

10. oktober 2025

Høringsnotat om forslag til lov om anlæg af ny midtjysk motorvej (strækningerne Klode Mølle – Viborg – Løvel og Give – Billund Vest)

Indholdsfortegnelse

Høringsnotat om forslag til lov om anlæg af ny midtjysk motorvej (strækningerne Klode Mølle – Viborg – Løvel og Give – Billund Vest).....	1
1. Høringen.....	2
1.1. Høringsperiode.....	2
1.2. Hørte myndigheder, organisationer m.v.....	3
2. Høringssvarene.....	8
2.1. Generelle bemærkninger til lovforslaget.....	8
2.1.1. Positive tilkendegivelser for anlægsloven og de to motorvejsstrækninger:.....	8
2.1.2. Kritik af udsættelse af tidsplan:	9
2.1.3. Anerkendelse af behov for bedre infrastruktur:.....	9
2.1.4. Afklaring af analyser for manglende strækninger - først effekt ved det fulde motorvejsprojekt:	10
2.1.5. Dobbelttrailere:	10
2.1.6. Vigtigt med samlet motorvejsprojekt:.....	11
2.1.7. Ingen bemærkninger til høringen:	11
2.1.8. Tilkendegivelse af at de to motorvejsanlæg ikke ønskes: ..	11
2.1.9. Kritik af at høring er delt ”kunstigt” op i to separate lovforslag, men ét samlet motorvejsprojekt og forhastet beslutningsproces:	12
2.1.10. Opfordring til borgerinddragelse:	14
2.1.11. Ønske om genforhandling af Infrastrukturplan 2035:	14
2.2. Bemærkninger til de enkelte punkter i lovforslaget	14



2.2.1. Anlægsprojekterne (Lovforslagets §§ 1 og 2)	15
2.2.1.1. Linjeføring	15
2.2.2. Ekspropriation	18
2.2.2.1. Tab af ejendomsværdi:	18
2.2.3. Rammerne for projektets miljømæssige påvirkninger (Lovforslagets §§ 4 og 5)	20
2.2.3.1. Kritik af manglende samlet miljøkonsekvensvurdering efter SMV-direktivet:	20
2.2.4. Fravigelse af anden lovgivning (Lovforslagets §§ 6 og 7) .	21
2.2.5. klageadgang (Lovforslagets §§ 6 og 7)	23
2.2.6. Ledninger (Lovforslagets §§ 8 – 10)	23
2.2.7. Miljø- og naturmæssige konsekvenser.....	25
2.2.7.1. Kritik af klima og miljø:.....	26
2.2.7.3. Påvirkning af bilag IV-arter (flagermus og birkemus mv.):.....	32
2.2.7.4. Natura2000 områder - Habitatdirektivet:.....	35
2.2.7.5. Sundhedskonsekvenser og påvirkning af oplevelse af omgivelserne:.....	35
2.2.7.7. Oversigt over råstoffer og energi:.....	39
2.2.8. Støjsoleringsordning (Lovforslagets § 11).....	40
2.2.8. Samfundsøkonomi og samfundsøkonomisk analyse.....	43
3. Lovforslaget i forhold til lovudkastet.....	44

1. Høringen

1.1. Høringsperiode

Et udkast til forslag til lov om ændring af lov om anlæg af ny midtjysk motorvej (strækningerne Klode Mølle – Viborg – Løvel og Give – Billund Vest) har i perioden fra den 4. juli 2025 til den 21. august 2025 (48 dage) været sendt i høring hos en række myndigheder, organisationer m.v.

Udkastet til lovforslag blev den 3. juli 2025 endvidere sendt til Transportudvalget til orientering.



Herudover blev udkastet til lovforslag offentliggjort på Høringsportalen den 4. juli 2025.

1.2. Hørte myndigheder, organisationer m.v.

Nedenfor følger en alfabetisk oversigt over hørte myndigheder, organisationer m.v.

Ud for hver høringsspart er det ved afkrydsning angivet, om der er modtaget høringssvar, og om høringssparten i givet fald havde bemærkninger til udkastet til lovforslag. Det bemærkes, at oversigten er tilpasset i forlængelse af enkelte høringssparters orientering om navneskift, således at høringssparternes nye navne indgår. Høringsspart, som er ophørt, er ikke medtaget.

Oversigten omfatter herudover interessenter, som ikke er blandt de hørte myndigheder, organisationer mv., men som på egen foranledning har sendt bemærkninger til udkastet til lovforslag. Sådanne interessenter er i oversigten markeret med *.

Derudover er der indkommet høringssvar fra borgere.

Høringsspart	Høringssvar modtaget	Bemærkninger	Ingen bemærkninger	Ønsker ikke at afgive høringssvar
Andra Pachai*	X	X		
Annette Roed Otosen*	X	X		
Arbejderbevægelsens Erhvervsråd				
Arriva Danmark A/S				
Billund Kommune				



Billund Lufthavn				
Borgergruppen i Ravnstrup*	X	X		
Cyklistforbundet				
Danmarks Frie AutoCampere				
Danmarks Naturfredningsforening	X	X		
Dansk Arbejdsgiverforening (DA)	X		X	
Dansk Byggeri				
Dansk e-mobilitet				
Dansk Erhverv – Høringssager	X	X		
Dansk Erhvervsfremme				
Dansk Handicap Forbund				
Dansk Lednings-ejerforum				
Dansk Metal	X	X		
Dansk Ornitologisk Forening				
Dansk Transport og Logistik – DTL				



Dansk Vandrelaug				
Danske Handicaporganisationer				
Danske Havne				
Danske Motorcyklister				
Danske Regioner				
Det Centrale Handicapråd				
DI Transport	X	X		
DTL's arbejdsgiverforening				
Elisabeth Laurtrup*	X	X		
Emil Raaberg*	X	X		
Energinet.dk	X	X		
Fagligt Fælles Forbund – 3F				
FOA				
Forbrugerrådet				
Forenede Danske Motorejere - FDM				
Friluftsrådet				
Henriette Neerbek*	X	X		



Hærvejskomiteen*	X	X		
Hærvejsmotorvej NejTak (forening)*	X	X		
Håndværksrådet				
Jake Inlove*	X	X		
JMOM (forening Jyder Mod Overflødige Motorveje)*	X	X		
Katrine Ancker- sen*	X	X		
Klimabevægelsen i Danmark*	X	X		
Kommunernes Landsforening – KL				
Kurt Lauridsen*	X	X		
Landbrug og Fødevarer				
Landsforeningen af Menighedsråd	X		X	
Landsforeningen Landsbyerne i Danmark				
Landsorganisationen i Danmark (LO)				
Livet med Handicap (LEV)				



Louise Raaberg*	X	X		
Midttrafik				
Movia				
Nanna Kjær*	X	X		
Nikolai Friis*	X	X		
NOAH-Trafik				
Ole Sørensen*	X	X		
Parcelhusejernes Landsforening				
Poul Østervig Hansen*	X	X		
Region Midtjyl- land				
Region Syddan- mark				
Rigsrevisionen	X		X	
Rådet for Bære- dygtig Trafik				
Rådet for Sikker Trafik				
Silkeborg Kom- mune	X	X		
Sonja Rothmann Nielsen*	X	X		
Sydtrafik				



Søren R. Vester og Flemming Munk*	X	X		
Tina Petersen*	X	X		
Trafikselska- berne i Danmark Kontaktperson: Lone Rasmussen				
Vejle Kommune				
Viborg Kom- mune	X	X		

2. Høringssvarene

Nedenfor gengives de væsentligste punkter i de indkomne hørings-svar om udkastet til lovforslag.

Transportministeriets bemærkninger til høringssvarene, herunder om der er foretaget ændringer i anledning af høringssvarene, er skrevet med kursiv.

Under pkt. 3 er det opsummeret, hvilke ændringer der er foretaget i forhold til det udkast, som har været i offentlig høring. Her omtales også ændringer, som ikke har baggrund i modtagne hørings-svar, men er foretaget på Transportministeriets egen foranledning.

Bemærkninger af generel politisk karakter samt forslag og be-mærkninger, der ikke vedrører det fremsatte lovforslag, indgår ikke i notatet.

Transportministeriet kan for en fuldstændig gennemgang af samt-lige indsendte synspunkter henvise til høringssvarene, som er sendt til Folketingets Transportudvalg.

2.1. Generelle bemærkninger til lovforslaget

Begge strækninger:

2.1.1. Positive tilkendegivelser for anlægsloven og de to motorvejs-strækninger:



Dansk Erhverv, Dansk Industri Transport og Dansk Metal anfører, at de støtter lovforslaget og bakker op om begge projekter. Lovforslaget hilses velkommen, da det er vigtigt med bedre fremkommelighed og aflastning af de andre centrale vejstrækninger i Jylland.

Dansk Metal udtrykker ligeledes, at de er positive over for Infrastrukturplan 2035, da infrastrukturplanen er med til at sikre en nødvendig udbygning af vejnettet, så der kan håndteres et stigende pres fra både private pendlere og godstransport og binde Danmark bedre sammen.

Strækningen mellem Klode Mølle og Løvel vest om Viborg

Dansk Industri, Silkeborg Kommune og Viborg Kommune giver ligeledes udtryk for at de stiller sig positive over for lovforslaget. Silkeborg Kommune skriver således, at "Silkeborg Kommune imødeser med forventning godkendelsen af anlægsloven og etableringen af motorvej mellem Klode Mølle og Løvel." Viborg Byråd skriver, at "Viborg Byråd er meget tilfreds med, at der nu foreligger et udkast til lovforslag til anlæg af en motorvej mellem Klode Mølle og Løvel."

Transportministeriet noterer sig de positive tilkendegivelser for lovforslaget der bl.a. er udmøntet på baggrund af den politiske aftale af 28. juni 2021 om Infrastrukturplan 2035.

2.1.2. Kritik af udsættelse af tidsplan:

Strækningen Klode Mølle og Løvel vest om Viborg

Dansk Industri og Viborg Kommune udtrykker kritik af udsættelsen af tidsplanen for anlægsprojektet.

Transportministeriet bemærker hertil, at forlængelsen af anlægstidsplanen primært skyldes krav om etablering af erstatningsnatur og erstatningslevesteder for beskyttede arter inden de nuværende beskyttede naturarealer kan nedlægges. I en række tilfælde må, det forventes, at arealerne til erstatningsnatur og nye levesteder skal eksproprieres, hvilket igen medfører arealerne og levestederne først kan etableres efter at ekspropriationskommissionen har behandlet arealerhvervelsen.

2.1.3. Anerkendelse af behov for bedre infrastruktur:

Strækningen Klode Mølle og Level vest om Viborg



Dansk Industri, Danmarks Naturfredningsforening, Borgergruppen i Ravnstrup, Søren R. Vester og Flemming Munk og Danmarks Naturfredningsforening/Ikast-Brande giver udtryk for at de anerkender, at der er behov for bedre infrastruktur, hvorfor det blandt andet er vigtigt med motorvejsstrækningen. Dansk Industri skriver, at “det er vigtigt og nødvendigt at skabe bedre kobling af de større byer i det midtjyske og dermed er de to første etaper af Midtjyske Motorvej også vigtige at få gennemført snarest. At skabe gode udviklingsmuligheder ved at styrke vejinfrastrukturen med bedre sammenhængende vejforbindelser i hele landet, er netop et af formålene ved Infrastrukturplan 2035.”

Nikolai Friis og Dansk Erhverv giver udtryk for lignende for strækningen Give og Billund Vest. Dansk Erhverv skriver, at “Særligt i relation til projektet mellem Give og Billund Vest vil vi fremhæve betydningen af Billund Lufthavn og tilgængeligheden dertil.”

Transportministeriet noterer sig dette.

2.1.4. Afklaring af analyser for manglende strækninger - først effekt ved det fulde motorvejsprojekt:

Strækningen Klode Mølle og Løvel vest om Viborg

Dansk Industri, Elisabeth Rautrup, Foreningen “Hærvejsmotorvejen NejTak”, Danmarks Naturfredningsforening/Ikast-Brande, Silkeborg Kommune og Viborg Kommune giver udtryk for, at det er vigtigt, at få afklaring af videre analyser for manglende strækninger for en samlet motorvej, da det først vil have effekt ved det fulde motorvejsprojekt.

Transportministeriet bemærker hertil at lovforslaget alene omhandler strækningerne mellem Klode Mølle og Løvel vest om Viborg og mellem Give og Billund Vest. Transportministeriet noterer sig dog ønsket om og vigtigheden i at få afklaring om et fuldt motorvejsprojekt.

2.1.5. Dobbelttrailere:

Dansk Erhverv udtrykker også at det er væsentligt, at infrastrukturen fremtidssikres til anvendelse af dobbelttrailere, da disse lastbilmvogntog udgør en mere effektiv og klimavenlig transportform, og anlæggene bør derfor fra start dimensioneres til denne standard.



Transportministeriet bemærker hertil, at der for hvert tilslutningsanlæg på strækningerne konkret vurderes om tilslutningsanlægget skal designes dobbelttrailer-vogntog. På en række lokaliteter vil det ikke give mening at designe tilslutningsanlæggene til de ekstra lange vogntog, da det underliggende vejnet alligevel ikke vil kunne håndtere disse lange køretøjer.

2.1.6. Vigtigt med samlet motorvejsprojekt:

Dansk Erhverv giver udtryk for, at de to anlægsprojekter alene udgør delstrækninger i det samlede Hærvejsmotorvejsprojekt, hvorfor Dansk Erhverv understreger, at det er afgørende, at hele projektet realiseres for at indløse de fulde gevinster og skabelsen af et mere robust og sammenhængende motorvejsnet i Jylland.

2.1.7. Ingen bemærkninger til høringen:

Dansk Arbejdsgiverforening, Rigsrevisionen og Landsforeningen af menighedsråd har ingen bemærkninger til lovforslaget.

Transportministeriet noterer sig dette.

2.1.8. Tilkendegivelse af at de to motorvejsanlæg ikke ønskes:

Anette Roed Ottosen, Louise Raaberg, Kurt Lauridsen, Emil Raaberg, Katrine Anckersen, Jake Inlove, Klimabevægelsen i Danmark, Søren R. Vester og Poul Østervig Hansen siger nej tak til motorvej. De ønsker ikke de pågældende strækninger og tager skarpt afstand til de foreslåede motorvejsprojekter. Dette synspunkt begrundes bl.a. i øget støj, øget partikelforurening, klimabelastning og negativ påvirkning af natur, biodiversitet og miljø.

Nanna Kjær, JMOM, Foreningen "Hærvejsmotorvej NejTak" og Viborg Byråd (et mindretal) ønsker ikke motorvejen for så vidt angår strækningen Klode Mølle og Løvel vest om Viborg. Et mindretal i Viborg Byråd ønsker at gøre opmærksom på, at de ikke kan tilslutte sig planerne om en motorvej mellem Klode Mølle og Løvel, da projektet vurderes at have betydelige negative konsekvenser for både natur, klima, økonomi og livskvalitet i landdistrikterne.

Nikolai Friis, JMOM, Andra Pachai, Foreningen "Hærvejsmotorvej NejTak" og Ole Sørensen ønsker ikke motorvejen for så vidt angår strækningen Give og Billund Vest. Ole Sørensen begrundet blandt andet dette med Vejdirektoratets egne beregninger for projektet.



Transportministeriet noterer sig dette og bemærker i det samme, at som det følger af lovforslaget, er projektets indvirkninger på miljøet beskrevet i de miljømæssige undersøgelser, dvs. miljøkonsekvensrapporten og de supplerende miljøvurderinger. Anlægsprojektet vil skulle gennemføres inden for rammerne af miljøkonsekvensvurderingerne. Dette vil påhvile Vejdirektoratet som anlægsmyndighed.

2.1.9. Kritik af at høring er delt ”kunstigt” op i to separate lovforslag, men ét samlet motorvejsprojekt og forhastet beslutningsproces:

Klimabevægelsen i Danmark og Søren Riis Vester finder det kritisk, at lovforslaget har været delt op i to separate lovforslag for hver strækning i den offentlige høring og samles i ét samlet lovforslag ved fremsættelsen for Folketinget. Klimabevægelsen i Danmark mener herudover bl.a. at den offentlige høring er ”kunstigt” delt op, da de mener at det drejer sig om ét samlet motorvejsprojekt. Opdelingen forhindrer en helhedsorienteret vurdering af konsekvenserne og skaber indtryk af, at processen hastes igennem uden tilstrækkelig offentlig debat.

Nanna Kjær mener at “Beslutningsprocessen vedr. alle de mange motorvejsstrækninger i Infrastrukturforliget 2021 – 2035 gennemføres i et aldeles hæsblæsende tempo; man må tro at Folketinget skal nå at vedtage og bygge enhver mulig motorvejsstrækning inden begrænsningerne i Parisaftalens klimamål skal nås i 2035.” i forbindelse med strækningen Klode Mølle og Løvel vest om Viborg.

JMOM (Jyder Mod Overflødige Motorveje) og Andra Pachai mener, for så vidt angår strækningen Give og Billund Vest, at der for den offentlige høring er tale om en forhastet proces. JMOM bemærker således at det virker som magtarrogance, at høringen har ligget i en ferieperiode.

JMOM (Jyder Mod Overflødige Motorveje) mener også for, strækningen Klode Mølle og Løvel vest om Viborg, at der er tale om en forhastet proces med den offentlige høring over lovforslaget.

Transportministeriet bemærker hertil, at lovforslagene for de to strækninger, blev sendt i offentlig høring i hvert sit lovforslag for overskuelighedens skyld. Lovforslagene har været i høring i perioden fra den 4. juli 2025 til den 21. august 2025 (48 dage), som fuldt ud er i overensstemmelse med den gængse lovforslagsprocedure.



Selv om begge strækninger indgår i visionen om en samlet Midtjysk Motorvej er der ikke i Infrastrukturplan 2035 indgået aftaler eller anvist finansiering til yderligere etaper. Eventuelle yderligere etaper vil således skulle prioriteres og besluttet efter 2035. På den baggrund vurderer Transportministeriet ikke, at miljøvurderingen af de to etaper skal ses i sammenhæng.

Det følger af lovforslaget til lov om anlæg af ny midtjysk motorvej (strækningerne mellem Klode Mølle og Løvel vest om Viborg og mellem Give og Billund Vest), at "Det fremgår således af den politiske aftale om Infrastrukturplan 2035 af 28. juni 2021, at der fra 2026-2033 afsættes midler på Finansloven til anlæg af motorvej mellem Klode Mølle og Løvel.

Det er i aftalen forudsat, at Folketinget forinden har vedtaget en anlægslov for anlægsprojektet. På den baggrund har Vejdirektoratet i 2023-2025 udarbejdet en miljøkonsekvensvurdering af projektet med henblik på at belyse de forskellige løsningsmuligheders påvirkning på omgivelserne samt tilvejebringe et sagligt beslutningsgrundlag for en politisk beslutning om valg af linjeføring for den nye vej. Miljøkonsekvensvurderingen omfattede tre projektforslag.

Forligskredsen har den 19. februar 2025 besluttet den løsning som i miljøkonsekvensrapporten blev omtalt som "Motorvej vest om Viborg", hvilket derfor også er den løsning, som lovforslaget giver bemyndigelse til at anlægge.

Aftalen om Infrastrukturplan 2035 omfatter endvidere bl.a. anlægsprojektet om anlæg af en motorvej fra Give til Grindstedvej vest for Billund.

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.



Herudover gør Transportministeriet opmærksom på, at det følger af den politiske aftale af 28. juni 2021 om Infrastrukturplan 2035, at "Radikale Venstre, Socialistisk Folkeparti og Enhedslisten noterer sig, at det har været et stærkt ønske hos Venstre og Det Konservative Folkeparti at prioritere midler til etaper af en Midtjysk Motorvej, og Radikale Venstre og Socialistisk Folkeparti kan på den baggrund tilslutte sig de besluttede etaper, som er de mest skånsomme for naturen, herunder Randbøl Hede og Egtved Ådal."

2.1.10. Opfordring til borgerinddragelse:

Klimabevægelsen og Ole Sørensen opfordrer til at der sker en reel borgerinddragelse og respekt for de lokale stemmer, så det ikke kun er erhvervsinteresser der bliver hørt ved forligskredsens beslutningstagen.

Foreningen "Hærvejsmotorvej NejTak" mener også, at der er manglende borgerinddragelse i forhold til det politiske forlig, for så vidt angår begge strækninger.

Transportministeriet bemærker hertil, at for så vidt angår borgerinddragelse, har der været borgerinddragelse med offentlige møder i forbindelse med den indledende idéfasehøring lige som både miljøkonsekvensvurderingsrapporterne, herunder de supplerende miljøvurderinger, og lovforslagene været i offentlig høring med behørig høringsfrist, således at det er sikret, at der sker reel borgerinddragelse. Dette er således fuldt ud i overensstemmelse med den gængse procedure.

2.1.11. Ønske om genforhandling af Infrastrukturplan 2035:

JMOM (Jyder Mod Overflødige Motorveje), Søren R. Vester og Flemming Munk og Foreningen "Hærvejsmotorvej NejTak" udtrykker for strækningen Klode Mølle og Løvel vest om Viborg et ønske om at aftalen om Infrastrukturplan 2035 genforhandles. Dette begrundes blandt andet i CO₂-udledninger.

JMOM (Jyder Mod Overflødige Motorveje), Foreningen "Hærvejsmotorvej NejTak" og Ole Sørensen giver udtryk for samme ønske om at aftalen om Infrastrukturplan 2035 genforhandles, for så vidt angår strækningen Give og Billund Vest.

Transportministeriet noterer sig disse synspunkter.

2.2. Bemærkninger til de enkelte punkter i lovforslaget



2.2.1. Anlægsprojekterne (Lovforslagets §§ 1 og 2)

2.2.1.1. Linjeføring

Begge strækninger:

Søren Riis Vester og Poul Østervig Hansen udtrykker kritik af den valgte linjeføring. Det anføres bl.a. en holdning om, at man bør gennemgå om det er den rigtige beslutning, herunder om beslutningen om den vestlige linjeføring er truffet på et forkert grundlag.

Lovforslaget beror på den politiske aftale af 28. juni 2021 om Infrastrukturplan 2035, hvor bl.a. de to strækninger indgår. Omfattet af denne del af den politiske aftale var den daværende regering (Socialdemokratiet), Venstre, Dansk Folkeparti, Socialistisk Folkeparti, Radikale Venstre, Enhedslisten, Det Konservative Folkeparti, Nye Borgerlige, Liberal Alliance, Alternativet og Kristendemokraterne. Den 11. maj 2022 trådte Nye Borgerlige ud af forliget. Lovforslaget skal således være med til at udmønte den politiske aftale.

Det følger af lovforslaget til lov om anlæg af ny midtjysk motorvej (strækningerne mellem Klode Mølle og Løvel vest om Viborg og mellem Give og Billund Vest), at "Det fremgår således af den politiske aftale om Infrastrukturplan 2035 af 28. juni 2021, at der fra 2026-2033 afsættes midler på Finansloven til anlæg af motorvej mellem Klode Mølle og Løvel.

Det er i aftalen forudsat, at Folketinget forinden har vedtaget en anlægslov for anlægsprojektet. På den baggrund har Vejdirektoratet i 2023-2025 udarbejdet en miljøkonsekvensvurdering af projektet med henblik på at belyse de forskellige løsningsmuligheders påvirkning på omgivelserne samt tilvejebringe et sagligt beslutningsgrundlag for en politisk beslutning om valg af linjeføring for den nye vej. Miljøkonsekvensvurderingen omfattede tre projektforslag.

Forligskredsen har den 19. februar 2025 besluttet den løsning som i miljøkonsekvensrapporten blev omtalt som "Motorvej vest om Viborg", hvilket derfor også er den løsning, som lovforslaget giver bemyndigelse til at anlægge.

Aftalen om Infrastrukturplan 2035 omfatter endvidere bl.a. anlægsprojektet om anlæg af en motorvej fra Give til Grindstedvej vest for Billund.



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.”

Strækningen Klode Mølle og Løvel vest om Viborg:

Sonja Rotmann anfører, at “Jeg forventer at den Motorvej snarest bliver til noget, da jeg har været stavnsbundet siden 1973 hvor der blev lagt en byggelinie på vores grund uden der er sket noget, og det har jo forringet vores værdi af huset og vi har i alle disse år ikke kunnet få fjernet byggelinien, men nu står jeg og skal sælge huset. Så vil gerne vide, om det igen er et flop, som flere gange før, idet det er dukket op flere gange og ikke blevet til noget.”

Transportministeriet skal hertil bemærke, at den omtalte byggelinje ikke direkte har noget med motorvejsprojektet at gøre. Byggelinjen er lagt omkring den nuværende rute 13, for derved at sikre, at eventuelle byggeprojekt tæt på vejen bliver vurderet i forhold til vejens drift og eventuelle fremtidige udbygning. på vejen bliver vurderet i forhold til vejens drift og eventuelle fremtidige udbygning.

Den aktuelle del af rute 13 foreslås nedklassificeret til kommunevej, hvorfor det fremover vil være den stedlige kommune, der skal behandle eventuelle ønsker om dispensation fra de til en hver tid gældende byggelinjer.

JMOM (Jyder Mod Overflødige Motorveje), Danmarks Naturfredningsforening, Borgergruppen i Ravnstrup, Søren R. Vester og Flemming Munk, Elisabeth Lautrup, Foreningen “Hærvejsmotorvejen NejTak”, Danmarks Naturfredningsforening/Ikast-Brande og Viborg Byråd (et mindretal) udtrykker også kritik af den valgte linjeføring. Danmarks Naturfredningsforening bemærker, at “DN anerkender behovet for en forbedring af infrastruktur i Viborg Kommune (VK) for at fastholde og udbygge den positive udvikling i



kommunen. DN mener, at en motorvej vest om Viborg og i første omgang kun fra Klode Mølle til Løvel, er den absolut dårligste løsning på det problem. Investeringer og omkostninger står ganske enkelt ikke mål med udbyttet.” Danmarks naturfredningsforening ved lokalafdelingen Ikast-Brande gør opmærksom på, at der ved sammenstilling af de tre linjeføringer ikke er nogen tvivl om, at O+-løsningen er den bedste økonomisk set. Et mindretal i Viborg Byråd udtrykker, at de i stedet for motorvejen f.eks. blev investeret i opgradering af A26 og A13, der kan give trafikale forbedringer uden samme grad af skade på natur, lokalsamfund og drikkevandsressourcer. Borgergruppen Ravnstrup ønsker ikke at der sker lukning af Gårdsdalvej som følge af anlægget af motorvejen.

Transportministeriet henviser til ministeriets bemærkninger ovenfor under “begge strækninger”.

I forhold til lukningen af Gårdsdalvej, kan ministeriet henvise til at Vejdirektoratet har undersøgt, hvorvidt om det kan lade sig gøre, at der etableres en vejforbindelse på tværs af motorvejen. Ministeriet kan i den forbindelse henvise til Vejdirektoratets høringsnotat til den offentlige høring af høring af miljøkonsekvensvurderingen for Klode Mølle-Viborg-Løvel, hvori Vejdirektoratet skriver, at ”Gårdsdalvej planlægges lukket øst for Ravnstrup i løsningen med motorvej vest om Viborg. Trafikanter mellem Ravnstrup og Hald Ege må derfor fremover benytte Holstebrovej eller Hellerupvej og Finderupvej. Ruten over Finderup giver en omvejskørsel på knap 3 km. Trafiktællinger viser, at cykel- og knallerttrafikken på Gårdsdalvej er meget begrænset og primært sker i weekender.

På strækningen sydøst for Ravnstrup er motorvejen placeret ca. 2 m over terræn, og etablering af en vejforbindelse på tværs af motorvejen vil enten kræve en tunnel under motorvejen eller en ret høj bro over motorvejen. Vejdirektoratet har skitseret en løsning med en tunnel til underføring af Gårdsdalvej. På grund af vanskelige grundvandsforhold i området vil en sådan tunnel skulle etableres som en vandtæt konstruktion, og har derfor et anlægsoverslag på 97 mio. kr. En løsning, hvor Gårdsdalvej føres over motorvejen på en bro, er ikke undersøgt nærmere, men på grund af motorvejens placering i landskabet vil en sådan bro skulle op i en højde på mindst 7,5 m. over terræn og ramperne hen til selve broen vil således skulle have en længde på i størrelsesorden 200 m på hver side af motorvejen.

Det er Vejdirektoratets opfattelse, at gevinsterne ved at føre Gårdsdalvej over eller under motorvejens vestlige linjeføring ikke står



mål med de landskabsmæssige og/eller anlægsøkonomiske konsekvenser ved en sådan løsning.

Det vurderes ikke som en realistisk mulighed at flytte den planlagte overføring af Hellerupvej mod nord til Gårdsdalvej.”

Silkeborg Kommune og Viborg Kommune gør opmærksom på, at det er vigtigt med at kommuneveje- og stier føres på tværs af motorvejen som beskrevet i den vejtekniske beskrivelse i miljøkonsekvensrapporten. Silkeborg Kommune har i forlængelse heraf noteret, at der etableres tilslutningsanlæg ved Klode Mølle og ved Ulvedalsvej og i tilknytning hertil anlægges samkørselspladser. Viborg kommune gør ligeledes opmærksom på, at det er vigtigt at kommuneveje- og stier føres på tværs af motorvejen som beskrevet i den vejtekniske beskrivelse i miljøkonsekvensrapporten.

Transportministeriet har forståelse for vigtigheden af, at kommuneveje- og stier føres på tværs af motorvejen. Ministeriet noterer sig kommunens synspunkter samt, at projektet er i overensstemmelse med de aftaler, der er indgået med Silkeborg Kommune om krydsende veje og stier i projektet.

Strækningen Give og Billund Vest:

Nikolai Friis, Foreningen “Hærvejsmotorvej NejTak” og Ole Sørensen udtrykker også kritik af den valgte linjeføring. Nikolai Friis understreger sig over, at man kan tilsidesætte de undersøgelser man selv har lavet, der siger at der ikke er nogen gevinst, hverken økonomisk eller trafikmæssigt ved at lave denne motorvej. Nikolai Friis mener dog, at det er helt acceptabelt at der er behov for trafikal ændring til Billund Lufthavn, men at en opgradering til en 2+1-vej mellem Give og Billund ville kunne gøre meget ved denne situation.

Transportministeriet henviser til ministeriets bemærkninger ovenfor og bemærker herudover, at Forligskredsen den 19. februar 2025 har besluttet den løsning som i miljøkonsekvensrapporten blev omtalt som “Motorvej vest om Viborg”, hvilket derfor også er den løsning, som lovforslaget giver bemyndigelse til at anlægge.

2.2.2. Ekspropriation

2.2.2.1. Tab af ejendomsværdi:

Begge strækninger:



Tina Petersen anfører, at anlæg af “Hærvejsmotorvejen” vil medføre et betydeligt værditab for ejendommene langs strækningen, og gør i forlængelse heraf opmærksom på, at det er et aspekt, som sjældent tages seriøst i planlægningsfasen. Endvidere anføres det, at “En motorvej i nærheden af ens bolig betyder ofte store fald i ejendomsværdien - både pga. Støj, udsigt, forurening og oplevet tryghedstab. Dette fører til økonomiske konsekvenser for boligejere og potentielle skævheder i ejendomsværdiskatten. Det er ikke rimeligt, at borgerne skal bære økonomiske tab for et projekt, som primært har nationale, og ikke lokale, hensyn.”

JMOM (Jyder Mod Overflødige Motorveje) og Viborg Kommune giver udtryk for strækningen Klode Mølle og Løvel vest om Viborg henholdsvis, at der er negative effekter af økonomisk art, som mennesker kan blive udsat for ved anlæg af en ny motorvej, herunder ekspropriation af ejendom, tab af ejendomsværdi og stavnsbinding. Viborg Kommune opfordrer til, “at de for projektet nødvendige ekspropriationsforretninger – uanset motorvejens forsinkelse – fortages hurtigst muligt af hensyn til de berørte borgeres behov for en tidlig afklaring.”

JMOM (Jyder Mod Overflødige Motorveje) gør opmærksom på det samme som ovenfor anført i forbindelse med strækningen Giv og Billund Vest.

Transportministeriet skal hertil bemærke, at Ekspropriationskommissionen fastsætter erstatning for arealer, servitutter og for ulemper i forbindelse med ekspropriation til vejanlægget. Ekspropriation sker i henhold til den sædvanlige procedure i ekspropriationsprocesloven og med hjemmel i vejloven.

Søren R. Vester og Flemming Munk konkluderer, at udvidelse af A13 O+løsningen klart er den bedste løsning, både samfundsmæssigt, for Viborg og det midtjyske oplands udvikling. A13-ruten er der i forvejen og skal kun udvides med nogle få meter i siderne. Herudover spares der 250 hektar skov, natur og landbrugsjord og ruten er økonomisk væsentligt billigere.

Transportministeriet bemærker hertil, at miljøkonsekvensvurderingen omfatter alle tre alternative løsninger, og at der på baggrund af denne og den afsluttende offentlige høring af projektet er truffet en politisk beslutning om linjeføringen vest om Viborg. I det omfang den vestlige løsning påvirker mere skov og natur, vil dette blive erstattet efter gældende praksis, hvilket betyder, at der erstattes med større arealer end der nedlægges efter gældende



praksis, hvilket betyder, at der erstattes med større arealer end der nedlægges.

2.2.3. Rammerne for projektets miljømæssige påvirkninger (Lovforslagets §§ 4 og 5)

2.2.3.1. Kritik af manglende samlet miljøkonsekvensvurdering efter SMV-direktivet:

Strækningen Klode Mølle og Løvel vest om Viborg:

JMOM (Jyder Mod Overflødige Motorveje) henviser til SMV-direktivet og oplyser, at “Der foreligger et klart tilkendegivet ønske om på sigt at anlægge en motorvej hele vejen fra Haderslev til Hobro. Strækningen Klode Mølle-Løvel ligger som en delstrækning på denne motorvejsstrækning. Ifølge SMV-direktivet skal der udarbejdes en miljøvurdering for hele strækningen Haderslev-Hobro, inden delstrækninger (in casu Klode Mølle-Løvel) kan anlægges. Danmark er juridisk forpligtet til at overholde EU-lovgivningen).”

Foreningen “Hærvejsmotorvej NEJTak” bemærker, at “Et sådant stort anlægsprojekt skal efter EU-lovgivningen miljøvurderes i sin helhed, før der kan træffes beslutninger om gennemførelse af hele eller dele af projektet. Dette er ikke sket. EU-domstolen har ved adskillige domme fastslået, at en fuldstændig vurdering af hele projektet ikke kan omgås ved at dele projektet op i mindre projekter, som så miljøvurderes hver for sig.”

Strækningen Give og Billund Vest:

JMOM (Jyder Mod Overflødige Motorveje), Andra Pachai, Foreningen “Hærvejsmotorvej NejTak” og Ole Sørensen udtrykker ligeledes kritik i forhold til, at der ikke er foretaget én samlet miljøkonsekvensvurdering.

Transportministeriet skal samlet hertil oplyse, at projekter følger VVM-reglerne og programmer og planer følger SMV-reglerne. Miljøvurderingsreglerne i vejlovens kapitel 2 a omfatter statslige anlægsprojekter, og indeholder regler om miljøvurdering af konkrete projekter. Vejloven indeholder ikke regler om strategisk miljøvurdering af planer og programmer. Der er således ikke et krav om at lave en SMV på et projekt, men af programmer og planer, hvorfor der således ikke vil blive iværksat en SMV for de to strækninger, da projekterne følger MKV-reglerne. Der foreligger ingen planer eller programmer for en samlet strækning, heller ikke i Infrastrukturplan 2035, hvorfor der ikke er nogle programmer eller

planer herfor at vurdere på, da der netop er tale om to strækninger.

2.2.4. Fravigelse af anden lovgivning (Lovforslagets §§ 6 og 7)

Strækningen Klode Mølle og Løvel vest om Viborg

Søren R. Vester og Flemming Munk, Danmarks Naturfredningsforening/Ikast-Brande og Silkeborg Kommune. Silkeborg Kommune stiller sig kritisk overfor anlægslovens fravigelse fra anden lovgivning og klageadgange og savner en begrundelse herfor. Kommunen besidder et stort lokalt kendskab, som kan gå tabt herved.

Transportministeriet henviser til de specielle bemærkninger i lovforslaget til § 6. I forhold til en nærmere begrundelse, kan det oplyses, at med Folketingets vedtagelse af loven, giver Folketinget også transportministeren bemyndigelsen til at gennemføre projekterne i forslaget til §§ 1 og 2. Det er ikke ualmindeligt inden for Transportministeriets område, at anlægslove indeholder fravigelser af anden lovgivning, hvormed der ikke skal indhentes sædvanlige administrative godkendelser. Der kan eksempelvis henvises til lov om udbygning af motorvej E20/E45 ved Kolding, anlæg af Kalundborgmotorvejens tredje etape og udbygning af rute 15, Ringkøbing-Skjern, jf. lov nr. 1536 af 12. december 2023, lov om ombygning af Aarhus H, jf. lov nr. 565 af 10. maj 2022, lov om anlæg af en ny jernbane over Vestfyn, jf. lov nr. 1424 af 17. december 2019 og lov om anlæg af en tredje Limfjordsforbindelse, lov nr. 624 af 11. juni 2024. Og også senere vedtagne anlægslove.

Konkret skal anlægsloven udgøre det fornødne retlige grundlag for, at de fysiske arealindgreb kan foretages uden forudgående tilladelse, godkendelse eller dispensation og uden hensyn til forbud og begrænsninger. Baggrunden for at fravige visse bestemmelser i anden lovgivning er bl.a. at sikre gennemførelse af projektet som vedtaget af Folketinget og sikre fremdriften i gennemførelsen.

I lovforslagets kapitel 3 med overskriften "Fravigelse af anden lovgivning og klageadgange" fremgår det af § 6, stk. 1 og 2, hvilke specifikke bestemmelser i anden lovgivning, der fraviges ved anlægsloven. Bestemmelsen har til formål at skabe klarhed om forholdet mellem anlægsloven og de regler i natur- og miljølovgivningen mv., der stiller krav om tilladelse mv., inden der foretages fysiske dispositioner i det åbne land nær visse naturtyper og dyre- og plantearter. Bestemmelser, som ikke er fraveget, finder anvendelse på projektet.



De bestemmelser, der foreslås fraveget, kan findes i love, der i forskellig grad implementerer EU-direktivbestemmelser. De nationale love udgør hermed de primære retskilder i dansk myndighedsperspektiv, men skal hvor/hvis relevant fortolkes EU-konformt og under iagttagelse af relevant praksis fra EU-Domstolen. Det fremgår derudover af bemærkningerne til lovforslaget, at de bestemmelser, som ikke finder anvendelse som følge af anlægsloven, omhandler forhold, som er behandlet og vurderet i miljøkonsekvensrapporten, hvilket giver det fornødne faglige grundlag for, at det pågældende beskyttelseshensyn varetages og reguleres direkte med anlægsloven.

Folketinget vedtager som lovgivende myndighed et anlægsprojekt, der såvel formelt som indholdsmæssigt opfylder kravene i den fravegne lovgivning med Transportministeriet som ansvarlig udøvende myndighed.

Viborg Kommune anfører, at “Det fremgår af lovforslagets § 6, stk. 5, at kommunalbestyrelsen skal tilvejebringe oplysninger til brug for en vurdering af forhold, der reguleres efter love og regler, der er nævnt i stk. 1, indenfor den pågældende kommune. Bestemmelsen bør ændres så kommunalbestyrelsen udelukkende skal bidrage med eksisterende og allerede tilgængelige oplysninger.”

Transportministeriet henviser til ministeriets ovenforstående bemærkninger. Ministeriet henviser herudover til lovforslagets specielle bemærkninger til § 7, stk. 5, hvoraf fremgår, at “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.”

Der gøres opmærksom på, at nuværende 7, stk. 5 i det tidligere udkast til lovforslag var § 6, stk. 5.

Bemærkningerne giver derfor ikke anledning til, at lovforslagets § 7 ændres.

2.2.5. klageadgang (Lovforslagets §§ 6 og 7)



Strækningen Give og Billund Vest

Foreningen "Hærvejsmotorvej NejTak" anfører, at der bør være klagemuligheder både i forhold til udpegningen af ejendomme og i forhold til godkendelse af ansøgning om isolering i forhold til støj-isoleringsordningen.

Transportministeriet bemærker hertil, at man som borger tæt på motorvej frem til ét år efter åbningen af vejen kan anmode ekspropriationskommissionen om en fornyet vurdering af vejens påvirkning (i form af støj, nærhed og dominans) på den aktuelle ejendom. Denne procedure vurderes at imødekomme de her fremførte ønsker.

2.2.6. Ledninger (Lovforslagets §§ 8 – 10)

Strækningen Klode Mølle og Løvel vest om Viborg

Energinet gør blandt andet opmærksom på at der er forskellige ledninger, herunder gastransmissionsledninger der kommer til at krydse motorvejen, hvilket ikke vil være foreneligt. Energinet opfordrer således Vejdirektoratet til at kontakte Energinet for nærmere aftale herom.

Transportministeriet noterer sig energinets opmærksomhedspunkter. Vejdirektoratet agter at tage kontakt til Energinet om den nærmere tilrettelæggelse.

Viborg Kommune anfører, at "Det er uklart, om lovforslagets § 7, stk. 1 kan medføre væsentlige udgifter for private ledningsejere (eksempelvis rørlagte vandløb). Dette bør præciseres og fremgå af den endelige anlægslov.

Transportministeriet bemærker indledningsvist, at Viborg Kommunes høringssvar til lovforslagets § 7, stk. 1, knytter sig til det fremsatte lovforslags § 8, stk. 1.

Transportministeriet bemærker hertil, at bemærkningerne til § 8, stk. 1 og 2 ligeledes følger tidligere anlægsloves opbygning inden for Transportministeriets område, herunder f.eks. Forslag til lov om anlæg af 3. Limfjordsforbindelse.

Det bemærkes derfor i den forbindelse, at rettigheder for konkrete ledningsanlæg, der krydser anlægsprojektet vil blive behandlet i



forbindelse med detailprojekteringen og anlægsprojektets gennemførelse. Transportministeriets bemærkninger er derfor alene af generel karakter.

Gæsteprincippet er en betegnelse for en udfyldende regel, der finder anvendelse i tilfælde, hvor der uden vederlag er givet tilladelse til at anbringe en ledning på en ejendom. Lovforslaget fastlægger en anvendelse af gæsteprincippet svarende til gæsteprincippet i lov om offentlige veje og det ulovbestemte gæsteprincip.

Udgangspunktet er, at ledningsejer skal betale for nødvendige arbejder på ledninger i forbindelse med anlægsprojektet. Undtagelsen er, at hvis andet er særligt bestemt ved aftale eller kendelse afsagt af en ekspropriationskommission, jf. forslagets § 8, stk. 2, afholdes udgifter til nødvendige arbejder på ledninger af anlægsmyndigheden.

Gæsteprincippet regulerer forholdet mellem grundejer og den ledningsejer, der har etableret et ledningsanlæg på grundejers ejendom. Gæsteprincippet finder ikke anvendelse, når der er sammenfald på ejerniveau (juridisk identitet) mellem grundejer og ledningsejer.

Anlægslovens § 8 har ikke til formål at regulere arbejder på ledninger, hvor der er sammenfald mellem grundejer og ejer af ledningsanlægget. Hvis der i forbindelse med anlægsprojektet identificeres ledninger, hvor der er juridisk identitet på ejerniveau mellem grundejer og ledningsejer, vil udgifter til et eventuelt ledningsarbejde skulle afholdes af anlægsmyndigheden. Når grundejer og ledningsejer derimod er to selvstændige juridiske enheder, vil udgifter til eventuelle ledningsarbejder skulle reguleres efter lovforslagets § 8.

I forbindelse med gennemførelsen af anlægsprojektet vil der være drøftelser mellem de enkelte ledningsejere og Vejdirektoratet, hvor rettigheder for alle relevante ledningsanlæg bliver klarlagt. Klarlæggelse af rettigheder er udgangspunktet for, om det er anlægsmyndighed eller ledningsejer, der har forpligtigelsen til at afholde udgifter til det nødvendige ledningsarbejde. Formålet er netop i samarbejde med ledningsejeren at undersøge og vurdere, om et eventuelt ledningsarbejde kan undgås.

Det er på den baggrund, at det må bero på en konkret vurdering, hvorvidt en ledning er omfattet af undtagelsen i bestemmelsens stk. 2. Vurderingen foretages i øvrigt i overensstemmelse med gældende praksis.



Transportministeriet bemærker endvidere, at reguleringer, om-lægninger mv. af frørlagte vandløb forhandles mellem vandløbs-myndigheden og anlægsmyndigheden i en vandsynsprotokol i henhold til vandløbslovens regler.

Bemærkningerne giver derfor ikke anledning til, at lovforslagets §§ 8-10 ændres.

2.2.7. Miljø- og naturmæssige konsekvenser

Begge strækninger

JMOM (Jyder Mod Overflødige Motorveje) anfører, at der er et usikkerhedsmoment i, om erstatningsnatur udvikler sig som plan-lagt og opnår den forventede kvalitet, da dette ikke altid er tilfæl-det.

Transportministeriet bemærker hertil, at det følger af lovforsla-get, at erstatningsnatur skal etableres to år før anlægsarbejdet igangsættes. Det følger endvidere, at "For at kompensere for de permanente påvirkninger på de beskyttede naturtyper vil der blive udlagt erstatningsnatur beregnet ud fra naturtilstanden for hvert enkelt område, hvor områder med en god eller høj naturtil-stand erstattes i forholdet 1:4, områder med moderat eller ringe naturtilstand erstattes i forholdet 1:2 og områder med en dårlig naturtilstand erstattes i forholdet 1:1,5. Desuden vil erstatnings-naturen blive forøget med en faktor 1,5 for områder, der ligger i et hotspot eller er udpeget til Grønt Danmarkskort. Erstatnings-naturen vil blive udlagt så tæt på de påvirkede områder som mu-ligt og med hensyn til de arter og naturtyper, der skal erstattes.

Midlertidigt påvirkede arealer, som består af tørre naturtyper, erstattes 1:1. Det betyder, at midlertidigt påvirket eng, overdrev og hede, genetableres efter anlæg langs projektet uden yderligere erstatningsarealer. Våde naturtyper som påvirkes midlertidigt erstattes svarende til de permanent inddragede arealer." Endvi-dere, at "I forbindelse med etablering af erstatningsnatur skal er-statningsarealer udvælges således, at der sikres en gunstig natur-udvikling. Der skal ske genopretning af de hydrologiske forhold og udpining af jordbunden for at skabe de rette betingelser for den naturtype, der skal nedlægges. Herudover skal der ske hjælp til spredning af arter, der kan fremme etableringen af den øn-skede naturtype, ligesom der skal tages hensyn til at varigheden for udvikling af nye naturtyper varierer; nogle kan etableres re-lativt hurtigt, f.eks. søer, mens andre, som overdrev og heder, kan



tage længere tid på grund af deres komplekse økosystemer og langsomme vækstprocesser.”

Det er vurderingen, at den i lovforslaget beskrevne tilgang til etablering af erstatningsnatur vil sikre, at denne opnår den fornødne funktionalitet.

Transportministeriet bemærker for så vidt angår strækningen Klode Mølle og Løvel vest om Viborg, at projektet ved etablering af erstatningsnatur vurderes at medføre en moderat til væsentlig påvirkning på natur, samt for så vidt angår strækningen Give og Billund vest, at påvirkningen på natur vurderes at være mindre til moderat, når der etableres erstatningsnatur.

Begge strækninger:

2.2.7.1. Kritik af klima og miljø:

Anette Roed Ottosen, Louise Raaberg, Kurt Lauridsen, Jake Inlove, Klimabevægelsen i Danmark og Tina Petersen udtrykker kritik grundet klima og miljø. Det anføres blandt andet nærmere, at projekterne vil forårsage klimabelastning og negativ påvirkning af natur og miljø. Klimabevægelsen i Danmark gør opmærksom på, at udbygning af motorvejsnettet i Danmark er i direkte modstrid med målet om at reducere transportsektorens klima aftryk og beskytte natur og biodiversitet. De henviser endvidere til, at selv den mest optimistiske fremskrivning af anlægsudledningerne overstiger de beregninger, der indgik i Infrastrukturforliget. Klimabevægelsen i Danmark anfører derfor, at det viser, at projekterne er langt mere klimabelastende end tidligere antaget.

Tina Petersen udtrykker ligeledes sin bekymring for at anlæg af motorvejene vil føre til øget trafik, højere CO₂-udledninger mv. Tina Petersen anfører også, at det er stærkt bekymrende, at vejtrafik er en af de største kilder til mikroplast i naturen, herunder via dæk og vejbelægning, hvorfor ny motorvej vil forværre dette og føre til spredning til jord, vandmiljø og fødekæder, som kan have langvarige konsekvenser for både miljø og menneskers sundhed.

Nanna Kjær, Danmarks Naturfredningsforening og Foreningen “Hærvejsmotorvejen NejTak” udtrykker kritik i forhold til strækningen Klode Mølle Løvel vest om Viborg. Danmarks Naturfredningsforening gør blandt andet opmærksom på, at en flot og varieret natur og et godt miljø tillægges betydelige værdier for den mentale og fysiske sundhed og velvære. Danmarks Naturfredningsforening udtrykker ligeledes kritik af at motorvejen vil skære igennem

områder med varieret natur og skabe barrierer for livet i naturen og begrænse den frie bevægelighed. Foreningen "Hærvejsmotorvej NejTak" stiller spørgsmålstegn ved om hele den Midtjyske Motorvej er et miljømæssigt fornuftigt projekt, eller om der er alternative løsninger med færre miljømæssige omkostninger? Foreningen nævner blandt andet, at det fremgår af Vejdirektoratets miljøkonsekvensvurdering at det vil være en fordel at opgradere rute 13 til en motortrafikvej.

JMOM (forening Jyder Mod Overflødige Motorveje), Foreningen "Hærvejsmotorvej NejTak" og Viborg Byråd (et mindretal), udtrykker kritik i forhold til udledningen af CO₂ og partikler. JMOM gør ligeledes opmærksom på, at "Nye beregninger, der er udført for nogle af projekterne i Infrastrukturplan 2035, viser væsentligt større udledninger end angivet i tidligere beregninger.

Nikolai Friis, JMOM og Andra Pachai udtrykker kritik i forhold til klima og miljø, for så vidt angår strækningen Give og Billund Vest. Dette omhandler blandt andet CO₂-udledning.

Transportministeriet bemærker endvidere hertil, at det for anlægget af motorvej mellem Klode Mølle og Løvel, følger af lovforslagets punkt 3.7 om Klimamæssige konsekvenser og for anlægget af motorvej mellem Give og Billund Vest, følger det af lovforslagets punkt 4.7 om Klimamæssige konsekvenser, at "Danmarks klimaaftag 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 (herefter klimaloven). 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 klimaaftag fra forbrugssiden, hvilket betyder, at opgørelsen inddrager bruttoudledninger fra etablering af anlægget, herunder materialer og arbejdskraft. 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 den samlede CO₂-udledning fra anlægsarbejdet til 260.000-288.000 ton alt efter i hvilken grad forventningerne til den teknologiske udvikling indfries. Størstedelen af udledningen er fra produktion af materialer til motorvejsprojektet. De øvrige udledninger kommer fra transport af materialer, inkl. jordtransporter samt emissioner fra entreprenørmateriel.

Det bemærkes, at CO₂-udledningen i relation til anlægsprojektet i høj grad sker inden for den kvotebelagte sektor. Det betyder dels, at omkostningen ved udledningen af CO₂ må antages at være indlejret i den pris, der betales for råstoffer m.v., dels, at alternativet til anlægget af motorvejen ikke er en CO₂-udledning på nul, idet de pågældende CO₂-kvoter må antages blot at blive brugt på anden produktion.

Trafikken på motorvejen mellem Klode Mølle og Løvel 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.”

Der henvises endvidere til lovforslagets punkt 10 om Klimamæssige konsekvenser hvoraf det fremgår, at Vejdirektoratet har beregnet den samlede CO₂-udledning fra anlægsarbejdet på strækningen Klode Mølle og Løvel til 260.000-288.000 ton alt efter i hvilken grad forventningerne til den teknologiske udvikling indfries.



Det fremgår endvidere af lovforslaget vedrørende anlæg af Give og Billund Vest, at det i miljøkonsekvensvurderingen af projektet endnu ikke er fastlagt præcist, hvordan anlægsarbejdet skal udføres. Vejdirektoratet arbejder med at nedbringe klimaaftrykket fra anlægsarbejdet via krav i udbud og kontrakter. 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 indfries.

Af beregninger i miljøkonsekvensvurderingen fremgår det, at der forventes et moderat fald (27%) i emissionen af CO₂ fra vejtrafikken i influensområde Jylland og Fyn for referencesituationen 2035 og til 2040, uden at den vestlige linjeføring anlægges. Dette skyldes primært en generel forventet stigning i andelen af el- og hybridkøretøjer i perioden.

Vestlig linjeføring forventes at medføre en minimal stigning i emissionen af CO₂ i forhold til referencesituationen. Ved ændringen fra referencesituationen 2035 til projektforslag 2035 og fra referencesituationen 2040 til projektforslag 2040 vil emissionen stige 0,2%. Dette skyldes, at der flyttes trafik fra øvrigt vejnet over på den nye motorvej.

Trafikken på begge strækninger ventes at medføre en meget begrænset stigning i CO₂.

I forhold til mikroplast bemærkes det, at internationale studier viser, at ca. 95% af mikroplast fra dækslid opsamles via regnvandsbassinerne. På baggrund af denne meget høje rensningsgrad, vurderes udledning af mikroplast ikke at være et væsentligt problem.

Transportministeriet bemærker endvidere, at det er politisk besluttet, at fremsætte lovforslag til anlæg af en motorvej mellem Klode Mølle og Løvel vest om Viborg.

2.2.7.2. Kritik af naturødelæggelse:

Klimabevægelsen i Danmark, Tina Petersen og Poul Østervig Hansen giver udtryk for en bekymring for at naturen ødelægges ved anlæg af de to motorvejsprojekter. Det anføres således, at anlæg af strækningerne vil have negative konsekvenser for biodiversiteten, truede dyre- og plantearter og at naturen fragmenteres og vil komme til at danne barriere.



Danmarks Naturfredningsforening/Ikast-Brande stiller sig ligeledes kritisk overfor miljøkonsekvensvurderingerne, for så vidt angår strækningen Klode Mølle og Løvel vest om Viborg.

Det følger af lovforslaget, at projektets indvirkninger på miljøet er beskrevet og vurderet i de miljømæssige undersøgelser, dvs. miljøkonsekvensrapporten. Anlægsprojektet vil skulle gennemføres inden for rammerne af miljøkonsekvensvurderingen. Dette vil påhvile Vejdirektoratet som anlægsmyndighed.

For strækningen Klode Mølle og Løvel vest om Viborg, at både i anlægsperioden og i driftsfasen, vil § 3-beskyttede naturområder blive påvirket. Dette kan både være ved midlertidig og permanent arealinddragelse til arbejdsareal, vejanlægget og regnvandsbassiner. Der foretages afværgeforanstaltninger bl.a., i § 3-beskyttede naturområder hvor arbejdsarealet begrænses til 5 m, hvor det er muligt. Det fremgår endvidere af lovforslaget, at "For at kompensere for de permanente påvirkninger på de beskyttede naturtyper vil der blive udlagt erstatningsnatur beregnet ud fra naturtilstanden for hvert enkelt område, hvor områder med en god eller høj naturtilstand erstattes i forholdet 1:4, områder med moderat eller ringe naturtilstand erstattes i forholdet 1:2 og områder med en dårlig naturtilstand erstattes i forholdet 1:1,5. Desuden vil erstatningsnaturen blive forøget med en faktor 1,5 for områder, der ligger i et hotspot eller er udpeget til Grønt Danmarkskort. Erstatningsnaturen vil blive udlagt så tæt på de påvirkede områder som muligt og med hensyn til de arter og naturtyper, der skal erstattes.

Midlertidigt påvirkede arealer, som består af tørre naturtyper, erstattes 1:1. Det betyder, at midlertidigt påvirket eng, overdrev og hede, genetableres efter anlæg langs projektet uden yderligere erstatningsarealer. Våde naturtyper som påvirkes midlertidigt erstattes svarende til de permanent inddragede arealer."

Herudover plantes der bl.a. erstatningsskov i forholdet 1:2 for både midlertidig og permanent påvirket skov. Erstatningsskoven udlægges som fredskov og skal så vidt muligt placeres i nærheden af de påvirkede skovområder og med hensyn til skovens produktion, biodiversitet og friluftsliv.

For strækningen Give og Billund Vest fremgår det bl.a. af lovforslaget, at landskabet vil blive påvirket af terrænreguleringer, afgravning til regnvandsbassiner samt midlertidige aktiviteter som fældning af træer og buske mv. Den midlertidige påvirkning og arbejdsarealerne vil blive reetableret, når anlægsperioden er



afsluttet. Det vurderes, at påvirkningen vil være ubetydelig, da den eksisterende bevoksning afskærmes og bevares så vidt muligt.

I driftsfasen vil anlægget have en synlig og væsentlig indvirkning på landskabet. Vejanlægget vil krydse intensivt udnyttede dyrkningslandskaber og gennembyrde levende hegn og vil derfor påvirke den eksisterende struktur. Herudover vil krydsende veje og baner opleves som mere synlige i landskabet.

Det fremgår bl.a. af lovforslaget, at "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." Herudover omfatter afværgeforanstaltningerne bl.a. placering af midlertidige arbejdsarealer, så rydning af eksisterende bevoksning minimeres, der etableres ny bevoksning i sammenhæng med det nye tracé for at integrere anlæggene i landskabet og regnvandsbassiner skal have en naturpræget karakter og tilpasses terrænet for at skabe fysisk variation for flora og fauna.

For så vidt angår strækningen Klode Mølle og Løvel vest om Viborg, fremgår det af lovforslaget, at "Etablering af vejanlægget 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.

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 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.

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."



For så vist angår strækningen Give og Billund Vest fremgår det bl.a. af lovforslaget, at ”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 spidsnudet frø vil derfor kunne opretholdes, og der er ingen påvirkning.”

Det fremgår endvidere for flagermus, at ”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 vej anlæggets ibrugtagning. Dette sikres ved tidlig beplantning eller ved at ledelinjen suppleres med raftehegn eller lignende, der kan understøtte ledelinjens funktion indtil læhegnets beplantning er vokset til. Der etableres ny beplantning 30 meter i hver retning langs vej anlægget, ud fra læhegnets placering. Beplantningen skal bestå af store og små træer og buske, som er hjemmehørende og egnskarakteristiske arter.”

2.2.7.3. Påvirkning af bilag IV-arter (flagermus og birkemus mv.):

Der udtrykkes kritik af at bilag IV-arter påvirkes af anlægget af de to motorvejsstrækninger.

JMOM (Jyder Mod Overflødige Motorveje), Danmarks Naturfredningsforening, Søren R. Vester og Flemming Munk, Foreningen ”Hærvejsmotorvej NejTak”, Danmarks Naturfredningsforening/Ikast-Brande og Viborg Byråd (et mindretal) udtrykker kritikken i forbindelse med strækningen Klode Mølle og Løvel vest om Viborg.

JMOM (Jyder Mod Overflødige Motorveje) og Danmarks Naturfredningsforening mener ligeledes ikke, at afværgeforanstaltningerne er tilstrækkelige.

JMOM (Jyder Mod Overflødige Motorveje) og Foreningen ”Hærvejsmotorvej NejTak” og Andra Pachai udtrykker kritik i forbindelse med strækningen Give og Billund Vest.



JMOM (Jyder Mod Overflødige Motorveje) mener ligeledes ikke, at afværgeforanstaltningerne er tilstrækkelige og vil have en manglende effekt.

For begge strækninger fremgår det af lovforslaget for så vidt angår flagermus, at der nær linjeføringen er registreret ti forskellige arter, herunder sydflagermus, brunflagermus, damflagermus, vandflagermus, troldflagermus, dværgflagermus, pipistrelflagermus, skimmelflagermus, brun langøre og Brandts flagermus. Af de ti arter er damflagermus, frynseflagermus og Brandts flagermus på den danske rødliste. Den største aktivitet af flagermus omkring projektområdet er ved Klode Mølle og nord for Viborg. Daubjerg og Mønsted kalkgruber er store overvintringssteder for flagermus og den nærmeste kalkgrube ca. 7 km fra motorvejsprojektet.

For afværgeforanstaltninger henvises til lovforslaget, hvoraf fremgår, at "Ved at ledelinjer omlægges og tilsluttes de 14 større faunapassager, og flagermus herved ledes væk fra motorvejen, at belysning etableres flagermusvenligt, samt ved at faunapassager udformes og placeres, så de tager hensyn til flere typer af flyvemønstre af flagermus, vurderes projektet at opretholde den samlede vedvarende økologiske funktionalitet for området i driften af motorvejen for flagermus.

Etablering af alle de større faunapassager (type A) samt etablering af ledelinjer hen til de 14 større faunapassager er desuden en forudsætning for, at projektet kan realiseres uden at gøre skade på damflagermus, der er på udpegningsgrundlaget for Natura 2000-område N39.

Den vedvarende økologiske funktionalitet af de to store overvintringssteder for flagermus i Daubjerg og Mønsted kalkgruber vurderes tillige at kunne opretholdes ved ovennævnte afværgeforanstaltninger.

Det vurderes, at den økologiske funktionalitet for flagermus vil kunne opretholdes i både anlægsperioden og driftsfasen ved anvendelse af beskrevne afværgeforanstaltninger."

Om birkemus fremgår det af lovforslaget, at "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 kan i forlængelse heraf oplyses, at det fremgår af lovforslaget, at fravigelsen ikke vurderes at være til skade for opretholdelsen af den nuværende bevaringsstatus eller genopretningen af en gunstig bevaringsstatus for arten i dens naturlige udbredelsesområde.

Herudover vil der 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. Der vil blive udlagt erstatningshabitat ved Uhe Mark og ved Båstlund Krat. Erstatningshabitaterne skal etableres minimum to år inden rydningen af vegetationen på de nuværende habitater startes. 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. Der



foreligger ingen viden om birkemusens krav til faunapassager. Det er vurderet at faunabroer er den type faunapassage som har størst sandsynlighed for at være funktionel for birkemus, da denne type faunapassage har sammenhængende vegetation på tværs af vejanlægget.

2.2.7.4. Natura2000 områder - Habitatdirektivet:

Strækningen Klode Mølle og Løvel vest om Viborg

Danmarks Naturfredningsforening påpeger blandt andet, at “Undersøgelserne lever således hverken op til anbefalinger i bilag IV-håndbogen om flagermus eller forvaltningsplanen for flagermus. De utilstrækkelige undersøgelser medfører, at der langt fra er sikkerhed for at afværgeforanstaltningerne er tilstrækkelige til et undgå skade på den økologiske funktionalitet for yngle-rasteområdet for damflagermus mv.”

Silkeborg Kommune gør opmærksom på, at det er vigtigt for kommunen, at Transportministeriet tager vare på, at motorvejen ikke vil påvirke arter og naturtyper, som er beskyttet i Habitatdirektivet væsentligt og at det sikres at motorvejens anlæg og drift ikke er i strid med bevaringsmålsætningerne for Natura2000 områder.

Viborg Kommune anfører, at “Det er fortsat vigtigt for Viborg Kommune, at motorvejen ikke væsentligt vil påvirke arter eller naturtyper på udpegningsgrundlaget og ikke er i strid med bevaringsmålsætninger i Natura-2000 områderne.”

Transportministeriet henviser til ministeriets bemærkninger ovenfor til Påvirkning af bilag IV-arter (flagermus og birkemus mv.) og bemærker, at det ved miljøkonsekvensvurderingen er vurderet, at projektet ved iværksættelse af de fastsatte afværgeforanstaltninger ikke vil medføre en påvirkning på bilag IV-arter eller på arter og naturtyper på Natura 2000 udpegningsgrundlaget.

2.2.7.5. Sundhedskonsekvenser og påvirkning af oplevelse af omgivelserne:

Tina Petersen protesterer mod motorvejsprojekterne grundet de sundhedskonsekvenser, som motorveje medfører for nærtboende. Tina Petersen anfører i forlængelse heraf, at støj, partikelforurening og luftbårne emissioner er dokumenteret skadelige for helbredet, da dette kan bidrage til stress, søvnproblemer, forhøjet blodtryk og nedsat livskvalitet.



JMOM (Jyder Mod Overflødige Motorveje), Søren R. Vester og Flemming Munk, Elisabeth Rautrup og Foreningen "Hærvejsmotorvej NejTak" gør i forbindelse med strækningen Klode Mølle og Løvel vest om Viborg, opmærksom på de visuelle konsekvenser, som motorvejen vil medføre i naturen og området omkring og oplevelsen heraf.

JMOM (Jyder Mod Overflødige Motorveje) og Foreningen "Hærvejsmotorvej NejTak" gør opmærksom på samme for strækningen Give og Billund Vest.

Transportministeriet bemærker, at de nye motorvejsstrækninger 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.

Transportministeriet bemærker hertil, at det følger af lovforslaget for strækningerne for henholdsvis Klode Mølle - Løvel og Give – Billund Vest, under punkt 3.8.4 Befolkning, sundhed og materielle goder, at der i anlægsperioden vil forekomme støjniveauer fra anlægsarbejderne over 70 dB(A), som er grænseværdien for støjende anlægsarbejder, hvor boliger vil kunne blive påvirket heraf. Støjen vil langt overvejende forekomme i dagtimerne og for de fleste boliger i kortere delperioder i løbet af hele anlægsperioden. Påvirkningen af menneskers sundhed vurderes derfor at være begrænset. Påvirkningen støv, emissioner, lys fra anlægsarbejdet og ændrede adgangsforhold i anlægsperioden vurderes at være lokale og kortvarige, hvorfor påvirkningerne vurderes at være begrænsede.

I driftsfasen vil der med motorvejen være 159 boliger, der vil få en markant stigning i støjen, mens 43 boliger vil få en markant reduktion i støjen. Det vurderes på baggrund heraf, at motorvejen vil medføre en mindre negativ påvirkning på befolkningen og menneskers sundhed i forhold til støjbelastningen. Emissioner fra drift af en ny motorvej vil også have en mindre påvirkning af luftkvaliteten lokalt omkring vejen og dermed også for befolkningen og sundheden generelt. Det vurderes, at lys vil have en ubetydelig påvirkning af befolkningen og menneskers sundhed, da der ikke



etableres belysning af motorvejen lysgener fra bilernes lygter vurderes at være ubetydelige.

Samlet set vurderes den nye motorvej at medføre en mindre påvirkning af befolkningen og menneskers sundhed i driftsfasen, hvilket hovedsageligt skyldes en ændret støjbelastning.

Det fremgår af lovforslagets punkt 4.8.4 Befolkning, sundhed og materielle goder, for anlægsperioden for strækningen Give – Billund, at "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."

Det følger endvidere om påvirkningen i driftsfasen, at omgivelserne omkring motorvejen vil blive ændret væsentligt og permanent og områdets uforstyrrede karakter vil mindskes og at motorvejen vil være en fysisk og visuel barriere, ligesom at områder nær motorvejen vil 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 derfor være betydelig i lokalt perspektiv, selvom friluftaktiviteter fortsat kan foregå.

Det følger endvidere af lovforslaget, at "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.

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



2.2.7.6. Kritik af påvirkning af drikkevand:

Søren R. Vester og Flemming Munk, Danmarks Naturfredningsforening, Foreningen "Hærvejsmotorvej NejTak", Viborg Kommune og Viborg Byråd (et mindretal), for så vidt angår strækningen Klode Mølle og Løvel vest om Viborg, udtrykker kritik og bekymring for påvirkning af grundvandet ved anlægget af motorvejen. Danmarks Naturfredningsforening påpeger, at "Den planlagte linjeføring vest om Viborg føres gennem to såkaldte OSD områder og 2 af Viborgs vigtigste indvindingsområder til drikkevand ligger her. Den supplerende undersøgelse ser meget overordnet på områdets grundvandsmagasiner, og ud fra en vurdering af, at der er meget ringe vandkvalitet i disse. Her overser man vist, at der indvindes vand til Viborg by fra disse områder, og indsigelserne til de første høringer er efter vores opfattelse ikke blevet adresseret med tilstrækkelig alvor. Derfor vil vi tillade os her af genfremsende vores oprindelige høringssvar - se bilag 3. OSD områderne er meget sårbare med stor risiko for at blive påvirket af nedsivning af forurenede overfladevand/regnvand. Nedsivning af vejvand forekommer helt utænkeligt her.

Andra Pachai bemærker, at "Der er alvorlige bekymringer om grundvand og drikkevand: etablering af en membran til beskyttelse er ikke videnskabeligt dokumenteret i sin holdbarhed, og vil være utæt og utilstrækkelig over for hændelser som uheld eller kraftig nedbør."

Transportministeriet henviser til lovforslaget, hvor der bl.a. gøres opmærksom på, at "Dele af anlægsprojekterne 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 projekterne ikke påvirker drikkevandsindvindingen eller de berørte grundvandsforekomsters tilstand."

I forhold til den supplerende miljøkonsekvensvurdering om grundvand bemærker Transportministeriet, at en stor del af den vestlige linjeføring er beliggende inden for områder udpeget som område med særlige drikkevandsinteresser (OSD) eller inden for indvindingsoplande til almene vandværker.

For at sikre grundvandet mod påvirkning af vand fra motorvejen, vil der på alle strækninger placeret i områder med særlige



drikkevandsinteresser og indvindingsoplade, blive etableret kantopsamling og belagt midterrabat, hvor vandet opsamles på motorvejen og via tætte rør ledes til regnvandsbassiner.

Uden for områder med OSD opsamles vandet i grøfter og trug. Både ved kantopsamling og grøfter/trug ledes vejvandet til et system af regnvandsbassiner.

Regnvandsbassinerne sikrer, at eventuelle rester af miljøfarlige stoffer bliver tilbageholdt, før vandet enten ledes videre til den nærmeste recipient eller nedsives lokalt.

Der er som en del af miljøkonsekvensvurderingen af de tre alternative løsninger gennemført omfattende vurderinger af de mulige miljømæssige konsekvenser for grundvand i anlægs – og driftsfasen for en fremtidig motorvej vest om Viborg.

På baggrund af de gennemførte kortlægninger og vurderinger er det i miljøkonsekvensrapporten sammenfattende konkluderet, at der ikke vurderes at være risiko for overskridelser af drikkevandskriteriet for hverken klorid eller nitrat for de nærliggende almene indvindingsboringer grundet eventuel fremtidig nedsivning af vejvand. Der skal dog være opmærksomhed på nedsivning i forbindelse med nærliggende private drikkevandsboringer. Samlet vurderes det, at projektet og nedsivning af vejvand ikke vil forringe tilstanden eller forhindre målopfyldelsen for de nævnte grundvandsforekomsters kemiske tilstand og tilhørende drikkevandsmagasiner, der findes i området omkring den vestlige linjeføring og projektet har dermed en ubetydelig indvirkning på grundvandet.

2.2.7.7. Oversigt over råstoffer og energi:

Danmarks Naturfredningsforening/Ikast-Brande efterspørger en samlet oversigt over råstoffer og energiforbrug for de tre linjeføringer. De antager, at der kan spares store mængder råstoffer ved at ændre lovforslaget fra løsningen “Vest om Viborg – Reduceret” til “O+ løsning”.

Transportministeriet skal hertil bemærke detaljerede beskrivelser af råstofbehov og afledte udledninger af CO₂-ekvivalenter er beskrevet i miljøkonsekvensvurderingen af de tre løsninger. Det er korrekt, at løsningen med udbygning af rute 13 vil medføre mindre råstofforbrug mindre udledning af CO₂-ekvivalenter i forhold til de to løsninger med ny motorvej øst eller vest om Viborg.



2.2.8. Støjisoleringsordning (Lovforslagets § 11)

Begge strækninger

Tina Petersen giver udtryk for bekymring for øget vejstøj og flere andre, herunder JMOM (forening Jyder Mod Overflødige Motorveje), Søren R. Vester og Flemming Munk, Foreningen “Hærvejsmotorvej NejTak”, Viborg Kommune og Viborg Byråd (et mindretal) for så vidt angår strækningen Klode Mølle - Løvel og JMOM (forening Jyder Mod Overflødige Motorveje), Andra Pachai og Foreningen “Hærvejsmotorvejen NejTak” for så vidt angår strækningen Give – Billund Vest udtrykker blandt andet bekymring for helbred grundet vejstøj, kritik af beregningsmetoden for støjbelastningen, herunder at der er tale om et beregnet gennemsnit af støjbelastningen og kritik af den foreslåede støjisoleringsordning.

Viborg Kommune oplyser, at det blandt andet ønskes, at støjisoleringsordningen med tilskud til særligt støjramte helårsboliger ligeledes bør omfatte støjreducerende tiltag i forhold til udendørs opholdsarealer, rekreative områder og lignende.

JMOM (forening Jyder Mod Overflødige Motorveje) blandt andre udtrykker kritik af, at det oplevede støjniveau en stor del af tiden vil være højere end det beregnede gennemsnit, men ingen ved, hvad det vil være en almindelig hverdag, i myldretiden eller ved fremherskende vindretning, da dette ikke er blevet beregnet. JMOM mener, at andre støjværdier end gennemsnitsværdien retteligt burde og angives i VVM-undersøgelser og miljøkonsekvensvurderinger. Endvidere da et højere støjniveau end gennemsnitsværdierne, vil nå længere ud i omgivelserne.

Søren R. Vester og Flemming Munk gør opmærksom på, at den faktiske støjbelastning fra Vest-motorvejen er mere end 4 gange større end oplyst i miljøkonsekvensrapporten. Herudover gør Søren R. Vester og Flemming Munk ligeledes opmærksom på at miljøkonsekvensrapporten mangler data for strukturbåren støj.

Transportministeriet bemærker, at for strækningen Klode Mølle og Løvel vest om Viborg fremgår det af lovforslaget, at ”I anlægsperioden vil området omkring projektområdet være præget af anlægsarbejderne bestående i mere tung trafik på vejene samt støj, vibrationer, støv og lys fra anlægsaktiviteterne. Det vil have betydning for naboer til anlægsarbejderne, herunder boliger, erhverv, rekreative interesser mv. i de nærliggende områder.



Støj fra anlægsarbejderne vil kunne påvirke ca. 83 boliger med støjniveauer over 70 dB(A), som er grænseværdien for støjende anlægsarbejder. Ved særligt støjende arbejder ved etablering af bygværker som broer vil yderligere 18 boliger kunne blive påvirket af støjniveauer over 70 dB(A). Støjen vil dog langt overvejende forekomme i dagtimerne og for de fleste boliger i kortere delperioder i løbet af hele anlægsperioden. Påvirkningen af menneskers sundhed vurderes derfor at være begrænset.” Og ”I driftsfasen vil de nærliggende områder langs den nye motorvej være påvirket af støj og lys fra trafikken. Det vil have betydning for naboer til motorvejen, herunder boliger og rekreative områder. Det vurderes på baggrund af støjkortene, at motorvejen hovedsageligt vil påvirke enkeltboliger i det åbne land langs motorvejen. Samlet set betyder en ny motorvej, at der i 2040 vil være 18 færre boliger, der vil være støjbelastet over grænseværdien på 58 dB, end hvis motorvejen ikke anlægges. Det vil ikke være fuldstændigt de samme boliger, idet en del boliger vil opleve reduktioner i støjbelastningen og andre boliger en stigning.

Der vil med motorvejen være 159 boliger, der vil få en markant stigning i støjen, mens 43 boliger vil få en markant reduktion i støjen. På baggrund heraf vurderes motorvejen at medføre en mindre negativ påvirkning på befolkningen og menneskers sundhed i forhold til støjbelastningen.”

”Samlet set vurderes den nye motorvej at medføre en mindre påvirkning af befolkningen og menneskers sundhed i driftsfasen, hvilket hovedsageligt skyldes en ændret støjbelastning.”

”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.”

For strækningen Give og Billund Vest, fremgår følgende af lovforslaget, at ”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.”



”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.”

”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 facadestøj-beregninger 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 § 2 er taget i brug.”

Viborg Kommunes synspunkt om, at denne tilskudsordning til støjisolering af boliger bør udvides til også at omfatte udendørs rekreative arealer mm. er noteret.

For så vidt angår beregningsmetoden for støjbelastningen kan det oplyses, at der i vejledningen ‘Støj fra veje’ er det beskrevet, at der for vejstøj benyttes parameteren L_{den} , der er en årsmiddelværdi baseret på et vægtet gennemsnit over et døgn beregnet for et helt år. Selvom vejstøj ikke er konstant over tid, er der en god sammenhæng mellem menneskers opfattelse af støjen og støjen angivet som en årsmiddelværdi.

Vejstøj opleves mere generende om natten og aftenen end om dagen. Derfor vægtes støj fra et køretøj om aftenen tre gange så meget, som støjen fra et køretøj om dagen, mens støjen fra et køretøj om natten tæller 10 gange så meget. Det svarer til et tillæg på + 5 dB i aftenperioden og + 10 dB i natperioden. Det bliver lagt sammen med støjen i dagperioden.

Da støjen regnes som et vægtet gennemsnit, vil man på nogle tider af døgnet opleve at støjen er højere end det beregnede niveau, typisk om dagen, mens den på andre tider af døgnet er lavere end det beregnede niveau, typisk om aftenen og natten.



Vejdirektoratet har udført længerevarende støjmålinger langs E45 i 2019, som viser at variationerne i støjen i løbet af døgnet svarer til at støjen i dagtimerne kan være lidt højere end gennemsnitsværdien (1-2 dB). Samtidig vil de laveste støjniveauer være mellem 15 dB og 20 dB lavere end den beregnede gennemsnitsværdi.

2.2.8. Samfundsøkonomi og samfundsøkonomisk analyse

Strækningen Klode Mølle og Løvel vest om Viborg:

JMOM (Jyder Mod Overflødige Motorveje), Elisabeth Laustrup, Foreningen "Hærvejsmotorvej NejTak", Danmarks Naturfredningsforening/Ikast-Brande, Søren R. Vester og Flemming Munk og Viborg Byråde (et minidretal) udtrykker kritik af den samfundsøkonomiske analyse. Elisabeth Laustrup bemærker blandt andet, at "Det fremgår heller ikke tydeligt, at den samfundsmæssige værdi er meget ringe. Og at der i fald den kan beregnes til at være positiv først er det ved en sammenhængende motorvej. Og den sammenhængende motorvej er ikke hverken vurderet eller besluttet. Der vil derfor ikke være gevinst ved motorvejens etablering." Foreningen "Hærvejsmotorvej NejTak" giver udtryk for, at anlægsloven skal afvises, da projektet ikke kan betale sig. Foreningen mener at motorvejen er en dårlig investering for samfundet. Herudover at nye oplysninger ikke har givet anledning til at sætte spørgsmålstejn ved den indgåede aftale tilbage i 2021.

Strækningen Give og Billund Vest:

JMOM (Jyder Mod Overflødige Motorveje), Andra Pachai og Foreningen "Hærvejsmotorvej NejTak" udtrykker også kritik af den samfundsøkonomiske analyse. Andra Pachai bemærker, at anlægsbudgettet potentielt kunne være anvendt mere effektivt på f.eks. klimatilpasning, biodiversitet, sikkerhed eller velfærd.

Transportministeriet bemærker samlet hertil, at Vejdirektoratet har gennemført de samfundsøkonomiske beregninger for henholdsvis strækningen Klode Mølle og Løvel vest om Viborg og Give og Billund Vest.

Der er således skrevet ind i lovforslaget vedr. strækningen Klode Mølle og Løvel vest om Viborg, at "Som en del af miljøkonsekvensvurderingen 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 kro-

ner 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 er beregnet til 1,5 pct., og nettonutidsværdien er opgjort til -1.272 mio. kr. (FFL-2025, indeks 146,51). Notat om de trafikale og samfundsøkonomiske effekter ligger tilgængelig på Vejdirektoratets hjemmeside under projektet for Klode Mølle – Viborg - Løvel.”

Der er endvidere skrevet ind i lovforslaget vedr. strækningen Give og Billund Vest, at ”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.”

Det følger endvidere af Vejdirektoratets hjemmeside, at den lave samfundsøkonomiske forrentning skal ses i sammenhæng med, at strækningen fra Klode Mølle til Løvel, kun er en del af en samlet transportkorridor. ”Tidligere undersøgelser har vist, at etablering af en sammenhængende motorvej mellem Hobro og Haderslev vil have en væsentlig højere samfundsøkonomisk forrentning og en positiv nettonutidsværdi.”.

Det skal afslutningsvis understreges, at de samfundsøkonomiske beregninger kun omfatter de forhold, hvor der er et anerkendt metodiske grundlag til at værdisætte gevinster og omkostninger. Andre forhold end disse værdisatte parametre kan godt tillægges en værdi i den politiske beslutningsproces.

3. Lovforslaget i forhold til lovudkastet

I forhold til det udkast til lovforslag, der har været i høring, indeholder det fremsatte lovforslag følgende indholdsmæssige ændringer:

- § 12 om navngivning af motorvejsstrækninger med tilhørende bemærkninger er skrevet ind i lovforslaget.
- De to udkast til lovforslag er samlet i ét samlet lovforslag.



Side 45/45

Herudover er der foretaget ændringer af sproglig, redaktionel og lovteknisk karakter.