 1*, i en nærmere bestemt sag, der vedrører anlægsprojektet.

Den foreslåede bestemmelse vil alene give ministeren kompetence til at træffe afgørelse i en nærmere bestemt enkeltsag (call-in), som verserer hos kommunalbestyrelsen efter de i *stk. 1* nævnte love. Bestemmelsen vil bl.a. blive udnyttet i tilfælde, hvor en sag på grund af væsentlige hensyn til fremdriften i byggeriet kræves behandlet og afgjort af en myndighed, der har betydelig indsigt i sammenhængen og rammerne for det pågældende projekt. Bestemmelsen kan endvidere navnlig være relevant i forhold til *stk. 2*, hvis kommunen ikke træffer afgørelse i en sag, der er af væsentlig betydning for fremdriften i anlægsprojektet.

Transportministeren vil – ligesom efter det foreslåede *stk. 2* – skulle træffe afgørelse efter bestemmelserne i og praksis efter de love, der er nævnt i *stk. 1*. Hensynet til anlægsprojektet, herunder til at undgå væsentlig forsinkelse eller fordyrelse af anlægsprojektet, kan dog tillægges betydning, hvis det er muligt efter de pågældende love. Selvom transportministeren måtte beslutte at træffe afgørelse i en nærmere bestemt sag, vil denne beslutning ikke ændre på de almindelige regler om tilsyn og håndhævelse. Transportministeren kan dog også beslutte at overtage kompetencen i en tilsynssag.

Transportministerens afgørelse i klagesager efter *stk. 2* og i sager, hvor ministeren har overtaget kommunalbestyrelsens beføjelser efter *stk. 3*, kan ikke påklages til anden administrativ myndighed. Sagerne vil kunne blive indbragt for domstolene. I tilfælde af søgsmål vedrørende

transportministerens afgørelser efter stk. 2 og 3 gælder reglerne om søgsmålsfrist og omkostninger i lovforslagets § 11. Der henvises til bemærkningerne til § 11.

Den almindelige adgang til at klage til Folketingets Ombudsmand vil fortsat være gældende.

Det foreslås i § 6, *stk. 4*, at de kommunale tilsynsmyndigheder ikke fører tilsyn med kommunalbestyrelsens dispositioner og undladelser i sager omfattet af stk. 1, herunder anmodninger om aktindsigt i disse sager.

Den foreslåede § 6, stk. 1, vil indebære fravigelse af særregler om klageadgang, klagemyndighed og opsættende virkning efter naturbeskyttelsesloven, byggeloven, vandforsyningsloven, vandløbsloven og miljøbeskyttelsesloven for anlægsprojektet. Når disse særregler fraviges, kan de kommunale tilsynsmyndigheder få en kompetence, som de ikke har efter gældende lovgivning i forhold til andre bygge- og anlægsprojekter. Da dette ikke er hensigtsmæssigt, foreslås det i § 6, stk. 4, at de kommunale tilsynsmyndigheder ikke fører tilsyn med kommunalbestyrelsens afgørelser omfattet af forslagets § 6, stk. 1, om anlægsprojektet nævnt i § 1. Der henvises til ovenstående begrundelse for at fravige reglerne om klageadgang i de nævnte love.

Det foreslåede vil indebære, at hverken Ankestyrelsen eller Indenrigs- og Sundhedsministeriet har kompetence til at føre tilsyn med kommunalbestyrelsens sager om anlægsprojektet efter forslagets § 6, stk. 1, herunder anmodninger om aktindsigt og sagsbehandlingsregler.

Det vil alene være sager efter forslagets § 6, stk. 1, som de kommunale tilsynsmyndigheder afskæres fra at føre tilsyn med i anlægsperioden. Således vil de kommunale tilsynsmyndigheder ikke kunne påse kommunernes overholdelse af f.eks. reglerne i forvaltningsloven om inhabilitet, partsaktindsigt, partshøring m.v. samt aktindsigt efter offentlighedsloven.

Det foreslås i § 6, *stk. 5*, at transportministeren til brug for behandlingen af sager efter stk. 2 og 3 kan fastsætte regler om kommunalbestyrelsens pligt til at tilvejebringe oplysninger, herunder om, at oplysningerne skal afgives i en bestemt form, til brug for en vurdering af forhold, der reguleres efter de love, der er nævnt i stk. 1, inden for den pågældende kommune.

Det foreslåede skal sikre, at transportministeren vil kunne fastsætte regler om, at kommunalbestyrelsen skal videregive de oplysninger, som kommunalbestyrelsen er i besiddelse af – eller som kommunalbestyrelsen med rimelighed kan pålægges at tilvejebringe – til brug for transportministerens behandling af sagen. Bestemmelsen svarer til dels til bestemmelsen i miljøbeskyttelseslovens § 83, hvorefter miljøministeren kan pålægge kommunalbestyrelser at tilvejebringe oplysninger til brug for en vurdering af forhold, der reguleres efter loven, inden for den enkelte kommunes område. Oplysningerne kan forlanges afgivet i en bestemt form.

Til § 7

Det følger af vejlovens § 77, stk. 1 og 2, om gæsteprincippet, at arbejder på ledninger i eller over offentlige veje, herunder om nødvendig flytning af ledninger i forbindelse med arbejder, der iværksættes af vejmyndigheden inden for rammerne af de formål, som vejmyndigheden kan varetage, betales af ledningsejeren, medmindre andet er særligt bestemt ved aftale, kendelse afsagt af en ekspropriationskommission nedsat i henhold til lov om fremgangsmåde ved ekspropriation af fast ejendom eller afgørelse truffet af en kommunalbestyrelse efter vandforsyningslovens §§ 37 og 38, jf. § 40. Tilsvarende bestemmelser findes i § 70 i lov om private fællesveje for så vidt angår ledninger i eller over private fællesveje i byer og bymæssige områder.

For ledningsarbejder inden for offentligt vejareal følger det af vejlovens § 77, stk. 3, at staten afholder udgifterne til ledningsarbejderne i forbindelse med et statsvejsanlæg. Uden for offentligt vejareal er udgangspunktet og praksis desuden, at det er ledningsejer, der udfører ledningsarbejderne,

Der henvises til de almindelige bemærkninger i pkt. 3.6.

Det foreslås i § 7, *stk. 1*, at arbejder på ledninger i eller over arealer i området, hvor anlægsprojektet nævnt i § 1, skal gennemføres, herunder om nødvendigt flytning af ledninger, i forbindelse med arbejder, der iværksættes af anlægsmyndigheden under gennemførelsen af anlægsprojektet, betales af ledningsejeren, jf. dog stk. 2.

Det foreslåede vil medføre, at arbejder på ledninger i eller over arealer i området, hvor projektet nævnt i § 1 skal gennemføres, herunder om nødvendigt flytning af ledninger i forbindelse med arbejder, der iværksættes under gennemførelsen af projektet, betales af ledningsejeren.

Det foreslås i § 7, *stk. 2*, at stk. 1 ikke finder anvendelse, hvis andet er særligt bestemt ved aftale, ved kendelse afsagt af en ekspropriationskommission nedsat i henhold til lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom eller ved afgørelse truffet af en kommunalbestyrelse efter §§ 37 og 38, jf. § 40 i lov om vandforsyning m.v.

Det foreslåede vil medføre, at ledningsejeren ikke vil skulle betale for en ledningsomlægning, såfremt dette er særligt bestemt ved aftale eller det følger af en kendelse afsagt af en ekspropriationskommission nedsat i henhold til ekspropriationsprocesloven eller afgørelse truffet af en kommunalbestyrelse efter vandforsyningsloven. Det må bero på en konkret vurdering, hvorvidt en ledning er omfattet heraf.

Det foreslås i § 7, *stk. 3*, at arbejder på ledninger, jf. stk. 1, udføres af vedkommende ledningsejer, medmindre andet er særlig aftalt eller fremgår af § 7, stk. 2.

Det foreslåede vil medføre, at det vil blive præciseret, at ledningsarbejder udføres af ledningsejer.

Til § 8

Det følger af vejlovens § 79, stk. 1, at i forbindelse med en vejmyndigheds arbejder efter § 77, der iværksættes af vejmyndigheden inden for rammerne af de formål, som vejmyndigheden kan varetage, skal vejmyndigheden tage hensyn til ledninger i eller over vejarealet.

Af vejlovens § 79, stk. 2, fremgår det, at vejmyndigheden så tidligt som muligt skal drøfte et planlagt arbejde med ledningsejeren med henblik på at undersøge, hvordan arbejdet kan tilrettelægges på den mest hensigtsmæssige måde for vejmyndigheden og ledningsejeren.

Det fremgår af vejlovens § 79, stk. 4, at Vejdirektoratet i særlige tilfælde kan lade ledningsarbejder udføre for ledningsejerens regning, hvis der ikke kan opnås enighed mellem vejmyndigheden og ledningsejeren omkring ledningsarbejdets udførelse.

Forsyningsledninger er vigtige infrastrukturanlæg, og det er anerkendt i gældende ret, at anlægsmyndigheder i forbindelse med anlægsprojekter skal vise hensyn til ledningerne, herunder så tidligt som muligt drøfte et planlagt arbejde med ledningsejeren med henblik på, at arbejdet tilrettelægges på den mest hensigtsmæssige måde for både myndigheden og ledningsejeren. Formålet er at sikre, at ledningsejeren får mulighed for at fremsætte forslag til eventuelle ændringer af det planlagte anlægsarbejde, når dette medfører, at ledningsejeren skal afholde udgifter til arbejder på eller flytning af ledningen. Ledningsejeren vil således skulle inddrages med henblik på at undersøge, hvordan et anlægsarbejde kan tilrettelægges på den samfundsøkonomisk mest hensigtsmæssige måde.

Det foreslås i § 8, stk. 1, at anlægsmyndigheden ved gennemførelsen af anlægsprojektet, jf. § 1, skal tage hensyn til ledninger omfattet af § 7 og drøfte et planlagt arbejde med ledningsejeren med henblik på at undersøge, hvordan anlægsarbejdet kan tilrettelægges på den mest hensigtsmæssige måde for begge parter.

Den foreslåede bestemmelse vil indebære, at Vejdirektoratet som anlægsmyndighed skal koordinere anlægsarbejdet med ledningsarbejderne bl.a., ved så tidligt som muligt at indgå i en dialog med ledningsejerne og ved at udarbejde ledningsprotokoller m.v.

Det foreslås i § 8, stk. 2, at hvis der ikke kan opnås enighed mellem anlægsmyndigheden og ledningsejeren omfattet af § 7 om, hvordan planlagte anlægsarbejder på de arealer, hvori eller hvorover ledningerne er anbragt, skal tilrettelægges, kan transportministeren efter at have meddelt ledningsejeren, at det planlagte anlægsarbejde påbegyndes, gennemføre anlægsarbejdet og kræve bestemte ledningsarbejder udført af ledningsejeren.

Med den foreslåede bestemmelse vil det blive fastsat, hvad der skal gælde, såfremt der ikke kan opnås enighed med ledningsejeren om, hvordan planlagte anlægsarbejder på arealer, hvori og hvorover ledninger er anbragt, skal tilrettelægges. Transportministeren vil i så fald kunne kræve, det vil sige påbyde, ledningsejeren at udføre de ledningsarbejder, som er nødvendige for gennemførelse af anlægsarbejdet. Bestemmelsen skal sikre, at anlægsprojektet kan gennemføres inden for de fastlagte tidsrammer.

Transportministerens kompetence efter lovforslagets § 8, stk. 2, til at udstede et påbud til ledningsejeren vil gælde, uanset om det er anlægsprojektet eller dertilhørende arbejder, der gør det nødvendigt at foretage ledningsarbejder.

Vejdirektoratet vil som anlægsmyndighed, hvis forholdene gør det nødvendigt, skulle rette henvendelse om udstedelse af et påbud til transportministeren, som afgør, om der er grundlag for at meddele påbud til ledningsejeren. Vejdirektoratet skal forinden have drøftet det planlagte anlægsarbejde med ledningsejeren med henblik på, at arbejdet tilrettelægges på den mest hensigtsmæssige måde for både anlægsprojektet og ledningsejeren.

Det foreslås i § 8, stk. 3, at transportministeren i særlige tilfælde kan lade de ledningsarbejder, der er nævnt i stk. 2, udføre for ledningsejerens regning.

Den foreslåede bestemmelse vil kunne finde anvendelse, hvor ledningsejeren ikke inden for en i forhold til anlægsprojektet rimelig frist udfører de påbudte ledningsarbejder og dermed forsinker anlægsprojektet. Særlige tilfælde vil således f.eks. kunne foreligge, hvis en forsinkelse af færdiggørelsen af ledningsarbejder vil medføre store fordyrelser f.eks. i form af erstatninger eller kompensation til andre entreprenører, der vil blive forsinket i udførelsen af deres arbejdsopgave. Transportministeren vil i givet fald være forpligtet til at lade arbejderne på ledningerne udføre ved en anden med faglig indsigt i det pågældende ledningsarbejde. Det vil omkostningsmæssigt kunne komme ledningsejeren til skade, såfremt ledningsejeren ikke udfører eller bistår i forbindelse med ledningsarbejdet, herunder som minimum ved tekniske anvisninger (manglende iagttagelse af tabsbegrænsningspligt).

Transportministerens kompetence efter lovforslagets § 8, stk. 3, til at udføre de påbudte ledningsarbejder gælder, uanset om det er anlægsprojektet eller dertilhørende arbejder, der gør det nødvendigt at foretage ledningsarbejder.

Den foreslåede bestemmelse i § 8, stk. 3, svarer desuden, for så vidt angår ledninger i eller over offentlige vejarealer, til bestemmelsen i vejlovens § 79, stk. 4.

Til § 9

Det følger af ekspropriationsproceslovens § 13, stk. 1, at ekspropriationskommissionen i forbindelse med prøvelsen af et anlægsprojekt kan tage stilling til bl.a. ledningsomlægninger, herunder træffe beslutning om konkrete tekniske løsninger. Det forudsættes, at Vejdirektoratet som anlægsmyndighed og ledningsejeren så vidt muligt indgår aftaler om tekniske løsninger for ledningsarbejder uden inddragelse af ekspropriationskommissionen, men hvis parterne ikke kan nå til enighed, kan spørgsmålet forelægges kommissionen. Dette gælder dog ikke, hvis transportministeren har meddelt påbud til ledningsejeren om udførelse af bestemte ledningsarbejder, jf. lovens § 8, stk. 2, da ekspropriationskommissionen ikke har kompetence til at efterprøve ministerens afgørelser.

Ekspropriationskommissionen kan også tage stilling til spørgsmål om udgifter forbundet med ledningsarbejder, jf. ekspropriationsproceslovens § 17, stk. 4, om andre økonomiske tab end

ekspropriationserstatning. Taksationskommissionen har kompetence til som rekursinstans at behandle tvister om betaling for ledningsarbejder, som har været behandlet af ekspropriationskommissionen.

Det følger af vejlovens § 103, stk. 1, at erstatning for ekspropriationen efter § 96 og de forberedende undersøgelser, der er nævnt i § 99, fastsættes efter de almindelige erstatningsregler.

Af vejlovens § 103, stk. 2, fremgår det, at en eventuel værdiforøgelse, som den tilbageblivende ejendom skønnes at opnå på grund af ekspropriationen, skal fradrages erstatningen. Erstatningen kan helt bortfalde, hvis ejendommen skønnes at opnå en fordel, der er større end det tab, der påføres ejendommen på grund af ekspropriationen.

Det foreslås i § 9, *stk. 1*, at tvister om erstatning for ledningsarbejder omfattet af § 7 og tvister om erstatning som følge af en afgørelse truffet i medfør af § 8 afgøres af ekspropriations- og taksationsmyndighederne i henhold til lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom.

Den foreslåede bestemmelse vil således i overensstemmelse med administrativ praksis på området betyde, at ekspropriations- og taksationsmyndighederne i henhold til ekspropriationsprocesloven har kompetencen til at afgøre tvister om erstatning for ledningsarbejder omfattet af den foreslåede § 7, og tvister om erstatning som følge af en afgørelse truffet i medfør af den foreslåede § 8, uanset om det konkrete anlægsarbejde, som nødvendiggør ledningsarbejder, i øvrigt skal behandles af ekspropriationskommissionen i forbindelse med ekspropriation af fast ejendom til det pågældende anlægsprojekt.

Ekspropriations- og taksationsmyndighedernes kompetence efter lovforslagets § 8 til at behandle tvister omfattet af forslagets §§ 7 og 8 vil gælde, uanset om tvisten udspringer af et ledningsarbejde nødvendiggjort af gennemførelsen af anlægsprojektet.

Det foreslås i § 9, *stk. 2*, at reglerne i vejlovens § 103 finder anvendelse ved erstatningsfastsættelsen.

Den foreslåede bestemmelse vil medføre, at reglerne i vejlovens § 103 skal finde anvendelse ved erstatningsfastsættelsen i tvister omfattet af lovforslagets lovens § 9, stk. 1. Det følger heraf, at der i en eventuel erstatning kan foretages fradrag for generelle og specielle fordele, og at erstatningen kan helt bortfalde, hvis indgrebet skønnes at medføre større fordele for ejeren end det tab, der påføres ejeren ved foranstaltningen.

Til § 10

I forbindelse med en række andre anlægsprojekter har der været etableret en ordning, hvor støjramte boliger har kunnet søge tilskud til støjisolering, og en lignende ordning foreslås lovfæstet for anlægsprojektet nævnt i lovforslagets § 1. Der henvises bl.a. til lov nr. 624 af

den 11. juni 2024 om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse og lov nr. 625 af den 11. juni 2024 om udbygning af E20 Amagermotorvejen.

Det foreslås i § 10, stk. 1, at Vejdirektoratet etablerer en ordning, hvorefter der kan ydes tilskud til facadeisolering af helårsboliger, der er særligt støjramte efter gennemførelse af anlægsprojektet nævnt i § 1.

Det foreslåede vil indebære, at Vejdirektoratet skal etablere og administrere en ordning om tilskud til facadeisolering af helårsboliger, der er særligt støjramte efter gennemførelse af anlægsprojektet nævnt i § 1 på baggrund af et særskilt administrationsgrundlag. Støjisolering af boliger omfatter typisk forbedring eller udskiftning af vinduer med henblik på at dæmpe det indendørs støjniveau fra vejanlægget. Vejdirektoratet udpeger de boliger, der omfattes af ordningen. Udpegningen forventes at ske ud fra facadestøjberegninger på baggrund af forholdene 12 måneder efter, at hele vejanlægget er taget i brug. Anlægget betragtes som taget i brug, når det udbyggede vejanlæg er åbnet for trafik i alle spor.

Med ordningen vil det blive sikret, at de helårsboliger, som Vejdirektoratet udpeger som særligt ramt af støj som følge af anlæg og udbygning af vejanlægget omfattet af lovforslaget, kan søge om tilskud til støjisolering af facader.

Det foreslås i § 10, stk. 2, at ansøgning om tilskud til facadeisolering efter stk. 1 skal være modtaget senest 36 måneder efter vejanlægget er taget i brug.

Den foreslåede ordning vil være omfattet af anlægsprojektets økonomi. Af hensyn til den økonomiske afvikling og afslutning af anlægsprojektet vil det være nødvendigt at indsætte en frist for ansøgning om tilskud. 36 måneder efter et vejanlæg er taget i brug vurderes at være en rimelig periode for en ejer af en støjramt bolig til at beslutte, om man ønsker at foretage støjisolering og søge om tilskud herom. Ansøgning om tilskud er ikke bindende for boligejer.

Et vejanlæg betragtes som nævnt ovenfor som taget i brug, når vejen er åbnet for trafik i alle spor.

Det foreslås i § 10, stk. 3, 1. pkt., at Vejdirektoratets afgørelse om tilskud til facadeisolering efter stk. 1 kan påklages til transportministeren.

Det foreslåede vil medføre, at Vejdirektoratets afgørelse om tilskud vil kunne påklages til transportministeren. At Vejdirektoratets afgørelse om tilskud kan påklages til transportministeren, er i overensstemmelse med hidtidig praksis for tilsvarende ordninger i andre anlægsprojekter om tilskud til støjisolering.

Det foreslås i § 10, stk. 3, 2. pkt., at klagefristen er 4 uger fra den dag, afgørelsen er meddelt den pågældende.

Det foreslåede vil medføre, at modtageren af en afgørelse skal have klaget inden for 4 uger fra den dag, hvor denne har modtaget Vejdirektoratets afgørelse.

Det foreslås i § 10, stk. 4, at ordningen om tilskud til facadeisolering ophører 60 måneder efter, at det pågældende vejanlæg, jf. § 1, er taget i brug.

På baggrund af erfaringer med tidligere støjisoleringsordninger vurderes det at være nødvendigt at indsætte en slutdato for ordningen for det enkelte anlægsprojekt. Det vil betyde, at Vejdirektoratets afgørelse om tilskud skal være udnyttet inden 60 måneder efter, at vejanlægget er taget i brug. Det foreslåede vil medføre, at hvis en ansøgning er indsendt inden de i stk. 2 foreslåede 36 måneder, skal selve det tilskudsberettigede støjisoleringsarbejdet være udført, færdigmeldt og begæring om udbetaling indsendt inden 60 måneder efter, at vejanlægget er taget i brug, når det udbyggede vejanlæg er åbnet for trafik i alle spor.

Der henvises herudover til pkt. 10.13 i de almindelige bemærkninger.

Til § 11

Retsplejelovent indeholder regler for prøvelse af sager ved domstolene, herunder om betaling for udgifter. Udgangspunktet i loven er, at den tabende part erstatter de udgifter, som den vindende part har afholdt, forudsat disse har været fornødne til sagens forsvarlige udførelse. Udgifter til bistand af advokat m.v. erstattes med et passende beløb, og de øvrige udgifter erstattes fuldt ud. I medfør af retsplejelovens § 312, stk. 3, kan retten dog af egen drift bestemme, at den tabende part ikke eller kun delvist skal erstatte modparten de påførte udgifter, hvis særlige grunde taler for det. Sådanne grunde vil kunne foreligge, hvis omkostningerne i modsat fald vurderes at ville være uoverkommeligt høje for den pågældende, hvor der i henhold til lovgivningen eller internationale forpligtelser m.v., er et krav om, at de tilgængelige retsmidler ikke må være uoverkommeligt dyre.

Det foreslås i § 11, stk. 1, at søgsmål til prøvelse af afgørelser efter denne lov skal være anlagt inden 6 måneder efter, at afgørelsen er meddelt adressaten eller offentliggjort.

Med den foreslåede søgsmålsfrist på 6 måneder vil det blive sikret, at der efter en vis periode ikke kan rejses sager ved domstolene om rigtigheden af en afgørelse efter loven. Fristen vil gælde ethvert søgsmål mod myndighederne, der forudsætter en prøvelse af den pågældende afgørelse. Søgsmålsfristen vil ikke kunne fraviges af den myndighed, der har truffet den pågældende afgørelse.

Alle afgørelser i medfør af loven vil – i anonymiseret form i det omfang det vurderes hensigtsmæssigt – blive bekendtgjort på afgørelsesmyndighedens hjemmeside.

Trafikstyrelsens afgørelser i medfør af vejlovens kapitel 2 a vedrørende anlægsprojektet vil blive offentliggjort på Trafikstyrelsens hjemmeside.

Søgsmålsfristen regnes fra dagen, hvor afgørelsen bekendtgøres eller er meddelt den pågældende afhængig af, hvilket tidspunkt der ligger sidst. Det vil i praksis f.eks. betyde, at i en situation, hvor afgørelsen er dateret til en mandag, men afgørelsen først offentliggøres om torsdagen i samme uge, da vil fristen skulle regnes fra torsdagen, da dette tidspunkt ligger sidst.

Det foreslås i § 11, stk. 2, at retten ved søgsmål om miljøforhold, der er omfattet af denne lov, skal påse, at omkostningerne ved sagen ikke er uoverkommeligt høje for de berørte parter.

Bestemmelsen skal ses i sammenhæng med de gældende regler i retsplejeloven om den tabende parts erstatning af udgifter, som den vidende part har afholdt. Samtidig skal forslaget ses i sammenhæng med reglerne i retsplejelovens kapitel 31 om bl.a. retshjælp og fri proces.

Den foreslåede bestemmelse vil sikre overholdelse af kravet i Århus-konventionen om, at de tilgængelige retsmidler ikke må være uoverkommeligt dyre. Bestemmelsen vil derfor skulle forstås i overensstemmelse med konventionen og VVM-direktivet samt EU-Domstolens praksis, der knytter sig hertil, jf. herved bl.a. EU-Domstolens domme af henholdsvis 11. april 2013 i sag C-260/11, Edwards og Pallikaropoulos, og 13. februar 2014 i sag C-530/11, Kommissionen mod Storbritannien.

Til § 12

Det foreslås i stk. 1, at loven træder i kraft den 1. januar 2026.

Det foreslås i stk. 2, at transportministeren fastsætter tidspunktet for lovens ophævelse.

Det foreslåede vil indebære, at transportministeren ved udstedelse af en bekendtgørelse vil kunne ophæve loven på det tidspunkt, hvor lovens bestemmelser, herunder dennes eventuelle pligter og rettigheder, ikke længere vurderes relevante, hvilket oftest i praksis vil sige, når anlægsarbejderne er tilendebragt, og det færdige anlæg er overgået til en driftsfase, og når støjisoleringsordningen er udløbet 60 måneder efter, at vejanlægget er taget i brug.