

# Klode Mølle-Viborg-Løvel - Høringsnotat

## Indholdsfortegnelse

|                                                                                   |           |
|-----------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>Klode Mølle-Viborg-Løvel - Høringsnotat.....</b>                               | <b>1</b>  |
| <b>Indledning .....</b>                                                           | <b>2</b>  |
| <b>Overordnede kommentarer til projektet og til linjeføringer .....</b>           | <b>3</b>  |
| <b>Trafikale forhold .....</b>                                                    | <b>6</b>  |
| <b>Bemærkninger til de tre løsninger.....</b>                                     | <b>8</b>  |
| Vestlig linjeføring .....                                                         | 8         |
| Østlig linjeføring.....                                                           | 18        |
| Udbygning af rute 13 (0+-løsningen) .....                                         | 20        |
| Alternative projektforslag .....                                                  | 25        |
| <b>Trafiksikkerhed og bløde trafikanter.....</b>                                  | <b>27</b> |
| <b>Miljø og rekreative interesser .....</b>                                       | <b>29</b> |
| Flora og fauna.....                                                               | 38        |
| Vand .....                                                                        | 44        |
| Rekreative interesser og kulturarv .....                                          | 49        |
| <b>Anlægs- og samfundsøkonomi .....</b>                                           | <b>52</b> |
| <b>Ekspropriation, ejendomsværdi og arealanvendelse .....</b>                     | <b>56</b> |
| <b>Støj og sundhed .....</b>                                                      | <b>58</b> |
| Støjreducerende foranstaltninger og støj ved lokalområder .....                   | 62        |
| <b>Andre emner .....</b>                                                          | <b>66</b> |
| <b>Bilag 1.....</b>                                                               | <b>68</b> |
| Bemærkninger til høringssvar fra Silkeborg og Viborg Kommune om miljøforhold..... | 68        |
| Høringssvar fra Viborg Kommune .....                                              | 80        |
| <b>Bilag 2.....</b>                                                               | <b>83</b> |
| Høringssvar fra Styrelsen for Grøn arealomlægning og Vandmiljø (SGAV) .....       | 83        |

## Indledning

I den politiske aftale om Infrastrukturplan 2035 af 28. juni 2021 er det aftalt at etablere motorvej på strækningen Klode Mølle – Viborg - Løvel, og det er aftalt, at der fra 2026 afsættes bevilling til anlægsarbejdet. Som en del af aftalen blev det også besluttet, at Vejdirektoratet skal gennemføre en miljøkonsekvensvurdering (MKV) og udarbejde grundlag for politisk beslutning om projektet.

Vejdirektoratet offentliggjorde i 2020 en såkaldt forundersøgelse, der på overordnet niveau beskrev mulige korridorer for ny motorvej på hele strækningen fra Give til Sønderup, nord for Hobro. Arbejdet med MKV tog udgangspunkt i to delstrækninger fra denne undersøgelse, og det blev besluttet også at undersøge en løsning, hvor den nuværende rute 13 udbygges til en højere standard.

Der blev gennemført en indledende idéfasehøring i sommeren 2022, og på den baggrund blev det besluttet at justere linjeføringer på to strækninger, sådan at en del af den vestlige linjeføring blev flyttet længere mod vest, og en del af den østlige linjeføring blev flyttet længere mod øst. Der blev gennemført supplerende høringer af disse ændringer i vinteren 2023.

Der er undervejs i arbejdet med motorvejsprojektet sket nogle ændringer med henblik på så vidt muligt at tilpasse projektet til den økonomiske ramme, som er afsat.

Projektet var i offentlig høring i perioden fra den 18. september til den 15. november 2024. Der blev som en del af den offentlige høring afholdt tre borgermøder den 8. og 9. oktober i Viborg og Thorning.

Efterfølgende er der indkommet 516 høringssvar med bemærkninger og forslag til projektet. Flere borgere har indsendt adskillige høringssvar, og en række høringssvar er underskrevet af mange. I det følgende er de indkomne høringssvar sammenfattet under en række temaer, og efterfølgende findes Vejdirektoratets bemærkninger på baggrund af høringssvarene.

## Overordnede kommentarer til projektet og til linjeføringer

Langt de fleste høringsvar taler enten for eller imod en eller flere af de tre foreslåede linjeføringer. Mange har holdninger til, hvilken af de foreslåede linjeføringer der vil have de største eller mindste påvirkninger af miljøet, naturen, naboer til vejstrækninger eller i relation til samfundsøkonomiske effekter, ekspropriationer eller støj. Nogle foreslår tilpasninger eller alternativer til de tre præsenterede linjeføringer.

Hovedparten af de indkomne høringsvar er meget kritiske over for projektet som sådan, herunder nødvendigheden af ny eller mere vej på strækningen. Flere mener således, at projektet er overflødigt, og at trafikken mellem Klode Mølle og Løvel via rute 13 afvikles tilfredsstillende. I kritikken er der ikke mindst fokus på påvirkninger af bysamfund og miljø, herunder klimapåvirkning, støj, ressourceforbrug mv. Et gennemgående træk i mange høringsvar er derudover et ønske om at vælge en linjeføring, der ikke kommer tæt på den skrivendes ejendom.

Flere anfører, at de planlagte strækninger skaber risiko for flaskehalsproblemer i begge ender, særligt i myldretider, og at de ikke forbinder relevante punkter på landkortet. Der argumenteres derfor for, at der bør skabes sammenhæng til eksisterende motorveje ved Pårup og/eller E45. Det anføres, at den manglende sammenhæng til motorvejsnettet betyder, at der skal anlægges tilslutningsanlæg, som senere vil blive overflødige, hvilket indebærer unødvendigt forbrug af ressourcer.

Flere borgere mener hertil, at de foreslåede motorvejsløsninger reelt kun er dyre omfartsveje uden om Viborg, som ikke løser de trafikale udfordringer. Andre mener endvidere, at det ikke vil give mening for trafik til og fra Viborg by at køre øst eller vest om før afkørsel til Viborg. En borger undrer sig over placering af henholdsvis den østlige og vestlige linjeføring samt afstanden ind til Viborg, og spørger, om man forventer, at trafikanter fra Skals, Virksund, Ulbjerg, Trend, Hvalpsund og længere fra nord kører omkring Viborg og tager en stor omvej mod øst eller vest for at komme på motorvejen. Der stilles spørgsmål ved, om der i forbindelse med motorvejsprojektet gennemføres en tilpasning af det kommunale vejnet i Viborg, der nogle steder er stærk belastet i myldretiden.

Mange er utilfredse med, at de foreslåede løsninger flere steder fører til parallelle veje, eksempelvis med veje både vest og øst om Nørre Knudstrup, ligesom Thorning ved alle løsninger vil være omkranset af veje. En borger mener, at det er både begrænsende for den nuværende by og muligheder for udvidelse, og at nye byggelinjer ud over ekspropriation også vil indskrænke udvikling i nuværende ejendomme.

En borger foreslår en række ændringer til de reducerede udgaver af både linjeføring vest og øst, ligesom den pågældende ønsker, at afslutningen ved Klode Mølle udføres svarende til det oprindelige projektforslag. Derudover ønsker samme borger, at der anlægges rastepads svarende til det oprindelige forslag, og at ladestandere og/eller tankstation genovervejes, samt at brooverføringer i videst muligt omfang anlægges som træbroer for at gøre projektet mere bæredygtigt. Ydermere ønsker samme borger, at tilslutningsanlægget ved Ulvedalsvej på rute 13 genbruges og ombygges, alternativt nedlægges og erstattes af en rundkørsel.

En borger mener, at en motorvej vil ødelægge Løvel, og at den ikke vil kunne føres videre fra Løvel, da det næste stykke af hovedvej 13 går mellem to bakker med en kirke og kirkegård.

En anden mener, at trængselsproblemerne på Østjysk Motorvej kan løses med etablering af en motorvej vest om Vejle, mens man på lokalt plan vil få mere ud af en udbygning af de eksisterende veje, herunder mod Århus, Herning og Skive samt udvidelse af den eksisterende Viborg Indre Ringvej.

Løvel Og Omegns Borgerforening (LOB) oplyser, at Løvels opland er Havris og Kistrup, og appellerer til, uanset valg af linjeføring, at man tænker over, hvordan borgere herfra fortsat let og sikkert kan komme til Løvel.

En række organisationer er meget kritiske overfor projektet, først og fremmest med henvisning til de store miljømæssige påvirkninger, og fordi der ikke vurderes at være et væsentligt behov. En række af disse organisationer ønsker ikke projektet i det hele taget, men hvis det skal gennemføres, foretrækkes 0+ løsningen. Blandt organisationer, der peger på 0+ løsningen er Den Grønne Ungdomsbevægelses lokalafdeling i Viborg, HærvejsmotorvejNEJTAK, Jyder Mod Overflødige Motorveje, Dansk Ornitologisk Forening, DOF, Nordvestjylland og Danmarks Naturfredningsforening i Viborg, Danmarks Naturfredningsforening Ikast-Brande, Danmarks Naturfredningsforening i Viborg, Silkeborg og sekretariatet i København.

Der er også kritik af, at der ikke fremlægges analyser af miljøpåvirkninger fra en samlet Midtjysk Motorvej, dvs. også strækninger nord og syd for projektet.

Dansk Erhverv støtter op om projektet, og hæfter sig ved, at en samlet Midtjysk Motorvej vil have en højere samfundsøkonomisk forrentning, og det ønskes, at strækninger nord og syd for projektet også anlægges. Det ønskes, at Midtjysk Motorvej projekteres til dobbelttrailere. Dansk Industri bakker op om projektet og finder, at det bør undersøges nærmere, hvordan der kan opretholdes et højt ambitionsniveau i forhold til varetægelse af naturhensyn, idet DI finder de gennemførte projektilpasninger uhensigtsmæssige. Hærvejskomiteen bakker op om projektet, og finder, at arbejdet med motorvejsstrækninger nord og syd for det aktuelle projekt bør igangsættes snarest muligt. Komiteen finder, at den linjeføring, som ud fra en samlet faglig betragtning er bedst, bør vælges.

Viborg Kommune udtrykker tilfredshed med, at Miljøkonsekvensvurderingen nu foreligger, og med at tidsplanen for anlæg med færdiggørelse i 2032 fortsat er gældende. Kommunen finder ikke, at 0+ løsningen lever op til formålet med projektet. Kommunen understreger, at der er behov for at videreføre projektet med nord og syd, og for at træffe beslutning om den fulde motorvejsstrækning fra Hobro til Haderslev. Mindretallet i kommunalbestyrelsen, Socialistisk Folkeparti, Alternativet og Enhedslisten har i et hørings svar anbefalet 0+ løsningen.

Skive Kommune anbefaler, at motorvejen anlægges vest om Viborg, idet denne løsning vurderes at give de bedste udviklingsmuligheder for kommunens borgere og virksomheder og for regionen som helhed.

Ikast – Brande Kommune finder ikke, at det er hensigtsmæssigt at afslutte projektet ved Klode Mølle, motorvejsstrækningen bør videreføres til Herningmotorvejen. Der henvises endvidere til køproblemer ved rampeanlæg 35, Pårup, og det forventes, at denne udfordring vil stige i fremtiden. Der er af hensyn til borgerne ønske om en snarlig fastlæggelse af linjeføringen mod syd.

Silkeborg Kommune anbefaler en østlig linjeføring, der går fra Klode Mølle, videre mellem Thorning og Kjellerup til Løvel. En østlig linjeføring vil give størst aflastning af E45 og vil efter kommunens opfattelse give de bedste udviklingsmuligheder, herunder i Kjellerup. Der henvises til placeringen af virksomheder i kommunen, som vil have størst glæde af en østlig linjeføring, og det anføres, at kun denne lever op til det i kommissoriet beskrevne formål med projektet. Endvidere anfører kommunen, at økonomien i de 3 linjeføringer ikke er sammenlignelig, da den vestlige linjeføring er kortere. Silkeborg Kommune anfører i et teknisk høringsbidrag sendt til Vejdirektoratet, at man ønsker en opgradering af rute 52 for at kunne håndtere en større trafikbelastning, og man finder, at den nødvendige udbygning af kommunale veje bør medfinansieres af Vejdirektoratet. Endvidere ønskes skærende kommune- og parallelveje prioriteret, og trafikens ønskes opretholdt under anlægsarbejdet.

Styrelsen for Grøn Arealomlægning og Vandmiljø anbefaler 0+ løsning med henvisning til, at denne samlet set har den mindste påvirkning af natur og landskab.

Banedanmark oplyser, at ingen af linjeføringerne påvirker Banedanmarks Signalprograms fiberkabler. Der anmodes om, at Vejdirektoratet kontakter Banedanmark inden den endelige detailprojektering af det valgte projekt, så der kan afgives bemærkninger til de konkrete konstruktioner, bl.a. med udgangspunkt i de på det tidspunkt aktuelle planer for placering af fiberkabler.

### **Vejdirektoratets bemærkninger**

Udarbejdelse af miljøkonsekvensvurdering og beslutningsgrundlag for større vejprojekter igangsættes på baggrund af politiske beslutninger. Motorvej på strækningen Klode Mølle - Viborg - Løvel indgår i Aftale om Infrastrukturplan 2035 fra 28. juni 2021. Aftalen er indgået af et bredt flertal i Folketinget. Det fremgår af aftalen, at parterne tager endelig stilling til linjeføringen for projektet, når Vejdirektoratet har udarbejdet et beslutningsgrundlag herfor.

Det fremgår også af aftalen, at der vil blive anlagt motorvej på strækningen fra Give til Billund. Aftalen indeholder også fravalg af en række linjeføringer, som Vejdirektoratet tidligere har arbejdet med, og disse indgår derfor ikke i det videre arbejde.

For så vidt gælder øvrige strækninger nord og syd for projektet indgår det i aftalen af 28. juni 2021, at disse kan prioriteres i en kommende infrastrukturplan for perioden efter 2035.

Den fremlagte miljøkonsekvensvurdering omfatter således alene strækningen Klode Mølle - Viborg - Løvel. Det er praksis ved beregning af trafikale effekter, at projekter, som allerede er besluttet og finansierede, indgår i grundlaget for beregningerne. Således indgår strækningen Give – Billund i forudsætningerne, men øvrige del af en Midtjysk Motorvej, som måtte blive besluttet på et senere tidspunkt, indgår ikke.

Vejdirektoratet har gennemført omfattende analyser af de 3 forskellige linjeføringer på strækningen Klode Mølle - Viborg - Løvel. Analyserne omfatter bl.a. påvirkning af natur og mennesker, herunder støj, trafikale effekter, anlægs- og samfundsøkonomi, arealbehov, mv. Analyserne er inden for rammen for projektet gennemført med de bedste tilgængelige metoder, og resultaterne er fremlagt for offentligheden.

De trafikale effekter af de 3 linjeføringer er beregnet med Grøn Mobilitetsmodel (GMM), der anvendes ved alle store vej- og baneprojekter. Modellen er gennem en årrække udviklet af Danmarks Tekniske Universitet (DTU) og Vejdirektoratet. Modellen, som beregner trafikale effekter på både eksisterende og planlagte vejstrækninger, udgør det bedste tilgængelige værktøj. Modelberegninger af den fremtidige udvikling vil i sagens natur være forbundet med usikkerhed, som er størst på mindre veje. Usikkerhed om effekterne på større veje vurderes at være i størrelsesordenen 10 pct.

I forhold til tilpasning af det kommunale vejnet til den linjeføring, der måtte blive valgt, oplyser Viborg Kommune i sit høringssvar, at kommunen agter at foretage de nødvendige trafikale tilpasninger og udbygninger i det kommunale vejnet for at sikre den bedst mulige trafikafvikling i området.

Silkeborg Kommunes ønske om statslig medfinansiering af udbygning af det kommunale vejnet er noteret, men det er ikke en del af projektet og indgår ikke i Vejdirektoratets planlægning. For så vidt gælder trafikafvikling under anlægsarbejdet, vil denne blive planlagt i en senere fase i dialog med kommunerne.

Vejdirektoratet er enig i, at det kræver særligt fokus at skabe en hensigtsmæssig tilslutning af en ny motorvej til det eksisterende vejnet på rute 13 i nord og syd. Det er Vejdirektoratets opfattelse, at det vil være muligt med de skitserede løsninger at skabe tilslutninger, som er forsvarlige i forhold til trafikafvikling og –sikkerhed. Vejdirektoratet overvåger løbende trafikafviklingen på statsvejnettet, både forhold til fremkommelighed og trafiksikkerhed, og strækningen inkl. tilslutningsanlæg vil efter færdiggørelse indgå i denne overvågning. For så vidt gælder den vestlige linjeføring, hvor motorvejen af økonomiske hensyn er forkortet i den nordlige del syd for Løvel, henvises der til afsnittet om den vestlige linjeføring for nærmere bemærkninger.

De planlagte tilslutningsanlæg er designet til at kunne håndtere modulvogntog med en længde på op til 25 m., men er som udgangspunkt ikke designet til også at kunne benyttes af de lange dobbeltrailere (EMS2 vogntog) med en længde på op til 34 m., som er omfattet af den igangværende forsøgsordning.

Hvis nettet for kørsel med dobbeltrailere udvides til også at omfatte en motorvej øst eller vest om Viborg, vil de relevante tilslutningsanlæg kunne designes til også at kunne betjene de lange vogntog. Dette vil i givet fald være et politisk tilvalg til projektet.

## Trafikale forhold

Flere henviser til, at der ofte er trængselsproblemer på E45 og andre steder på vejnettet, og at der derfor er god ræson i at tænke i aflastnings- og udbygningsmuligheder. Mange er derimod bekymrede for, at mere vej vil medføre flere biler og dermed mere trafik og støj. Enkelte andre tvivler på, at trafikmængderne i fremtiden vil stige, eftersom der fødes færre børn nu sammenlignet med tidligere. Blandt andet af den grund mener mange, at projektet helt kan undværes. I det hele taget er mange usikre på, om projektet reelt er nødvendigt. En borger henviser til, at de fremlagte trafikberegninger viser, at der nu og i mange år frem i tiden kun er kapacitetsproblemer omkring Viborg. Nogle frygter, at alle de tre fremlagte løsninger blot vil føre motorveje og

motorvejslignende veje fra landevej til landevej og skabe trafikproblemer på de tilstødende strækninger af A13, der ikke udbygges.

Der efterlyses fra flere konkret svar fra Vejdirektoratet på, hvad den tidsmæssige besparelse ved motorvej vest eller øst om Viborg vil være.

Flere mener, at erhvervslivets behov ikke opfyldes af projektet uanset ruteføring, og at lastbiltrafikken også fremover vil vælge at følge A13 for at spare køretid og brændstof. En borger foreslår, at man spørger vognmændene, hvilken vej de foretrækker at køre. En anden mener, at en del tung trafik vil vælge at køre ad den eksisterende rute 13, da der her er mulighed for at holde rast og overholde køre-/hviletid, samt at der for lastbiler næppe vil være en signifikant tidsmæssig gevinst ved at anvende motorvejen, da disse højst må køre 80 km/t. En anden borger mener i forlængelse heraf, at den nuværende A13 kun i begrænset omfang tilbyder rastemuligheder for især lastbiler, og påpeger, at den eneste rasteplads med toilet er placeret nord for Viborg på den del af rute 13, hvor der vil efter planen etableres motorvej. Det anføres, at der ved anlæg af motorvej vil blive behov for yderligere rastemuligheder, og at der ikke er taget højde for dette i det offentliggjorte projektmateriale.

Mange ser med bekymring på, at projektet vil afskære flere veje og dermed generere mere lokal omvejskørsel, til skade for både klimaet og lokal rejsetid.

En borger mener, at man, hvis løsningen bliver en motorvej, bør overveje at sætte hastighedsgrænsen til 110 km/t på hele strækningen af hensyn til støj, klima og økonomi.

Andre beskriver, at det allerede i dag er svært at komme fra sideveje ud på A13 i bil, navnlig i myldretiderne, og mange frygter, at denne problematik kun vil blive forværret, hvis hastighedsgrænsen sættes op, og trafikmængden stiger.

En borger mener, at der er for mange halvtomme biler på vejene, samt at kapaciteten på motorvejen ikke udnyttes.

En anden borger mener, at der lægges utilstrækkelig vægt på bæredygtige transportløsninger, og at ressourcerne til motorvejsprojektet bedre kunne anvendes til at fremme bæredygtige løsninger. Ydermere mener samme borger, at alternativer som øget kapacitet i den kollektive trafik, især togbaserede løsninger, kunne dæmpe behovet for en ny motorvej og samtidigt reducere klimaaftrykket, ligesom øget fokus på muligheden for hjemmearbejdspladser kunne medføre, at arbejdsstyrken ikke skal transportere sig fra hjemmebolig til arbejdsplads, hvorved der bliver plads på det allerede eksisterende vejnet. I flere hørings svar anføres lignende overvejelser.

En borger mener, at det klinger hult at bruge lufthavnen ved Karup som argument for motorvejen, eftersom ikke mange flyver derfra eller dertil.

En anden mener, at en motorvej ikke vil have nogen betydning for transport af varer, der kommer med skib, specifikt til industrihavnen i Aarhus.

### **Vejdirektoratets bemærkninger**

Trafikmodelberegninger viser, trafikken på rute 13 nord og syd for projektstrækningen vil stige efter gennemførelse af projektet. Ved udbygning af rute 13 eller motorvej vest om Viborg er

stigningen i størrelsesorden 2.000 til 2.500 køretøjer pr. døgn. Linjeføringen øst om Viborg vil tiltrække mere trafik, og medføre en stigning på ca. 6.000 køretøjer på rute 13 syd for Klode Mølle og formentlig også en større stigning i trafikken på strækningen nord for Løvel.

Det er - i sagens natur – vanskeligt at forudsige transport- og kørselsbehov i fremtiden. Historiske data viser en generel stigning i biltrafikken i takt med den økonomiske udvikling i samfundet og en øget tilgængelighed til privatbil. Ligeledes har en række omkostninger forbundet med vejtransport været faldende over en årrække. Modelberegninger med Landstrafikmodellen (LTM) - og senere Grøn Mobilitetsmodel (GMM) vurderes som ret sikre på et 10 – 20-årigt perspektiv, men udviklingen på længere sigt er mere usikker. Formentlig vil den langsigtede udvikling i vejtrafikken også i høj grad være præget af den fremtidige udvikling indenfor selvkørende køretøjer, der potentielt også vil åbne for nye trafikantgrupper.

I notatet ”Trafikale effekter af Midtjysk motorvej” på projektets hjemmeside (<https://api.vejdirektoratet.dk/sites/default/files/2024-09/Trafikale%20effekter.pdf>) findes på side 8 en figur med eksempler på sparet køretid for en rejse med udgangspunkt i Viborg. For det valgte tureksempel opnås køretidsbesparelse på op til 5 min.

Tidsgevinster for tunge lastbiler vil ved motorvejsløsningerne være mindre end tidsgevinsterne for personbiltrafik. Til gengæld vil fremkommelighed, regularitet, trafiksikkerhed og komfort formentlig være højere ved benyttelse af motorvejen.

De planlagte rasteanlæg henholdsvis sydøst og vest for Viborg indgår ikke i det endelige projekt af hensyn til den afsatte anlægsramme.

De to motorvejsløsninger er designet til den generelle hastighedsgrænse på motorvejsnettet. En lavere hastighedsgrænse vil medføre mindre tidsgevinster for trafikanter.

Den nuværende rute 13 (A13) vil få en væsentlig trafikal aflastning på strækningen mellem Klode Mølle og Viborg nord ved de to motorvejsløsninger. I løsningen med udbygning af rute 13 vil der skulle ske en lang række ændringer af det lokale vejnet og alle ejendomme langs strækning vil i denne løsning skulle vejbetjenes ad lokalveje langs rute 13.

Typisk udgør kollektive rejser mellem bolig og arbejde i området udenfor hovedstadsområdet en meget beskedent andel af den samlede rejseaktivitet mellem bolig og arbejde. Selv en massiv forøgelse af den kollektive trafik i Midtjylland kan ikke forventes at reducere pendling med bil væsentligt.

Vejdirektoratet har ikke vurderet en ny motorvejs eventuelle betydning for Midtjyllands Lufthavn.

## Bemærkninger til de tre løsninger

### Vestlig linjeføring

Mange mener, at en vestlig linjeføring vil være at foretrække, herunder for erhvervsvirksomheder i det vestlige Viborg og for fremtidige byudviklingsmuligheder. Andre påpeger, at linjeføringen også vil skabe bedre muligheder længere mod vest, herunder på Salling. Der henvises til, at vestlig

linjeføring kan minimere den tunge trafik gennem Viborg. Det anføres, at linjeføringen vil skabe mest sammenhængskraft i Jylland og også gavne det nye fængsel i Frederiks vest for Viborg grundet bl.a. tæthed til motorvejsnettet, sikker transport af gods og indsatte, samt bedre muligheder for at tiltrække medarbejdere fra et større geografisk område. Tilsvarende henvises til adgangen til Karup Lufthavn, som er vigtig af sikkerhedsmæssige hensyn. Det anføres fra en borger, at en vestlig linjeføring kan danne grundlag for nye erhvervs- og/eller boligmuligheder eller for udvidelse af eksisterende.

Mange argumenterer for en vestlig linjeføring med henvisning til, at den samlet påvirker natur og mennesker mindre end en østlig linjeføring. Der peges især på påvirkning af den uforstyrrede og beskyttede natur i Nørreådal og på store konsekvenser for landsbyer og kulturmiljøer, herunder Tapdrup, Sdr. Rind m.fl. Det anføres fra andre, at terrænet vest for Viborg er fladere, og dermed kræver mindre dræning, mv. af motorvejen.

Der er i høringssvarene også mange argumenter mod en vestlig linjeføring. Der henvises bl.a. til, at linjeføringen kun i begrænset omfang aflaster E45, og dermed ikke lever op til formålet med projektet. Man henholder sig til, at der ikke vil være meget trafik på motorvejen, der primært forbinder en række mindre bysamfund. Der er omfattende kritik af linjeføringens påvirkning af en række bysamfund og af konkrete ejendomme. I det følgende gennemgås disse nærmere.

Flere er utilfredse med, at Kistrupvej ved Løvel lukkes i den sydlige ende som følge af projektet, og at mange ejendomme og landbrugsarealer vil blive afskåret fra tilkørsel til A13 og dermed lukket inde på den nordlige og vestlige side af motorvejen. Nogle beder om, at Kistrupvej bevares ved en underføring og forlængelse til Navntoftevej for at spare omvejskørsel enten via Havrisvej til Løgstørvej eller mod Løvel for at komme til Viborg. En borger foreslår, at en sådan underføring samtidig kan fungere som faunapassage. Andre ønsker en forbindelsesvej, eventuelt som grusvej, mellem Kistrupvej 12 og Nauntoftevej 8. Nogle borgere påpeger i den forbindelse, at Kistrupvej dagligt benyttes af hjemmeplejen og endvidere af beredskab som stikvej fra Ålborgvej mod Løgstørvej, foruden af områdets beboere og erhvervsdrivende, ligesom flere vil være udfordrede af at have matrikler på begge sider af en potentiel vestlig linjeføring. En borger mener, at en lukning af Kistrupvej i den sydlige ende vil have negativ indvirkning på ejendomsværdier i området, og påpeger desuden vigtigheden af, at skolebusser kan betjene området uden at skulle tage lange omveje ad ikke-trafiksikre ruter. Endvidere mener samme borger, at det for beboere på den vestlige side af vejen vil være vanskeligt, hvis ikke umuligt, at få adgang til cykelstien uden at tage en lang omvej, hvis den nye cykelsti etableres på den østlige side af motorvejen. Flere påpeger, at lukning af Kistrupvej vil medføre øget lokal transporttid, herunder for landbrugsmaskiner, med øget CO<sub>2</sub>-udslip og brændstofforbrug til følge.

En borger oplyser, at beboere på Navntoftevej ved valg af en vestlig linjeføring vil blive afskåret fra cykelstien på Ålborgvej til Viborg, og at dette er den eneste vej med cykelsti. Samme borger ønsker en tunnel, så landmænd kan komme frem og tilbage på deres jord og ikke skal køre store omveje for at tilgå jorden.

En række høringssvar udtrykker bekymring for konsekvenserne for beboere i Løvel. Heriblandt mener Løvel Og Omegns Borgerforening (LOB) at en vestlig linjeføring vil øge trafikmængden på A13, og at det derfor er vigtigt at etablere bedre og sikrere tilkørsel fra Løvel til A13. Endvidere

påpeger LOB og andre, at der allerede i dag er udfordringer med dette, og at der desværre jævnligt er trafikulykker i krydset ved Søndergade.

En borger anfører, at den vestlige linjeføring ikke løser denne problematik, og foreslår i stedet, for at undgå krydsende trafik, at man fører Søndergade under A13 og etablerer en indfletning mod syd. Alternativt ønsker den pågældende, at højresvingbanen ind mod Søndergade bliver flyttet væk fra A13, da man ikke kan se, hvad der gemmer sig bag de biler, der vil svinge til højre ad Søndergade.

Der er mange høringsvar fra beboere i Kølsen og Kølsengårde samt langs Kølsenvej og Ravnehøjvej, der er bekymrede for et stigende trafikpres og oplyser, at mange trafikanter allerede i dag benytter Kølsenvej og Ravnehøjvej for at komme mellem rute 533/Løgstørvej og A16/Skivevej, herunder også en del tung trafik. En borger oplyser, at Kølsenvej allerede i dag er meget trafikeret af tunge traktorer, der kører i døgndrift gennem byen, især i højsæsonen. Kombineret med de mange vejbump og indsnævringer vil det medføre trafikpropper, hvis der kommer mere trafik fremover.

Andre opfordrer til, at der etableres en lukket cykelsti langs Kølsenvej fra Kølsen og ind til Løgstrup. Det oplyses, at vejene i lokalområdet bruges af mange børn, gående, cyklende og også cykelklubber. Nogle er endvidere bekymrede for, om lerunderlagene under Kølsenvej vil kunne bære den øgede trafikmængde, og oplyser, at undergrunden under vejen er meget våd især mellem Kølsenvej 56 og Kølsenvej 48. Andre mener, at der som minimum bør sættes gennemkørsel forbudt skilt op ved Løgstørvej og Kølsenvej samt fra Ravnehøjvej mod Kølsen. Andre borgere frygter, at deres udkørsel til Kølsenvej vil blive besværliggjort, hvis vejen fremover skal bære 1.500 biler per døgn.

En borger ønsker, at der etableres en cykeltunnel under eller cykelbro over motorvejen ved Brunbankevej, hvis Brunbankevej lukkes, da den er nuværende cykelrute. Lukning vil flytte skolevejen fra sikre veje ud på den trafikerede Løgstørvej. En anden oplyser, at der p.t. arbejdes med byggeanmodning for en kvægfarm i området, som kan betyde, at der vil komme 3-4.000 kvægtransporter ekstra om året – og at denne ekstra trafik skal via Ravnehøjvej, hvis Brunbankevej lukkes, hvorved de nuværende trafikproblemer med tung landbrugstrafik på Ravnehøjvej øges. Derfor ønsker den pågældende, at Brunbankevej holdes åben.

Viborg Kommune anbefaler i sit høringsvar, at der ved valg af vestlig linjeføring anlægges et fuldt eller reduceret tilslutningsanlæg ved Løgstørvej. Skive Kommune finder det yderst vigtigt, at der sikres en god tilkobling ved Løgstrup. Forslaget anføres også i mange høringsvar fra borgere, virksomheder mv. for at undgå eller reducere mertrafikken på lokale veje.

Det foreslås, at Skivevejen føres på bro over motorvejen, og at motorvejen ved Rogenstrup Sø/Løgstrup graves ned, så motorvejen holdes minimum 4 m under terræn fra faunapassagen sydøst for Rogenstrup og frem til under Skivevejen. Endvidere foreslår samme gruppe af borgere, at den planlagte vestvendte jordvold ved den sydgående tilkørselsrampe hæves med 1,5 m på det laveste sted, så hele vejstrækningen på sydgående tilkørselsvejbane holdes minimum 4 m under ovenliggende terræn langs hele tilkørselsstrækningen, og at beplantning på voldens kant overvejes langs hele tilkørselsrampen. Ydermere ønsker samme borgere, at hastighedsgrænsen på Skivevejen på strækningen fra Løgstrup via Rogenstrup til motorvejskrydset ved tilkørselsrampen nedsættes til maksimalt 70 km/t, samt at der etableres støjreducerende asfalt på Skivevej ud for de sammenhængende beboede områder, herunder ved Rogenstrup Sø. Endelig oplyser denne

borgergruppe, at der allerede i dag er problemer med udkørsel til Skivevej fra Løgstrup og Rogenstrupvej, og at denne problematik må ventes at blive forværret, hvis trafikmængderne øges. Derfor foreslår de pågældende, at der etableres lysregulering ud for Rogenstrupvej, at trafikken fra Løgstrup og Ravnehøjvej bindes sammen med den nordvendte tilkørsel til det foreslåede vejkryds. Der fremsættes en række konkrete forslag til signalanlæggets udformning.

En borger ønsker, at motorvejsforløbet omkring Rogenstrupvej placeres 80 meter længere mod vest end i den nuværende linjeføring.

Ejeren af ejendommen Skivevej 41B oplyser, at ejendommen vil blive betydeligt belastet af den foreslåede vestlige linjeføring i form af både arealafgivelse, støj, forurening og forringelse af den rekreative værdi. Endvidere oplyser den pågældende borger, at ejendommen har to adgangsveje fra Skivevej, som man forventer opretholdt – dels via Biostrø, Skivevej 41, til hovedejendommen og dels via en markvej til den gamle grusgrav.

Der udtrykkes bekymring for linjeføringens konsekvenser for Løgstrup, herunder ikke mindst i forhold til støjpåvirkning. Løgstrup Borgerforeningen (LOB) har i et høringssvar indsendt en række bemærkninger og forslag, herunder at motorvejen rykkes tættere på Viborg. Det foreslås bl.a. at Skivevej føres over motorvejen, og ikke – som i projektforslaget – at motorvejen føres over Skivevej. Der spørges til de økonomiske konsekvenser af et sådant forslag. Der ønskes en rundkørsel ved Løgstrup, som skal trafikafvikle Skivevej, Hovedgaden i Løgstrup, Rogenstrupvej mod Kirkebæk samt Ravnhøjve mod Kølsen. Der ønskes endvidere nedsat hastighedsgrænse på Skivevej. Endvidere ønskes støjdæmpende asfalt, beplantning og støjskærm.

Nogle er utilfredse med, at den vestlige linjeføring kommer tæt på Romlund by og frygter både støj og forværret luftkvalitet. En borger foreslår, at vejen i stedet føres på den anden side af ejendommen Aasgaard af hensyn til Romlund-boernes trivsel og livskvalitet, og mener, at denne ændring af vejens forløb også vil give en mere logisk og lige linjeføring mod Rogenstrupvej. En anden ønsker tilsvarende, at vejen føres gennem de åbne områder mellem Romlund og Kirkebæk.

Nogle borgere er bekymrede for øget støj og stigende trafikmængder samt den planlagte omlægning af Jegstrupvej Vest, hvor vejen kommer meget tæt på og inddrager dele af de pågældendes ejendom. Af den grund ønsker disse borgere, at vejen flyttes mod vest.

Viborg Kommune anfører, at en vestlig linjeføring bør forberedes for tilslutning af den forlagte rute 26 ved Ravnstrup, så trafikken ledes uden om Viborg by. Endvidere ønskes skærende kommunevej med skolebuskørsel mellem landsbyer opprioriteret med over-/underføringer eller parallelveje til nærmeste over-/underføring.

Flere frygter, at en vestlig linjeføring vil give øget trafik på Holstebrovej mellem Viborg og Ravnstrup. En borger oplyser hertil, at det allerede nu er en udfordring at komme ind og ud fra flere sideveje til Holstebrovej, navnlig om morgenen og eftermiddagen. Samme borger frygter for de bløde trafikanters sikkerhed, herunder skolebørns.

Mange borgere, foreninger og virksomheder er bekymrede for, at Gårdsdalvej lukkes som følge af en vestlig linjeføring, idet denne vej af flere beskrives som en central færdselsåre mellem bl.a. Hald Ege Skole, idrætscenter og fritidsaktiviteter. Af den grund ønsker mange en under- eller overføring

her. Det vurderes, at lukning af Gårdsdalvej vil give en markant stigning i trafikken på Hellerupvej og i Finderup By.

Hald Ege Idrætscenter (HEI) mener, at lukning af Gårdsdalvej vil påvirke både idræts- og skoleliv i væsentlig negativ grad samt ikke mindst påvirke logistikken for borgere i Hald Ege Skoledistrikt, hvoraf mange bor i Ravnstrup og omegn. HEI frygter, at både foreningsaktiviteter, medlemsantallet i foreningerne og i sidste ende økonomien i Idrætscenteret vil blive påvirket, fordi mange i stedet måske vil søge andre muligheder i Viborg.

Også Hald Ege-Ravnstrup KFUM's Idrætsforening (HARKFUMI) frygter medlemsfrafald, tab af ressourcepersoner og forringet økonomi. Endvidere vurderer HARKFUMI, at en lukning af Gårdsdalvej vil få konsekvenser for Hald Ege Skole, Hald Ege Friskole, børnehaver og vuggestue i Hald Ege, og at også dette vil påvirke HARKFUMIs medlemstal.

Dette suppleres af en række borgere, foreninger, virksomheder og institutioner og også Ravnstrup Kultur- og Borgerforening (RKB), som påpeger, at en lukning af Gårdsdalvej vil afskære nogle af byens borgere fra selve Ravnstrup, og at alle husstande på Gårdsdalvej i dag har naturlig tilknytning til Ravnstrup, men at det vil blive besværliggjort for dem, der bor sydøst for en fremtidig afspærring, ligesom flere landmænd og virksomheder vil få deres arealer overskåret af en vestlig linjeføring, herunder på Ravnstrupvej, Jegstrupvej og Møgelkjærvej. RKB nævner desuden, at Ravensbjerg IF har træning for langt de fleste hold i Hald Ege på banerne ved skolen, imens de ældste børn og seniorer spiller kampe i Ravnstrup, hvor der ligeledes er klubhus, som står foran udbygning for at samle aktiviteter for Ravensbjerg IF og Ravnstrup Forsamlingshus. RKB frygter, hvis Gårdsdalvej lukkes, at det ikke længere vil være naturligt for Ravensbjerg IF at have aktiviteter ved Ravnstrup Stadion og i klubhuset.

Viborg Idrætsråd (VI) ser som konsekvens af en lukning af Gårdsdalvej blandt andet, at deltagelse i idræt og frivillighed gøres mere tidskrævende og besværlig, og at nogle vil fravælge foreningslivet eller søge mod foreninger i Viborg, hvorved et værdifuldt lokalt fællesskab går tabt, ligesom flere tilbud vil lukke ned. Endvidere frygter VI, at presset på allerede belagte idrætsfaciliteter i Viborg vil stige u hensigtsmæssigt. Nogle virksomheder oplyser, at en lukning af Gårdsdalvej kan medføre lukning af de pågældende virksomheder samt relaterede erhverv og tilbud, herunder et planlagt tilbud til udsatte og sårbare.

I mange høringssvar udtrykkes der bekymring for påvirkningen af Finderup. Grundejerforeningen Benediktevej (GFB) mener, at den vestlige linjeføring vil komme for tæt på Finderup, ødelægge unik natur og skade menneskers livskvalitet, herunder grundet støjpåvirkning. Eksempelvis nævner GFB den rekreative værdi ved Finderups kulturhus med blandt andet shelter og grønne områder. På den baggrund ønsker GFB, at linjeføringen trækkes længere mod vest. En anden borger mener, at Finderup som bysamfund vil få et regulært dødsstød, hvis en vestlig linjeføring realiseres, og at dette også vil smitte negativt af på Viborg, idet mulighederne for yderligere byudvikling i Finderup er store, ligesom omgivelserne har meget at byde på, herunder i form af naturturisme og rekreative arealer til bl.a. motion.

En borger undrer sig over, at der ved den vestlige linjeføring ikke er redegjort for konsekvenserne for Trehuse, hvis denne afbrydes ved Hvamvej.

En borger spørger, hvad der sker med adgangen til grusgraven, hvis Karuphøjvej lukkes ud mod Herningvej, og om al den tunge trafik fremover skal via Karuphøjvej og gennem Skelhøje by. En anden ønsker, at udkørslen til Herningvej/rute 12 bibeholdes af hensyn til transport til og fra den pågældendes landbrugsvirksomhed, så man undgår at køre gennem Skelhøje, hvor der er mange chikaner, og hvor beboerne i forvejen er plaget af tung trafik gennem byen.

Nogle mener, at den vestlige linjeføring kommer for tæt på Gråmose og vil give betydelig mere støj for naboerne. Endvidere finder nogle borgere det meget skuffende, at der ikke er planlagt støjværn ved Gråmose samt i Kompedal Plantage. Det påpeges i et andet svar, at linjeføring tæt på plantageområder indebærer, at der er begrænsede muligheder for erhvervsudvikling langs motorvejen.

En borger anfører, at den vestlige linjeføring vil afskære en lille del af borgerne i Silkeborg Kommune fra den øvrige del af kommunen. Og samtidig vil motorvejen afskære adgangen til Kompedal Plantage for mange borgere i kommunen, og det vil give merbelastning af det lokale vejnet.

### **Vejdirektoratets bemærkninger**

Etablering af en ny motorvej vil uvægerligt medføre gener for omgivelserne og naboerne til vejen i form af bl.a. støj, ændret udsigt, inddragelse af arealer og ændringer i det lokale vejnet. Der er i arbejdet med motorvejen foretaget en lang række af afvejninger imellem forskellige hensyn til naboer, natur, landskab, fortidsminder mm., men der er også en række vej- og anlægstekniske forhold, som skal tages i betragtning ved udformningen af vejanlægget, sammen med et hensyn til den økonomiske omkostning ved at bygge vejen.

Det vil ikke være muligt at lave et vejanlæg, der vil være den bedste løsning på alle de ovennævnte områder, men i arbejdet med planlægning af motorvejen er generelt tilstræbt, at vejen placeres i en god afstand til byer og landsbyer på strækningen.

På grund af anlægstekniske forhold og projektets anlægsøkonomi, vil det være nødvendigt at afbryde nogle af de nuværende lokalveje omkring motorvejen. Behovet for at opretholde lokalveje på tværs af motorvejen er drøftet med de berørte kommuner, hvorefter Vejdirektoratet har besluttet hvilke veje, der skal opretholdes. Som udgangspunkt må trafikanter i bil tåle en vis omvejskørsel, mens det har haft prioritet at opretholde en forbindelse på tværs af motorvejen på lokaliteter med en betydelig fodgænger- og cykeltrafik.

Løsningen med motorvej vest om Viborg afsluttes ca. 2,5 km syd for Løvel, hvor motorvejen kobles sammen med den nuværende rute 13. Der vil i denne løsning ikke ske ændringer på den nuværende rute 13 på strækningen forbi Løvel. Udkørselsforholdene for trafikanter fra Løvel vil blive lidt vanskeligere i forhold til en situation uden motorvejsprojektet. Motorvejen forventes i 2040 at medføre, at trafikken på rute 13 syd for Løvel vil blive forøget fra 13.600 til 15.600 køretøjer i døgnet, og det vurderes, at det på et senere tidspunkt kan blive nødvendigt at forbedre forholdene for udkørsel fra Søndergade i Løvel.

Vejdirektoratet har på baggrund af de indkomne høringssvar undersøgt forskellige muligheder for forbedring af forholdene ved ind- og udkørsel fra Søndergade til rute 13. En løsning med signalregulering og ombygning af rute 13 på en kortere strækning med svingbane og

accelerationsbane, vurderes at være en god løsning. Disse ændringer har et anlægsoverslag på 9,1 mio. kr., og skal i givet fald medtages som et tilvalg til motorvejsprojektet.

Det er Vejdirektoratets vurdering, at etablering af motorvejen i en linjeføring vest om Viborg ikke vil medføre en uacceptabel stigning i trafikken på kommunevejene Kølsenvej og Ravnehøjvej. Der skal i en senere fase i projektet være fokus på vejvisning til motorvejen, sådan at trafikken ikke ledes af de mindre kommuneveje i området. Cykelsti langs kommunevejen Kølsenvej indgår ikke i motorvejsprojektet.

Det er korrekt, at Brunbankevej lukkes, hvis motorvejen bygges i linjeføringen vest om Viborg. Cyklister og andre trafikanter mod syd og sydøst må fremover anvende Lyngsøvej og Løgstørvej i stedet for Brunbankevej og Løgstørvej.

Kistrupvej afbrydes hvor den vestlige linje krydser Kistrupvej ca. 500 m vest for rute 13. Lodsejere langs Kistrupvej får i fremtiden adgang til rute 13 via Rosbjergvej syd for Løvel. Alternativt kan man komme på tværs af motorvejen ad Løgstørvej, som bliver ført over motorvejen.

Et tilslutningsanlæg ved Løgstørvej vil komme til at ligge tæt på tilslutningsanlægget ved Skivevej. Den trafikale analyse viser at ca. 60% af trafikken på Løgstørvej i dag kører ind til Viborg, og at andelen af trafikken, der skal mod syd og sydvest i dag, udgør ca. 15-20%. Trafikken igennem et tilslutningsanlæg ved Løgstørvej vil være 1200-1600 biler i 2035, hvilket må vurderes at være en lille trafikmængde. Derfor er et tilslutningsanlæg ved Løgstørvej fravalgt. I fremtiden vil trafikanter kunne komme på motorvej ved Skivevej, samt via rute 13 ved Rosbjergvej og Havrisvej ved Løvel.

Motorvejen ligger i terræn ved Skivevej, og er placeret så lavt som det er muligt i terrænet. Motorvejen kan ikke graves ned og derved føre Skivevej over motorvejen grundet afvandingsmæssige hensyn. Der kan arbejdes med terrænregulering omkring rampen og i området mellem motorvej og rampe for at opnå en mulig støjreducerende effekt. Det forventes at nedsætte hastigheden til 70 km/t gennem tilslutningsanlægget, hvor der anlægges signalregulerede kryds. Udfordringer ved udkørsel til Skivevej fra kommunevejene Rogenstrupvej og Ravnehøjvej skal drøftes med kommunen.

Motorvejen vil komme til at forløbe gennem naturområdet Morville Plantage, hvis den flyttes længere mod vest ved Finderup. I Morville Plantage findes grupper af fredede fortidsminder som vil blive gennemskåret af motorvejen. På vestsiden af motorvejen løber store ledninger med olie og gas. Derfor er motorvejens forløb mellem plantagen, ledningsanlægget, fortidsminderne og Finderup den bedst mulige placering i området.

Holstebrovej: Trafikmodelberegninger forudsiger, at trafikken på Holstebrovej øst for Ravnstrup vil falde med ca. 1.500 køretøjer i døgnet ved etablering af en motorvej vest om Viborg. Vest for Ravnstrup vil trafikken på Holstebrovej ifølge modelberegningerne stige med ca. 500 køretøjer i døgnet.

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 knallertrafikken 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 anlægsokonomiske konsekvenser ved en sådan løsning.

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

Støjmodelberegninger for linjeføringen vest om Viborg viser, at en enkelt ejendom vest for Finderup vil blive belastet med støj over den vejledende grænseværdi på 58 dB, mens langt størstedelen af selve Finderup vil opleve et støjniveau under 53 dB. Vejdirektoratet har på den baggrund ikke fundet grundlag for etablering af støjafværgeforanstaltninger ved Finderup.

I Miljøvurderingen findes kort, der viser det beregnede støjniveau på facaden af ejendommene i området via dette link: [Konsekvenser i driftsfasen - Miljøkonsekvensrapport - Klode Mølle - Løvel - Niras a/s](#). Selvom støjniveauet ved Finderup generelt forventes at ligge betydeligt under den vejledende støjgrænse, vil motorvejen stadig være tydeligt hørbar i Finderup.

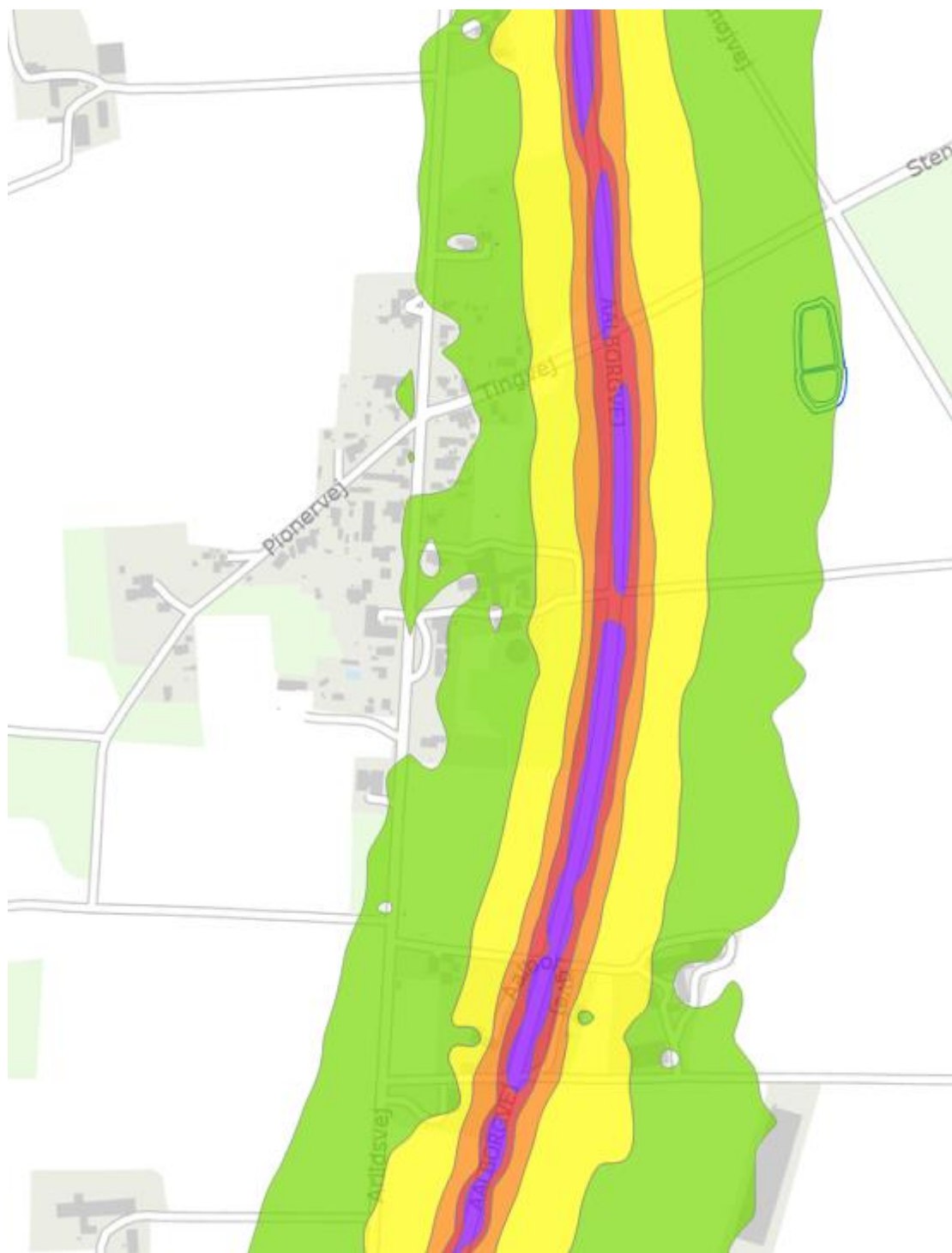
Vejdirektoratet har udarbejdet et lytteeksempel, der kan give en fornemmelse af, hvordan den nye motorvej vil lyde ved Finderup ca. 200 m fra motorvejen. Eksemplet simulerer det støjniveau, som opstår, når vinden blæser fra vest fra rute 13, i en eftermiddagstime når trafikken er på sit højeste. [Lyt til vejen | Vejdirektoratet](#)

Trehuse: Ejendomme på Trehuse vil blive vejbetjent fra vest via Havredalsvej. Havredalsvej flyttes lidt mod vest, sådan at den nuværende vej kan holdes åben, indtil der er etableret et nyt vejstykke med krydsning af motorvejen.

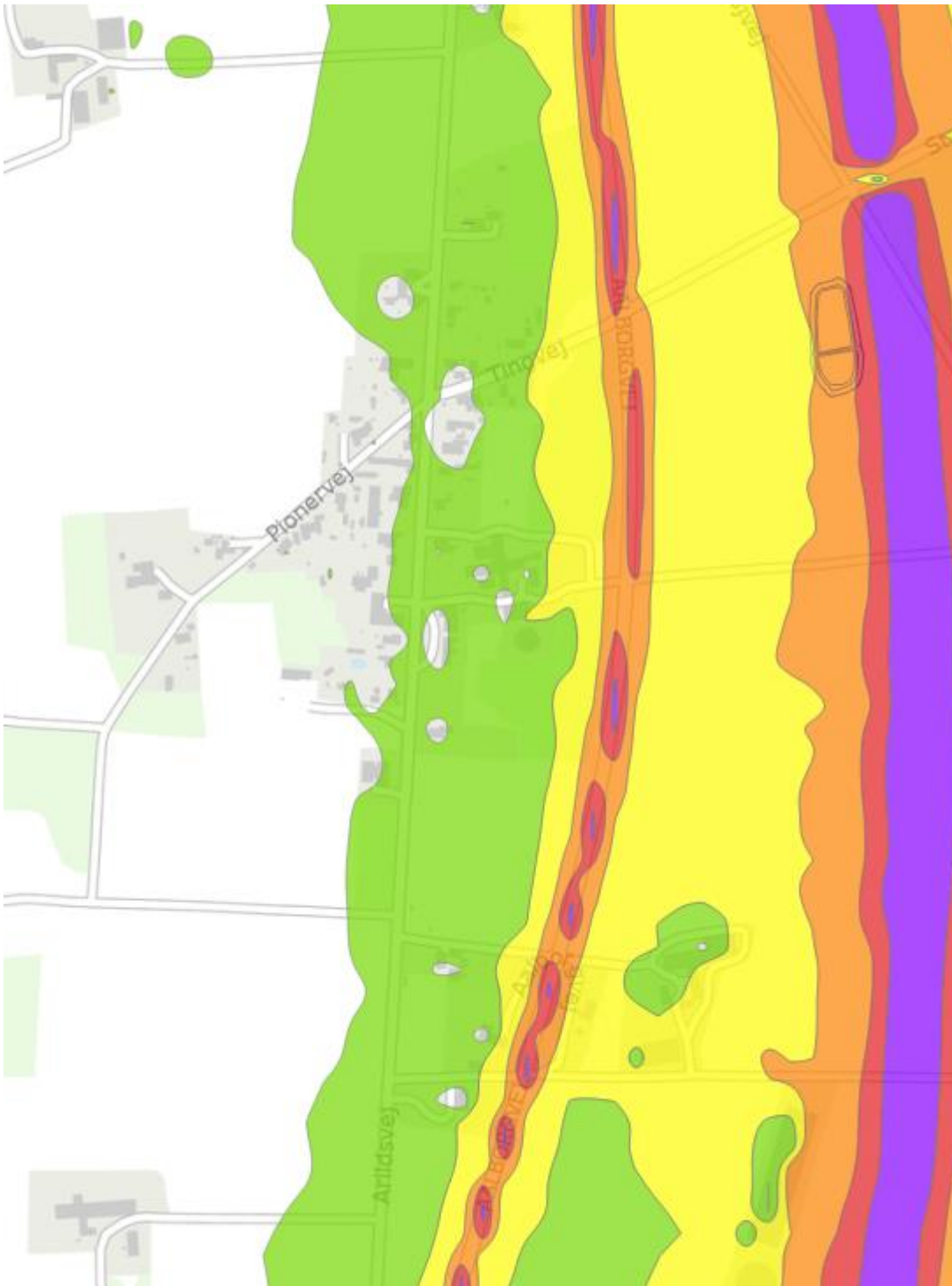
Den nuværende grusgrav, der har udkørsel til Herningvej (rute 12), vil være færdigudgravet inden motorvejsprojektet vil forhindre udkørsel til Herningvej.

Gråmose: Nedenfor er indsat to kortskitser, der dels viser beregnede støjniveauer i Gråmose i 2040 i en situation, hvor der ikke bygges ny vej, dels i en situation, hvor motorvejen vest om Viborg er etableret. Grøn markering viser områder med et støjniveau på 53-58 dB, gul markering er områder med et støjniveau på 58 – 63 dB.

De to kort viser, at støjbelastningen af Gråmose stort set vil være uændret og under den vejledende grænseværdi på 58 dB, selvom der etableres en motorvej. En stor del af trafikken på rute 13 flyttes til motorvejen, som ligger i større afstand til Gråmose.



Kortudsnit Gråmose med støjkurver for referencesituationen (2040, ingen nye veje)



Kortudsnit Gråmose med støjkurver for vestlig motorvej (2040)

Kompedal Plantager: Plantagen vil fortsat blive vejbetjent fra Skyggevej, hvor der etableres et tilslutningsanlæg som på østsiden forbindes med Christianshøjvej. Støjudbredelsen, som i miljøkonsekvensvurderingen er beregnet ned til 53 dB, viser at arealet af Kompedal Plantage udsat for støj over 53 dB kun vil blive marginalt større ved etablering af en motorvej. En motorvej har dog en væsentlig større lydudbredelse end den eksisterende landevej. Det må derfor forventes, at

lydbilledet i Kompedal Plantage vil ændres med den nye motorvej. Særligt på dage med østenvind vil motorvejen sandsynligvis kunne høres i et større område af Kompedal Plantage.

### Østlig linjeføring

I mange høringssvar anbefales den østlige linjeføring. Der henvises bl.a. til formålet med projektet, jvf. kommissoriet, og at kun en østlig linjeføring indebærer aflastning af E45 og A13. Linjeføringen vil supplere det eksisterende vejnet omkring Viborg og blandt andet servicere nye boligområder, herunder ved Arnbjerg og Tapdrup, og reducere trafikken gennem Viborg by. Endvidere anfører flere, at denne løsning vil gavne erhvervslivet og gøre motorvejen mere tilgængelig for borgere og virksomheder i eksempelvis Bjerringbro, Kjellerup, Ans, Rødkærsbro, Houlkær, Overlund, Tapdrup, Foulum og Thorning og sikre større effektivitet og mobilitet for både person- og godstransport. Foreningen Kjellerup Borgernes By anbefaler på vegne af 14 større virksomheder den østlige linjeføring, bl.a. med henvisning til dennes bedre trafikale effekter, samfundsøkonomi og større potentiale i forhold til at understøtte adgang til markeder, vækst mv. til glæde for region Midtjylland og hele landet.

Enkelte borgere påpeger, at en østlig linjeføring i fremtiden med fordel kan udbygges med afstikkere mod eksempelvis Aarhus og Randers. Mange anfører, at den østlige linjeføring ganske vist fremstår anlægsmæssigt dyrere, men at den på sigt vil give et højere samfundsøkonomisk afkast og skabe bedre regionalt trafikflow. Det påpeges fra nogle, at hovedparten af Viborgs indbyggere bor i den østlige og sydlige del af byen, og disse vil få nem adgang til motorvejen.

Den østlige linjeføring frarådes også i mange høringssvar. Der udtrykkes i mange svar stor bekymring for påvirkning af den uforstyrrede og beskyttede natur omkring Nørreådal. Mange mener, at en østlig linjeføring vil være alt for dyr og meget skadelig for natur, miljø og mennesker, herunder i form af øget støjbelastning med deraf følgende sundhedsmæssige konsekvenser. Det gælder ikke mindst borgere i og omkring Tapdrup og Nørreådal. En borger påpeger hertil, at motorvejen ud fra den foreslåede østlige linjeføring kommer til at gå tæt forbi en børnehaven. Andre frygter for en kommende motorvejs påvirkning på den visuelle oplevelse af landskabet.

Andre påpeger, at størstedelen af Viborgs industri ligger vest for byen, og at en østlig motorvej vil medføre at meget trafik fremover skal ind over Viborg by, med trafikgener og forringet trafiksikkerhed til følge.

En borger mener, at en motorvej øst om Viborg vil ødelægge flere landsbysamfund, herunder Sdr. Rind, samt naturområdet i Rindsbækdalen. En anden føjer til, at også Vinkel vil blive ødelagt både landsbyliv og natur, mens en tredje mener, at boligområder som Houlkær, Overlund, Tapdrup og Bruunshåb stadig udbygges, og at en vestlig vejføring bedst sikrer, at denne udvikling ikke standses. Også andre borgere frygter for bl.a. Rindsholms fremtidige udvikling.

En borger mener, at Arnbjerg vil miste værdi med en motorvej tæt på, og påpeger dertil, at meget af området øst for Viborg er Natura 2000-område med store vådområder, som vil kræve broer og dermed øge byggeomkostningerne. Der stilles forslag om at placere motorvejen i tunnel gennem ådalen, såfremt østlig linjeføring vælges.

En anden er bekymret for øgede trafikmængder gennem Sdr. Onsild og Onsild Stationsby og oplyser, at det allerede i dag er vanskeligt at komme fra sidevejene og ud på Viborg Landevej i

myldretiden, hvor der er meget lastbiltrafik. Samme borger ønsker sensorstyret lysregulering for ikke at genere trafikken på hovedvejen unødigt, og desuden en cykelsti fra Onsild Stationsby over Skals å mod Tjele.

Nogle borgere i Vejrumbro betvivler, at der er behov for mere motorvej, og påpeger, at man sagtens kan køre til E45 for at komme til Nord- eller Sønderjylland.

Flere er bekymrede ved udsigten til en tilkørselsvej til motorvej gennem Løvel og ærgrer sig samtidig over, at dette vil medføre, at et grønt område i et af Løvels mest børnerige områder ødelægges.

Hauge-gruppen (HG) mener, at projektet hviler på et usikkert beslutningsgrundlag og opfordrer på den baggrund til, at man helt ser bort fra den østlige linjeføring, idet HG mener, at denne løsning vil have flere negative konsekvenser og tvivlsomme gevinster for samfundet. HG fremhæver som argumenter blandt andet, at den østlige linjeføring vil være dyrest, et højt antal eksproprierede ejendomme, støjramte borgere, berørte værdifulde naturområder samt Viborg bys mulighed for udvikling af boligområder. Endvidere mener HG, at den anvendte Grøn Mobilitets Model (GMM) ikke i tilstrækkelig grad tager hensyn til fordeling af boliger og arbejdspladser, som HG mener er særligt vigtigt i Viborgs tilfælde, eftersom boligområderne primært findes mod øst, mens erhvervet primært ligger vest for byen. Det stilles spørgsmål ved resultaterne af trafikberegninger, herunder trafikken mellem Viborg og Hobro forventes at køre forbi Tjele og ikke via Møldrup, og at der ikke forventes vækst i trafikken på Nordre Ringvej. HG anfører også, at trafikvæksten mellem A13 ad rute 26 til og fra udletningen ved Rindholm formodentlig er undervurderet, og der stilles spørgsmål ved, at aflastningen af E45 ved Aarhus ikke er ens i den østlige og vestlige linjeføring.

Nogle beboere på Stenrøgelvej er bekymrede for støjgener samt for at deres ejendom bliver klemmt inde mellem den østlige linjeføring og nærtliggende fredede naturområder. Endvidere frygter de pågældende, at deres udkørsel til kommune vej, som er spærret i nordlig retning, bliver meget lang, og at dette vil medføre en betydelig forringelse af nuværende infrastruktur samt en total afskæring fra lokalområdet. Ydermere betvivler samme borgere de offentliggjorte støjberegninger, og mener, at disse ikke bør medregne levende hegn som støjreducerende faktor.

Løvel Og Omegns Borgerforening (LOB) oplyser, at den skitserede fremtidige indkørsel til Løvel ved valg af en østlig linjeføring, giver grund til bekymring på grund af den stigende trafik via Kløvermarken, herunder særligt tung trafik. LOB oplyser hertil, at Søndergade, som foreslås lukket, nu bruges til særtransporter og tung trafik, eftersom broen over A13 ved Gillebakken ikke er dimensioneret til disse eksempelvis vindmølletransporter, og at Kløvermarken ikke er egnet til samme formål, hvis Søndergade lukkes. Derfor appellerer LOB til, at Søndergade holdes åben som primær indfaldsvej til byen fra syd, samt at Løvel sikres med støjværn.

### **Vejdirektoratets bemærkninger**

Vejdirektoratet har i projekteringen af både den østlige og den vestlige linjeføring tilstræbt at placere vejen, så den føres uden om bysamfund for at begrænse påvirkningen af disse. Samtidig er der taget hensyn til topografi, fortidsminder, beskyttet natur mv. Men det kan ikke undgås, at et projekt af denne karakter indebærer omfattende påvirkninger, bl.a. af beskyttet natur og bysamfund. Det fremgår af miljøkonsekvensvurderingen, at den østlige linjeføring samlet set har den største

påvirkning af miljøet, og at der ikke er stor forskel på påvirkningen mellem den østlige og vestlige linjeføring.

Vejdirektoratet har i arbejdet med den østlige linjeføring bl.a. haft fokus på at begrænse påvirkningen af Natura 2000 områderne, og det indgår i projektet, at Nørreådalens krydses af en landskabsbro. Der er ikke skitseret en løsning med tunnel under Nørreådalens, da en tunnel i anlægsfasen vil have meget stor påvirkning på naturen i området, og på grund af de store topografiske forskelle i området, vil en tunnel skulle være meget lang. Samlet set vurderes en løsning med en tunnel under Nørreådalens at ville medføre en meget stor påvirkning af Natura 2000 området i anlægsfasen og desuden være urealistisk dyr. En boret tunnel er ikke undersøgt nærmere, men den vurderes ligeledes ikke som et realistisk alternativ på grund af omkostningerne.

De trafikale beregninger, som er gennemført i forbindelse med projektet viser, at de trafikale gevinster er størst ved en østlig linjeføring. Derfor er den samfundsøkonomiske forrentning højere for den østlige linjeføring sammenlignet med den vestlige, uagtet at den østlige linjeføring vil være dyrest at anlægge. 0+ løsning har den bedste samfundsøkonomi, navnlig fordi den er billigere at anlægge.

De trafikale beregninger i projektet er gennemført med Grøn Mobilitetsmodel (GMM), der kan håndtere fordelingen af boliger og erhverv på et overordnet niveau, og gør det i form af zoneinddeling, med befolkning og arbejdspladser opgjort pr. zone.

Der er i trafikmodellen ikke taget hensyn til hver kommunes fremtidsplaner. Fremskrivningen er på nationalt niveau, på nær for supersygehusene, hvor der er lagt et bedste bud på arbejdspladser ind i de berørte zoner.

I beregningen af samfundsøkonomiske effekter har ture forskellige tidsværdier, afhængig af turformål. En erhvervstur har den højeste tidsværdi.

Etablering af motorvej forventes ikke at have væsentlig indflydelse på mængden af trafik på Nordre Ringvej. Øget erhvervsudvikling vest for Viborg vil formentlig påvirke trafikken på Nordre Ringvej, men de trafikale effekter af fremtidig kommunal planlægning vil ikke blive afspejlet i modelberegningens resultat.

Trafikmodelberegningerne viser forøget trafik på rute 517 og et mindre fald i trafikken på rute 579. Trafikmodellen beregner dog på et forsimplet vejnet og med en relativ stor zonestruktur, hvilket betyder at trafikmodellen har vanskeligt ved præcist at forudsige fordelingen af den fremtidige trafik på alternative – og tilnærmelsesvis parallelle – ruter. Det overordnede billede af, at motorvej øst om Viborg vil tiltrække mere trafik fra området omkring Hobro, vurderes fortsat at være gældende.

### Udbygning af rute 13 (0+-løsningen)

Mange foretrækker en udbygning af den eksisterende rute 13, herunder med henvisning til at denne løsning er mindre indgribende i landskabet og dermed vil medføre færre gener for mennesker og natur. Endvidere mener mange, at denne linjeføring vil være den samfundsøkonomisk bedste. Der henvises bl.a. til, at 0+ løsningen indebærer et lavere ressourceforbrug og ikke på samme måde som

de nye linjeføringer påvirker områder, som i dag er uforstyrrede. Mange anfører, at 0+ er den rigtige løsning, fordi anlæg af nye motorvejsstrækninger, med det ressourceforbrug og miljøbelastning, dette indebærer, ikke er i pagt med tiden, hvor problemstillinger om klimapåvirkning, tab af naturområder, mv. er centrale.

Blandt andre argumenter for 0+ løsningen anføres, at trafikken går ind mod Viborg om morgenen og væk fra Viborg om eftermiddagen, og at anlæg af en østlig eller vest linjeføring rundt om byen derfor ikke vil skabe reelle forbedringer.

Flere mener, at en vejudvidelse af A13 (Rute 13) er rigeligt til at få trafikken til at glide bedre, herunder den tunge trafik. En borger føjer hertil, at de største trafikale barrierer på rute 13 p.t. er de mange rundkørsler og lyskryds.

Dansk Ornitologisk Forening DOF Nordvestjylland og Danmarks Naturfredningsforening i Viborg (Det Grønne Råd i Viborg Kommune (DGR)) mener, at 0+-løsningen ved at erstatte de eksisterende rundkørsler i Viborg by vil løse en del af de trafikale problemer, som i spidsbelastningsperioder opstår der. Endvidere mener DGR, at de planlagte ITS-lyskryds vil være med til at sikre en glidende afvikling af trafikken gennem byen samt en del af de trafikale problemer på tværs af den udvidede vej.

Der spørges fra flere borgere til, hvorfor Vejdirektoratet har valgt løsningen med 2 + 2 spor. Flere mener, at 2 + 1 ville være tilstrækkeligt, og at Vejdirektoratets projektforslag skyder over målet. Der peges på behov for at løse de trafikale udfordringer ved Viborg Varneværk.

En borger foreslår, at man udbygger både A13 og vejen til Aarhus, og mener, at anlæggelse af dobbeltspor på enkelte strækninger ville tage meget tryk af trafikken. Endvidere mener samme borger, at man kunne føre Holstebrovej under Vestre Ringvej og samtidig sløjfe rundkørslerne ved Bilka og Volvo, og at man derudover eventuelt kunne etablere to spor på Vestre Ringvej, sløjfe rundkørslerne og lave til- og frakørsler i stedet.

Flere ønsker en udvidelse til fuld firesporet motorvej langs hele strækningen. En borger mener, at en sådan vejføring bør etableres med støjskærme udstyret med solpaneler for at udnytte vedvarende energi og mindske projektets samlede miljøaftryk.

En anden mener, at den foreslåede 2+2-vej ikke er en gennemført motortrafikvej, idet den tilladte maksimale hastighed ikke er 100 km/t på hele strækningen, og at man i stedet burde vælge en 2+1-vej skiltet som motortrafikvej, med autoværn i midten, uden kryds i niveau og dimensioneret til kørsel med 100 km/t. Ved at genanvende den eksisterende vejbane og anlægge en smallere vej end den, der er foreslået, mener den pågældende borger, at der kan findes både arealmæssig og økonomisk mulighed for at etablere nødvendige til- og frakørsler og broer gennem Viborg, så lysregulerede kryds kan undgås.

Enkelte mener, at boligerne langs A13 i forvejen er stærkt støjbelastede, at mange lokalsamfund langs hovedvejen er uddøende, samt at der er bedre økonomi i at begrænse vejstøj end at sprede den over et større område. Derfor mener en borger eksempelvis, at man bør fokusere på at kompensere disse ejendomme ordentligt frem for at sprede støjgenerne ud over flere boliger og ødelægge etablerede, velfungerende landsbysamfund. En anden føjer til, at udbygning af A13 nok er den løsning, der påvirker flest ejendomme, men at der er tale om ejendomme, som i forvejen ligger op

ad en befærdet vej, og at disse vil få opsat støjskærme, som derved forbedrer støjforholdene for borgerne.

Foreningen HærvejsmotorvejNEJTAK (HNT) mener, at 0+-løsningen vil give den hurtigste vej fra Viborg by til Klode Mølle og videre til det europæiske motorvejsnet, og at denne løsning med opsætning af støjværn vil give generelt mindre støj end i dag – også i Viborgs boligkvarterer. Endvidere mener HNT, at en 0+ løsning vil forbruge færrest råstoffer, give mindst CO<sub>2</sub>-udledning både i anlæg og drift og potentielt kan mindske barrierevirkningen af Ydre Ringvej i Viborg i forhold til i dag. HNT mener også, at denne løsning vil fremme Viborgs byudvikling mod vest ved nyt tilslutningsanlæg ved eksisterende underføring og levne plads til udvidelse af erhvervsarealer både langs vejen og vest herfor. I tilgift mener HNT, at man for at minimere barrierevirkningen af Ydre Ringvej i forhold til i dag og nedsætte kørselstiden, bør nedlægge rundkørslen ved Ydre Ringvej/Vestermarksvej/Lundvej og desuden flytte til- og afkørslen 800 m nordpå, hvor Kirkebækvej allerede i dag føres under ringvejen. HNT mener desuden, at en reduceret motorvej og en motortrafikvej ikke er væsensforskellige, og at 0+-løsningen ligger tæt op ad definitionen på en motorvej, idet den ikke har skarpe kurver og stejle hældninger i det terræn, den ligger i. HNT mener desuden, at en 2+1-vej vil være tilstrækkelig ikke bare på den aktuelle projektstrækning, men også i forlængelse heraf, herunder nord for Løvel. Dertil mener HNT, at A13 syd for Klode Mølle bør udvides passende steder og slutte ved Ølholm, hvor A13 i dag munder ud i A15.

Ejendomsselskabet Lundvej 1 (EL1) ønsker ved valg af 0+-løsningen at beholde en indkørsel fra Lundvej til Lundvej 1, hvor der er to tankanlæg, en vaskehal og en ladestation samt et bilhus med over 40 medarbejdere. EL1 oplyser, at såfremt man ikke opretholder indkørsel via Lundvej, vil der potentielt opstå mange farlige situationer, når lastbiler og personbiler skal vende 180 grader på grunden for at køre ud igen. Endvidere mener EL1, at der vil blive behov for regulering af trafikken fra Ølandsvej til Lundvej, hvis man vælger at udvide rute 13 og lede mere trafik ad Lundvej. Endelig gør EL1 opmærksom på en uhensigtsmæssig midlertidig ekspropriation af udstillingsområder og bygning på Lundvej 1, og henviser i stedet til nogle ledige områder på den modsatte side af rundkørslen.

En borger mener, at 0+-løsningen vil give bedre trafikflow, og at denne løsning vil være økonomisk fordelagtig for både anlæg og vedligeholdelse samt miljøvenlig og hensyntagende til menneskelige faktorer såsom mindre støj og mindre ekspropriation. Der argumenteres også for, at der sagtens kan findes plads til et 2+1-vejnet omkring Viborg, samt at man burde droppe nogle af de mange rundkørsler på A13. En anden borger mener, at man bør udbygge A13 med overhalingsbaner hele vejen til Tørring, samt at dette vil give et positivt løft til vejen, vil være lettere at projektere og anlægge og vil påvirke mindre natur. En borger mener, at en udvidelse af A13 vil give større mulighed for at oprette ladestationer bynært.

Der anføres også i høringssvarene en række argumenter mod 0+ løsningen, herunder især, at det ikke er en motorvejsløsning med de trafikale fordele, dette indebærer. Der er ikke mindst bemærkninger i forhold til trafikafviklingen rundt om Viborg, som i 0+ løsningen vil være præget af krydsninger, lavere hastighed mv.

En sammenslutning af 12 grundejerforeninger (12G) finder det skræmmende, at mange kun fokuserer på kortsigtede økonomiske besparelser samt naturovervejelser i et projekt med så store

potentielle menneskelige omkostninger, herunder navnlig i form af støj. Hertil mener 12G, at støjproblemer ofte undervurderes, hvis der ikke foretages en omfattende cost – benefit analyse. 12G mener i forlængelse heraf, at 0+ løsningen vil berøre flere tusinde mennesker negativt, og at støjen vil blive spredt ud til mange borgere i Viborg, også selv om der opsættes støjskærme.

En borger mener, at projektet med få udkørsler til A13 vil besværliggøre adgangen for vejens naboer, og at en udbygget vej med fire spor vil udgøre en indgribende barriere for både mennesker og dyreliv. Den lokale sammenhængskraft vil blive svækket, fordi flere lokalsamfund opdeles. Det anføres, at støjen fra vejen vil udbrede sig til områder, der i dag ikke er støjplagede, såsom Grundvad, Katballe, Most Mølle og Mostgård Bæk.

Flere mener, at man med 0+ løsningen ikke løser det, der er projektets overordnede formål, nemlig at aflaste E45 og A13, samt at forbedre den midtjyske infrastruktur og skabe bedre udviklingsmuligheder for Viborgs erhvervsliv. Nogle mener, at løsningen vil skabe nye problemer om nogle år. Nogle opfatter 0+ som en skrabemodel, der generer rigtig mange mennesker, og giver øget miljøbelastning. Det anføres, at der – selv om udgangspunktet er den eksisterende vej - også vil være betydelige miljøpåvirkninger ved valg af 0+, herunder støj, forstyrrelse af rekreative områder, forringelse af dyrenes levevilkår, barrierevirkning mv.

En borger undrer sig over, at Kirkehøj ved Løvel ikke lukkes, og mener, at dette både vil skabe sikkerhedsproblemer ved udkørslen til A13 samt overkørslen til Havrisvej. Endvidere oplyser den pågældende, at en ønsket ny støjskærm langs Løvel by ikke vil blive brudt af udkørslen fra Kirkehøj, hvis vejen lukkes.

Enkelte borgere finder det uhensigtsmæssigt, at den private fællesvej fra/til Viborgvej 61 og 63 planlægges lukket ved A13, idet al trafik fra og til Viborgvej 63 og 65 samt al landbrugskørsel til de omkringliggende jorde herefter vil blive ledt gennem gårdspladsen tilhørende ejendommen Viborgvej 61. I denne forbindelse frygter de pågældende borgere sætningsskader i huset samt væsentlige støjgener fra ikke mindst traktorer på alle tider af døgnet. De pågældende foreslår derfor et ændret forløb for grusvejen.

Viborg Rideklub (VR) gør indsigelse mod etablering af et nedsivningsanlæg på klubbens elevhestefold ved Koldingvej 215, og oplyser, at man i forvejen har begrænset plads til baner og folde. Som alternativ foreslår VR en placering til nedsivningsanlægget på den anden side af Vejlevej.

En beboer på Vejlevej ønsker ikke trafik lige forbi sin ejendom og oplyser at den foreslåede 0+-linjeføring samt en foreslået tilkørselsvej væsentligt vil forringe ejendommens værdi, og er heller ikke interesseret i at få eksproprieret en del af sin grund. Endvidere mener samme borger, at områdets damflagermus vil blive truet/fjernet, hvis det besluttet at holde fast i den skitserede linjeføring og dermed asfaltering af vejføringen.

Nogle er bekymrede for, at der under 0+-anlægsfasen vil være lukket for adgang fra Viborg til Birgittelyst. Enkelte borgere oplyser, at både midlertidig og permanent ekspropriation af dele af deres matrikel i Birgittelyst kan få økonomiske konsekvenser, idet ekspropriationen omfatter både lager og udlejningsejendom. Endvidere frygter samme borgere, at de kan blive nødsaget til at lukke deres ejendom, og oplyser, at erstatningskrav fra deres side i dette tilfælde må påregnes. Ydermere

vil det få store økonomiske konsekvenser, hvis der efter anlægsfasen er forringede adgangsforhold og/eller forlænget transporttid fra Viborg til Birgittelyst. Af disse årsager er de pågældende imod 0+-løsningen.

En beboer på Neckelmannsvej oplyser, at 0+-løsningen vil gennemskære den pågældendes ejendoms primære mark og skov og således vil forringe værdien af både landbrugsarealet, skoven, landbrugsbygningerne og boligen, ligesom både flora, fauna og jagtmuligheder forringes. Desuden oplyser borgeren, at mange mennesker, som færdes på og omkring Neckelmannsvej, også vil få en forringet rekreativ oplevelse.

En borger mener, at mange vil blive generet af den foreslåede løsning, blandt andet i form af støj, begrænset naturadgang, besværlige skoleveje og transportmuligheder til indkøb for folk uden bil, herunder i Finderup og at det ville være bedre med en mindre udbygning.

En mælkeproduktionsejendom på Aalborgvej nord for Viborg oplyser, at man vil få betydelige udfordringer, hvis 0+ løsningen vælges, herunder tab af jord, adgang til arealer, og/eller forringede udkørselsforhold. De samme problemer vil i væsentligt omfang også være gældende ved løsningen vest om Viborg.

### **Vejdirektoratets bemærkninger**

Udbygning af rute 13 vil medføre gener for naboerne til vejen i form af bl.a. støjgener, ændret udsigt, inddragelse af arealer og ændringer i det lokale vejnet. Der er i projekteringen af udbygningen af rute 13 sket afvejninger imellem forskellige hensyn til bl.a. naboer, natur, landskab, fortidsminder mm., men der er også en række vej- og anlægstekniske forhold, som skal tages i betragtning ved udformningen af vejanlægget.

Ombygning af vejen til motortrafikvej på en stor del af den samlede strækning betyder, at ejendomme langs vejen skal have vejadgang via det underliggende lokalvejnet, samt at de fleste lokalveje lukkes ved rute 13. Dette kan betyde omvejskørsel til ejendomme og virksomheder langs rute 13, men er en nødvendighed for at sikre forbedret fremkommelighed og trafiksikkerhed på den ombyggede rute 13.

Den konkrete beslutning om placeringen og udformning af adgangsveje til ejendomme langs rute 13 vil blive truffet i forbindelse med ekspropriationskommissionens besigtigelser af strækningen. I denne proces vil de berørte grundejere også have mulighed for at komme med forslag til justeringer af de planlagte adgangsveje.

Udbygning af rute 13 ses i projektet som et alternativ til etablering af en motorvej, og skal derfor også være udformet som en højklasset vejforbindelse med fokus på rejsehastighed, trafiksikkerhed og robust trafikafvikling. To kørespor i hver retning giver en trafikal meget robust løsning, hvor der på hele strækningen vil være mulighed for at overhale langsomt kørende køretøjer. En løsning med 2+1 vej vil også være en væsentlig forbedring i forhold til dagens situation, men vil dels have en mindre kapacitet og dels også betyde, at delstrækninger vil have overhalingsforbud.

Omvendt vil det ikke være realistisk at udbygge den nuværende rute 13 til motorvejsstandard, da vejens nuværende forløb i terrænet er for kurvet og kuperet i forhold til, hvad der er nødvendig for en motorvej. Strækningen rundt om Viborg vil ikke kunne få motorvejsstandard uden at antallet af

tilslutninger til de øvrige vejnet reduceres betydeligt. Desuden vil den højere kørehastighed på en motorvej betyde en større støjbelastning af boligerne omkring motorvejen.

Rundkørslen Vestermarksvej/Lundvej ombygges til et signalreguleret kryds. Lundvej bliver markant bredere, da der vil blive anlagt flere spor end der er på Lundvej i dag. Indkørslen til Lundvej 1 skal derfor placeres et andet sted, som er mere hensigtsmæssigt i en fremtidig løsning. Adgangsveje til Viborgvej 61, 63 og 65 afbrydes ved udbygning af rute 13. Hensigtsmæssig placering af fremtidig adgang forbi Viborgvej 61 vil blive drøftet ved besigtigelse af ejendommen.

Det aktuelle projekt omhandler kun strækningen Klode Mølle til Løvel. Det fremsatte forslag om udbygning af rute 13 helt til Tørring ligger således udenfor dette projekt.

Udbygning af rute 13 vil medføre en større barriereeffekt i forhold til dagens situation. Det er tilstræbt at holde de mest benyttede skærende kommuneveje åbne, men nogen vil opleve en større barriereeffekt, og dermed behov for omvejskørsel.

Dyrelivet oplever i forvejen en væsentlig barriereeffekt af den nuværende rute 13. De større vejbredder og den højere kørehastighed vil – alt andet lige – forøge denne barriereeffekt. Derfor indeholder udbygningsprojektet også et antal nye og forbedrede faunapassager, der er placeret på lokaliteter, som af fagfolk vurderes som de bedste krydsningssteder for områdets dyreliv.

Kirkhøjvej i Løvel planlægges lukket i denne løsning.

Placering og udformning af regnvands- og nedsivningsbassinger vil blive viderebearbejdet i detailprojekteringen af projektet, hvis denne løsning vælges. Viborg Rideklubs ønske om flytning af bassin er noteret.

Der er indkommet flere høringssvar om damflagermus. Emnet behandles samlet under afsnittet ”Flora og Fauna” i kapitlet om Miljø og rekreative interesser.

Vejbetjening af Birgittelyst fra Rute 13 vil blive opretholdt under hele anlægsfasen.

Private fællesveje kan ikke have udkørsel til rute 13 af hensyn til trafiksikkerhed og fremkommelighed. Derfor er det nødvendigt at etablere en ny adgangsvej til Vejlevej 52 og 54. Adgangsvejen vil give adgang til ny offentlig vej, Vranumvej.

### Alternative projektforslag

Flere fremfører alternativer til de tre foreslåede linjeføringer, herunder forskellige grader af modificering af de fremlagte projektforslag. Flere mener eksempelvis, at det vil være tilstrækkeligt med en opgradering af A13 til 2+1-vej fremfor 2+2. Der peges fx. på, at mindre, strækningsvise udvidelser af A13 og A52 til 2+1-vej vil være mere end tilstrækkeligt, og kun i områder, der ikke rummer beskyttet eller fredet natur.

Flere mener, at en vestlig linjeføring med fordel kunne placeres langt vestligere, ved Karup, og mange mener, at den oprindelige vestlige linjeføring mellem Thorning og Kjellerup var bedre. Blandt argumenter herfor indgår, at Hærvejsvandreruten, Naturpark Kompedal, Gråmose, Knudstrup og Skræ ikke påvirkes, at trafikken på rute 52 og mellem Silkeborg og Viborg vil blive

aflastet, samt at den større afstand mellem A13 og motorvejen vil bevirke, at kun få ejendomme vil blive klemte inde mellem de to vejføringer.

Nogle mener desuden, at denne model vil give let adgang til industrikvarteret i Viborg og skåne både natur og kulturarv, og at man herved også vil gavne området omkring Almind Sø og Vejlbo Mose i Silkeborg, idet disse er under pres grundet store besøgstal. En borger fremhæver konkret, at Karuplinjen vil kræve færre ekspropriationer, færre passager af veje samt mindre påvirkning af naturområder og bysamfund. En anden nævner, at en vestligere linjeføring vil medføre, at motorvejen kommer tæt på det kommende fængsel i Frederiks, og at råstofudvindingsområderne vest for Knudstrup ikke vil blive berørt, hvorved man kan trække på lokale råstoffer og mindske projektets CO<sub>2</sub>-udslip.

En borger foreslår, at man kombinerer den vestlige linjeføring med 0+-løsningen, sådan at den vestlige linjeføring vælges mellem Klode Mølle og Neder Hvam og herfra fortsætter som 0+ til rute 26 ved Viborg syd. Herfra mener samme borger, at linjeføringen kan kombineres med en af løsningerne syd om Viborg, og at det sidste stykke op til Løvel enten bør følge den vestlige linjeføring eller forløbe uden kryds i niveau ved ringvejen.

En borger mener, at man med fordel kunne lade den østlige linjeføring fra Demstrup krydse A13, eksempelvis nord for Neder Hvam, for derpå at flette sammen med den vestlige linjeføring ved Fallesgårde. Herved mener den pågældende, at man ville aflaste trafikken på A52 og tilgodese industriområderne i Viborg, Rødkærsbro og Bjerringbro samt pendlingen mod Aarhusområdet og på sigt også aflaste E45.

En anden borger mener bl.a., at man bør starte på en frisk og overveje enten en motorvej i nærheden af Hobro, Herning eller Tørring, alle med direkte forbindelse til Viborg.

En anden mener, at man bør starte med et motorvejskryds ved motorvej 15 syd for Klode Mølle og arbejde sig nordpå, så langt pengene rækker, måske til Viborg, for at skabe forbindelse til et motorvejsnet, som så senere kan bygges videre på. Der foreslås også kombinationsløsninger, fx. Den østlige linjeføring fra Klode Mølle til Demstrup, et nyt stykke motorvej fra Demstrup til Skelhøje syd / tilslutningsanlægget ved Herningvej og videre med den vestlige linjeføring til Løvel. Der stilles spørgsmål ved, om argumenterne bag Vejdirektoratets afvisning tidligere i processen af forskellige linjeføringsforslag, herunder Karuplinjen, fortsat er gældende, henset til, at projektforslagene nu har vist sig at være dyrere, og at det af hensyn til økonomien har været nødvendigt at reducere projekterne i øst- og vest-linjeføringerne.

En borger mener, at man sideløbende med projektet bør indtænke en motorvej ved Vejle.

### **Vejdirektoratets bemærkninger**

Synspunkter og bemærkninger er noteret.

Man kunne have valgt en mindre ambitiøs udbygning af rute 13, f.eks. med punktvisse forbedringer eller 2+1 vej i stedet for 2+2 vej. Vejdirektoratet har i stedet for valgt at designe en omfattende udbygning af rute 13, så en udbygningsløsning kan ses som et alternativ til en ny motorvej på hele strækningen.

2+1 vej eller punktvisse forbedringer vil givetvis koste mindre at anlægge, men vil tilsvarende også være en mindre højklasset løsning, som giver væsentlig mindre trafikale gevinster end de to motorvejsløsninger, som udbygningsløsningen er et alternativ til.

De undersøgte linjeføringer for motorvej øst og vest om Viborg er et resultat af flere forskellige processer. Dels en politisk proces i forbindelse med aftalen om Infrastrukturplan 2035, hvor linjeføringer til Silkeborg og Herning er fravalgt. Dels en proces efter den indledende høring af projektet i 2022, hvor linjeføringen blev ændret på to delstrækninger. Efterfølgende er de foreslåede linjeføringer tilpasset bl.a. på baggrund af vejtekniske og miljømæssige forhold, samt hensynet til øvrig infrastruktur og til vejens naboer.

Væsentlige ændringer på de undersøgte løsninger eller inddragelser af helt nye løsninger vil kunne ske, hvis dette besluttet af de politiske parter bag aftalen om Infrastrukturplan 2035. Væsentlige ændringer vil kræve en fornyet miljøkonsekvensvurdering af disse løsninger.

Kombination af østlige og vestlige linjeføring vil ligeledes kræve en fornyet miljøkonsekvensvurdering. En kombination af de to løsninger vil være ca. 2,3 km længere end den nuværende linjeføring vest om Viborg, og vil dermed dels medføre en forøgelse af anlægsbudgettet på 3-400 mio. kr., dels medføre mindre gevinster for trafikanterne.

Der har generelt været prisstigninger på entreprenøropgaverne i vejprojektet. Disse stigninger må også formodes at slå igennem, hvis der vælges en anden linjeføring, som f.eks. en linjeføring via Karup.

## Trafiksikkerhed og bløde trafikanter

Mange høringssvar omhandler cyklisters og fodgængeres sikkerhed, herunder i forbindelse med en udbygning af rute 13 (0+-løsningen).

Flere påpeger at udkørselsforholdene til A13 flere steder er problematiske, og kan forventes at blive yderligere problematiske ved en udvidelse af vejen. Flere er bekymrede for oversigtsforholdene. En borger anbefaler, hvis 0+-løsningen vælges, at der etableres broer/tunneler med tilslutningsanlæg som på motorvej i stedet for lyskryds og rundkørsler.

Flere fremfører, at en motorvej er mere trafiksikker end en almindelig vej med vejkryds.

Flere er bekymrede for øget hastighed på rute 13 ved Løvel, og oplyser, at der allerede i dag køres med høj hastighed på steder med dårlige oversigtsforhold på grund af sving og bakker. Der opleves også nærved-uheld med hurtige opbremsninger og undvigelser. For at undgå yderligere farlige situationer – eksempelvis i forbindelse med ophold før højre- eller venstresving - foreslår en gruppe borgere, at der etableres svingbaner to steder på strækningen nord for Løvel til Vester Bjerregrav, nemlig en venstresvingsbane ved Åstrupvej umiddelbart nord for Løvel samt en svingbane mod både nord og syd ved Løvelbrovej ind mod Pederstrup. Endvidere ønskes det, at hastighedsgrænsen nedsættes fra 90 til 80 km/t på strækningen fra den tresporede vejstrækning ved Åstrupvej til afkørslen ved Bjerregrav.

Der peges også på problemstillinger i forhold til trafiksikkerhed i Løvel på A13 ved Søndergade, og der spørges til, hvilke løsninger, der kan tænkes igangsat. En borger foreslår at forbedre forholdene ved at rykke den nuværende svingbane til Søndergade væk fra A13 og lave dobbelte spærrelinjer.

Nogle mener, at af- og tilkørselsforhold ved Løvel vil være betydeligt mere trafiksikre på den østlige linjeføring sammenlignet med den vestlige, idet den vestlige vil lede bilister fra motorvejen ud på A13 et par kilometer syd for Løvel, hvor der er krydsende trafik til – og fra Jordemodervej og Rosbjergvej.

Flere ønsker ikke en udbygning af rute 13 med henvisning til, at der i forvejen er alt for meget tung og støjende trafik, herunder på Vejlevej i Birgittelyst samt ved afkørslen fra Vejlevej ad Tostrupvej mod boligområdet i Birgittelyst og ved Birgittelyst Kro.

En række af de konkrete bemærkninger og forslag til linjeføringen vest om Viborg, har også fokus på trafiksikkerhed for især cyklister og gående. Der argumenteres for, at de negative konsekvenser af vejlukninger og øget trafik især vil være et problem for cyklister, børn, mv. Disse problemstillinger rejses bl.a. i forbindelse med lukning af Gårdsdalsvej, øget trafikmængde på Kølsenvej og vejen mellem Kølsen og Løgstrup, der har mange sving.

Flere peger på, at vejen fra Løgstørvej til Rogenstrup Sø er meget smal, og at mange lette trafikanter færdes her dagligt, ligesom mange landbrugsmaskiner bruger vejen. En borger tilføjer, at krydset, hvor Kølsenvej/Lyngsøvej møder Ravnehøjvej ikke er trafiksikker.

En anden mener, at en følgevirkning af en vestlig linjeføring vil være en væsentlig forøgelse af biltrafik på rute 26 fra Skive mod motorvejen ved Viborg, og oplyser, at der på strækningen mellem Virksundvej og Fiskbæk findes en kantstribe for cyklister, samt at bredden af denne cykelstribe ved passage af broen over Fiskbæk Å nogle steder er omkring 30 cm. På den baggrund mener den pågældende, at det er forbundet med stor risiko at passere dette sted for cyklister, og at borgere i en by som Kvols nærmest er afskåret fra at cykle til Løgstrup. Hvis den vestlige linjeføring vælges, forventer den pågældende, at staten tager ansvar for følgevirkningerne og laver ekstrabevilling til at løse problemet.

### **Vejdirektoratets bemærkninger**

I udbygningen af rute 13 til 4-sporet vej vil alle adgangsveje og overkørsler til private ejendomme blive lukket, ligesom en del af de kommunale lokalveje vil blive lukket ved rute 13. I udbygningsløsningen vil alle kryds med skærende veje enten være tilslutningsanlæg rute 13 i toplans kryds (tilslutningsanlæg) eller signalregulerede kryds.

Forholdene ved Løvel vil blive forbedret i løsningen øst om Viborg og i udbygningsløsningen. I den afkortede løsning af motorvej vest om Viborg vil der ikke ske fysiske ændringer af vejanlægget ved Løvel. Se i øvrigt svar i afsnittet med svar om løsningen vest om Viborg, hvor forholdene omkring Løvel er beskrevet.

I løsningen, hvor rute 13 udbygges, vil der ikke være fodgængere eller cykeltrafik på vejen. På visse strækninger vil der være cykelsti langs vejen, og på andre strækninger skal fodgængere og cyklister benytte lokalveje omkring rute 13. I den vejtekniske beskrivelse findes på side 66 et kort, der viser

vejnet for langsomme landbrugskøretøjer og vejnet for cyklister og vandrere:  
<https://api.vejdirektoratet.dk/sites/default/files/2024-09/Vejteknisk%20beskrivelse.pdf>

Det nuværende vigepligtsregulerede kryds på rute 13 ved Birgittelyst vil i udbygningsløsningen blive signalreguleret, og dermed skabe bedre og mere sikre forhold for trafik til og fra Birgittelyst. Ønsket om bevarelse af Gårdsdalvej på tværs af motorvejens vestlige løsning er ligeledes behandlet i afsnittet om linjeføringen vest om Viborg.

Vejnettet mellem Løgstrup og Løvel er kommunalt, og derfor ikke en del af dette statslige vejprojekt.

Ved etablering af motorvej vest om Viborg vil trafikken på rute 26, Skivevej, vest for motorvejen stige med ca. 2.000 køretøjer per døgn. Dette er en ret begrænset stigning i forhold til den nuværende trafik på Skivevej, men hvis der på et senere tidspunkt viser sig trafikale udfordringer som følge af trafik til og fra motorvejen, må dette håndteres som en del af den løbende udbedring af ”problemområder” på det statslige vejnet.

## Miljø og rekreative interesser

I mange høringssvar udtrykkes stor bekymring for projektets påvirkning af omgivelserne, navnlig i form af øget klimabelastning, forbrug af ressourcer samt omfattende påvirkning af naturen. Mange er ud fra disse hensyn meget kritiske over for anlæg af især nye motorvejsstrækninger, men også i et vist omfang vejanlæg i øvrigt.

Bekymringerne knytter sig ikke mindst til den beskyttede natur, herunder Natura 2000 området ved Nørreådalene i tilfælde af, at en østlig linjeføring vælges. Andre mener derimod, at den østlige løsning vil belaste natur og miljø mindst.

Danmarks Naturfredningsforening, Ikast – Brande (DNIB) anfører som argumenter imod ny motorvej, at alt levende på land og i vand kræver ro og fred i perioder. DNIB er særligt bekymret for projektets indvirkning på Skygge Å, der er starten på Karup Å, og mener, at fjernelse af faunapassage mellem Bølling Sø og naturarealerne mod Skygge Å ikke er acceptabelt, og at der skal være en fornuftig spredningsvej i forbindelse med anlæg af både østlige og vestlige linjeføringer. Hertil føjer DNIB, at udledning af vejvand til Skygge Å ikke er acceptabelt, og at dette også gælder de to åer nord for Ikast-Brande kommunes kommunegrænse, idet vejvand vil påvirke grøn køllegræs, bæklamprer, flodlamprer, havlamprer og odder.

DNIB bekymrer sig også for Stenholt Skov, Stenholt Mose, Engesvang og Kompedal Plantage, og oplyser, at det ifølge kommuneplanen for Ikast-Brande ikke er acceptabelt at anlægge større tekniske anlæg såsom motorvej i bevaringsværdigt landskab, samt at der ved Klode Mølle findes de beskyttede naturtyper hede, eng, mose og sø samt skov, skovbyggelinje, skovrejsningsområder og fredskov. DNIB finder det desuden uacceptabelt, hvis projektet medfører begrænsede adgangsmuligheder til den kommende Naturnationalpark Kompedal Plantage for fodgængere, cyklister og andre transportformer end biler. Endelig påpeger DNIB en række bekymringspunkter vedrørende en eventuel videreførelse af motorvej til Give.

Dansk Ornitologisk Forening DOF Nordvestjylland og Danmarks Naturfredningsforening i Viborg (Det Grønne Råd i Viborg Kommune (DGR)) oplyser, at man ikke har haft mulighed for at rådgive Viborg Byråd om motorvejsbyggeriet, og at en løsrevet motorvejsstrækning fra Løvel til Klode Mølle vil være det mest indgribende enkeltprojekt i forhold til natur-, miljø- og fritidsområdet i Viborg Kommune nogensinde. DGR mener, at en så vigtig beslutning ikke bør træffes på grundlag af forældede beregninger, og anfører behov for opdatering af projektgrundlaget. Endvidere påpeger DGR, at motorvejene vil skabe barrierer, som i høj grad påvirker mulighederne for fri bevægelighed i landskabet for både flora og fauna, og at reduktion i antallet af faunapassager og landskabsbroer vil være til skade for faunaens bevægelighed over denne barrierevirkning.

Den Grønne Ungdomsbevægelses lokalafdeling i Viborg (DGUV) mener, at projektet vil have massiv negativ påvirkning på klimaet, både i anlægsfasen og grundet øget trafik og kørehastighed i driftsfasen, som vil øge udledningen af blandt andet CO<sub>2</sub> og desuden ødelægge skov- og naturområder, som dermed ikke vil bidrage til at binde CO<sub>2</sub>. Endvidere mener DGUV, at anlæg af vejassen samt broer og andre bygværker vil koste betydelige mængder sand, grus og andre ikke-fornybare ressourcer. DGUV påpeger hertil, at det forventes, at Region Midtjylland vil løbe tør for sand og grus i 2050. På den baggrund er DGUV imod både etablering af ny motorvej og udvidelse af hovedvej 13, om end DGUV mener, at 0+ løsningen vil være at foretrække. Mange andre høringssvar fremhæver lignende problematikker og mener, at nyt motorvejsbyggeri vil være alt for ressourcekrævende.

Jyder Mod Overflødige Motorveje (JMOM) er bekymrede for de vestlige og østlige linjeføringers indvirken på naturinteresser, herunder Stenholt Skov, Stenholt Mose, Nipgård Sø, Karup Å, Kongenshus, Hessellund Heder, Hald Ege, Stanghede, Dollerup Bakker, Rosborg Sø, Bredsgård Sø, Mønsted og Daugbjerg Kalkgruber, Mønsted Ådal, Lovns Bredning, Hjarbæk Fjord, Skals, Simsted, Skravad Bæk, Brandstrup Mose, Tjele Langsø og Vinge Møllebæk. JMOM anser det desuden for meget uheldigt, at der i planlægningen for den østlige linjeføring opereres med, at motorvejen kan føres over Nørreådal.

Mange borgere mener, at ødelæggelse af natur og kulturnatur bør stoppe planerne om en motorvej fra Viborg mod Silkeborg. Det anføres bl.a. fra flere, at Danmark ikke har brug for en motorvej, der vil tilføje barrierer og yderligere fragmentere den allerede stærkt fragmenterede natur i Danmark. Hertil påpeges, at fragmentering og isolering af bestande og populationer, af dyr såvel som planter, er nøgleproblemer i nedgangen af biodiversiteten, og at dette problem ikke kan løses fuldstændigt med faunapassager. Det anføres fra flere, at det er misvisende og selvmodsigende, når der i miljøkonsekvensvurderingen står, at ingen af linjeføringerne kan gennemføres uden omfattende påvirkninger, bl.a. af beskyttet natur, men også at alle tre linjeføringer kan gennemføres sådan, at økologisk funktionalitet for bilag IV-arter opretholdes, og uden at der sker skade på udpegningsgrundlag for Natura 2000-områder, samt uden at forringe målsatte områder og forhindre målopfyldelsen efter vandrammedirektivet.

Der stilles fra flere spørgsmål ved værdien af erstatningsnatur, samt ved proces og ansvar i forbindelse med udpegning og anlæg heraf. Det anføres bl.a. at når MKV'en beskriver erstatningsnatur i forbindelse med eksempelvis moser, der skal nedlægges, forekommer det meget svært at tro, at man på få år kan erstatte en gammel mose. Ny natur anlægges ofte på næringsrig landbrugsjord og har derfor langt dårligere kvalitet end udgangspunktet, uanset størrelsen på arealet.

Også andre borgere savner en grundigere belysning af omkostning og effekt af erstatningsnatur. En borger efterlyser dertil en tydeligere angivelse af, hvor mange hektar, der skal anlægges som kompensation, samt hvor erstatningsnaturen anlægges, og hvordan effekten af eksempelvis mose og hede opnås. Hertil lægger samme borger, at det ikke er muligt at opnå naturlige processer i løbet af projektperioden, fordi planter, dyr og omgivelser ikke kan flyttes 1:1. En anden borger mener, at natur af god kvalitet vil være vanskelig at genoprette og kan medføre tab af biodiversitet. En tredje spørger, hvem der skal finde og udpege erstatningsnatur, samt om der tages højde for, hvor meget af erstatningen, der skal være i ét område, og om man risikerer, at der kommer mange mindre erstatningsarealer.

Bekymringerne vedrørende natur og klima går på tværs af de tre foreslåede linjeføringer. Mange er især bekymrede for naturen i Nørreådal, hvis den østlige linjeføring vælges. En borger påpeger hertil, at lyde kan høres over lange afstande i dalen, og at noget lignende gælder i Tapdrup. Samme borger frygter, at naturens lyde vil forsvinde i trafikstøj, hvis motorvejen skal over Nørreådal, og undrer sig samtidig over, at man har ført højspændingsledninger under åen af hensyn til naturen, men at man tilsyneladende ikke har samme bekymringer vedrørende en motorvej.

Langt de fleste mener, at 0+-løsningen vil have mindst negativ effekt på miljø, natur og klima af de tre foreslåede løsningsmuligheder. En borger sammenfatter hertil, at der ved en linjeføring øst om Viborg skal findes 53,3 hektar ekstra erstatningsnatur end ved en linjeføring vest om Viborg, hvorimod 0+-løsningen har relativt begrænsede arealkrav.

En borger mener derimod, at 0+-løsningen vil medføre den største miljømæssige belastning og give det mindste areal beskyttet natur, når naturen har reetableret sig. Gennemgående i høringssvarene er en bekymring for, at alle linjeføringer vil påvirke naturen negativt. Mange mener, at ingen af linjeføringerne kan gennemføres uden omfattende påvirkning på beskyttet natur.

Flere savner en tydeligere afklaring vedrørende projektets CO<sub>2</sub>-belastning. En borger efterspørger i denne forbindelse en bæredygtighedsvurdering og oversigt over den ventede belastning forbundet med nedrivning og bortskaffelse af eksproprierede ejendomme samt flytning og bygning af nye ejendomme og etablering af støjværn. Mange påpeger, at byggeriet af en ny motorvej vil medføre en stor mængde CO<sub>2</sub>-udledning – både under selve byggeprocessen og efterfølgende gennem øget trafik – og at dette står i skarp kontrast til Danmarks nationale og globale mål om at reducere drivhusgasemissioner og bekæmpe klimaforandringer. Endvidere påpeges det, at livscyklusvurderinger af motorvejsbyggeri viser, at de miljømæssige omkostninger langt overstiger de potentielle fordele, og at miljøpåvirkningen er betydelig fra råstofudvinding og produktion af materialer til vedligeholdelse og drift.

En anden mener, at det aktuelle projekt er en oplagt mulighed for danske politikere til at vise, at de mener det, når det kommer til klimahandling, og at planerne om en motorvej mellem Klode Mølle, Viborg og Løvel bør skrottes – om ikke andet så på grund af den ventede stigning i CO<sub>2</sub>udledninger. Foreningen HærvejsmotorvejNEJTAK (HNT) mener, at Vejdirektoratet bør indregne opgravning af råstoffer, sortering af råstoffer i sand, sten og grus, lagring af sorterede råstoffer til senere brug samt transport af sorterede råstoffer til anvendelsessted i sine CO<sub>2</sub>-beregninger.

En anden borger mener, at de tre væsentligste parametre for projekter af denne art må være miljøbelastning, lokal påvirkning og økonomi, og at ressourceforbrug og forurening bør begrænses

mest muligt, samt at 0+-løsningen på denne baggrund må være at foretrække, hvis projektet overhovedet skal gennemføres.

En borger mener, at projektområdet er et af de sidste steder i Midtjylland, hvor der er sammenhængende naturområder, der ikke er brudt af industriinstallationer, og at en motorvej lige så langsomt vil udvande naturen, også selvom man etablerer en sø her og der, og at rewilding ikke vil ændre på det.

Bedsteforældrenes KlimaAktion, Viborg (BKAV) mener, at fremtidig klimasikring af især danske kyster vil kræve mange ressourcer, og påpeger, at eksempelvis sand og grus ikke er udtømmelige ressourcer. BKAV finder i det lys projektet problematisk, både i forhold til ressourceforbrug og i forhold til prioritering af Danmarks samlede anlægskroner.

Nogle er bekymrede for den østlige linjeførings potentielle negative påvirkning af naturen ved Brandstrup Mose. En borger oplyser, at der er brugt ikke ubetydelige beløb på at få etableret denne som højmose, og mener, at en motorvej i dette område vil ødelægge det dyrebare dyreliv, som udgøres af bl.a. flagermus og rovfugle samt traner, der yngler i mosen.

En borger oplyser, at der ved linjeføringen syd og øst om Sdr. Rind ligger en stribe vandhuller, der fungerer som trædesten for paddler, herunder bilag IV-beskyttede arter som stor vandsalamander, og at en østlig linjeføring ikke bare vil ødelægge levestederne, men også artens mulighed for at bevæge sig og sprede sig imellem de tilbageværende vandhuller, da motorvejen bliver en meget effektiv barriere. Samme borger oplyser endvidere, at Rind Bæk skal krydses, hvis der etableres motorvej, og at denne er beskyttet vandløb efter Naturbeskyttelsesloven og udpeget som økologisk forbindelseslinje og naturområde i Viborgs kommuneplan. Af disse årsager mener samme borger, at der skal etableres en højbro, hvis den østlige linjeføring besluttet, men at dette samtidig vil påvirke den visuelle oplevelse af landskabet i markant grad.

En borger frygter, at en østlig linjeføring vil medføre forringelse af biodiversitet og en risiko for, at den biologiske mangfoldighed forsvinder. Hertil nævner den pågældende, at megen fauna og flora trods erstatningsnatur vil forsvinde, og at der alene på Langdalsvej vil være en række truede og fredede dyr, insekter, planter, svampe og blomster, der bliver påvirket af anlæggelsen af motorvej.

En borger nævner, at den østlige linjeføring vil krydse Faldborgdalen, der er et geologisk interesseområde, og mener, at den visuelle oplevelse af dalen vil blive ødelagt, idet motorvejen her efter planen løftes op på en høj jordvold.

En borger mener, at opdeling af skove og naturområder fra større til mindre omfang vil have negativ indvirken på miljø og biodiversitet samt øge risikoen for negativ påvirkning af skovdrift. Endvidere mener samme borger, at overskæring af naturlige ledelinjer såsom levende hegn vil betyde, at vigtige spredningskorridorer forsvinder til skade for biodiversiteten.

Flere nævner, at en østlig motorvej vil påvirke flere områder med særlig miljøværdi, herunder Natura 2000-beskyttede områder som Nipgård Sø og Nørreådal. En borger anfører, at en landskabsbro i Nørreådal kan påvirke de udpegede naturtyper vandløb med vandplanter, hængesæk og rigkær, samt at man ikke med 100 procents sikkerhed og på bedste videnskabelige niveau kan afvise, at projektet vil have en negativ påvirkning, både under anlæg og drift. Endvidere mener den pågældende, at der ved midlertidig udpumpning af grundvand i forbindelse med

støbning af søjler i Nørreådal vil være en negativ påvirkning af rigkær, hængesæk og skovbevokset tørvemose, der er følsomme overfor udtørring. Ud fra et forsigtighedsprincip mener samme borger endvidere, at skyggeeffekten fra dalbroen i Nørreådal vil påvirke habitatnaturen vandløb med vandplanter sådan, at den gunstige bevaringstilstand ikke kan opretholdes. Ydermere spørger samme borger, hvorfor man ikke i miljøkonsekvensrapporten har forholdt sig til en ny DCE-rapport, hvori Nørreådal nævnes som element i at opfylde EU's biodiversitetspolitik og samtidig gavne klima, vandmiljø og drikkevandsinteresser. Endelig henviser den pågældende borger til, at Nørreådal i Viborgs kommuneplan er udpeget til bevaringsværdigt landskab, men mener ikke, at miljøkonsekvensrapporten har forholdt sig til denne retningslinje, og at en motorvej på tværs af en så stor ådal som Nørreådal vil ødelægge det visuelle indtryk og være i modstrid med retningslinjen.

En borger spørger, om Nørreåstien genetableres efter anlægsfasen.

Skive Kommune ser frem til, at der i det videre arbejde tages de nødvendige skridt for at minimere påvirkningen af naturen, herunder Kompedal Plantage.

Styrelsen for Grøn Arealomlægning og Vandmiljø (SGAV) anfører i sit høringssvar en række bekymringer om projektet, og anbefaler på den baggrund 0+ linjeføringen. Der henvises til bilag 2, hvor styrelsens bemærkninger er gengivet i detaljer.

Vejdirektoratet har modtaget en række tekniske bemærkninger til miljøkonsekvensvurderingen fra Silkeborg og Viborg Kommuner. Der henvises til bilag 1 for en nærmere gennemgang heraf.

### **Vejdirektoratets bemærkninger**

Vejdirektoratet har noteret de forskellige synspunkter i forbindelse med projektet, og er enig i, at en ny motorvej mellem Klode Mølle og Løvel, alternativt en udbygning af rute 13 på den samme strækning, vil medføre påvirkninger af landskab og natur, ligesom projektet vil medføre en øget klimabelastning og et meget stort forbrug af ressourcer og råstoffer. Det vurderes ikke muligt at undgå, at et så stort anlægsprojekt vil have påvirkninger på omgivelserne, hvilket også fremgår af den gennemførte miljøkonsekvensvurdering.

Det er således Vejdirektoratets vurdering, at alle tre linjeføringer vil medføre påvirkninger på miljøet, men kan gennemføres med afværgeforanstaltninger, så den økologisk funktionalitet for bilag IV-arter opretholdes, og der ikke sker skade på udpegningsgrundlag for Natura 2000-områder. Alle tre linjeføringer kan gennemføres, så målsatte områder ikke forringes, og målopfyldelse efter vandrammedirektivet ikke forhindres. Det fremgår dog samtidig, at ingen af linjeføringerne kan gennemføres uden omfattende påvirkninger, bl.a. af beskyttet natur.

Miljøkonsekvensvurderingen har til formål at identificere projektets påvirkning på plan-, natur- og miljøforhold og vurdere påvirkningsgraden og i denne forbindelse foreslå afværgeforanstaltninger med henblik på at fjerne, neutralisere eller reducere eventuelle negative påvirkninger, samt sikre at vejprojektet bliver bedst muligt tilpasset omgivelserne, så projektet ikke påvirker miljøet unødigt.

I forbindelse med gennemførelse af miljøkonsekvensvurderingen er der indhentet de nyeste tilgængelige data og viden om plan-, natur- og miljøforhold, og der er gennemført omfattende

feltundersøgelser af plante- og dyrelivet, ligesom der er gennemført støjberegninger, recipientvurderinger, skitseprojektering af vejanlægget, bygværker, afvanding mv.

Miljøkonsekvensvurderingen skal således give tilstrækkelig viden til, at politikere og borgere kan vurdere projektets forskellige påvirkninger på miljøet og sammenligne de forskellige linjeføringer.

I forhold til bekymringerne vedr. påvirkning af Skygge Å, kan det oplyses, at vejprojekterne starter lidt nord for Skygge Å, og at den eksisterende faunapassage for Skygge Å's underføring ikke berøres. Faunapassagen ved Skygge Å med forbindelse til Bølling Sø er i dag en passage uden banketter. Passagen ændres ikke ved de reducerede forslag, da der ikke sker nogen ændringer af det eksisterende vejanlæg (rute 13) på dette sted, og da de tre undersøgte linjeføringer først påbegyndes et stykke nord for Skygge Å.

Det er ifm. miljøkonsekvensvurderingen gennemført en recipientvurdering for den planlagte udledning af vejvand til vandløb, herunder bl.a. Skygge Å. For at sikre at vandet ikke ledes direkte ud til vandløbene, etableres der våde regnvandsbassiner, som opsamler regnvandet fra vejen og neddrøser afløbet. Bassinerne medfører, at afledningen af vand til vandløbene ikke medfører en øget erosion eller oversvømmelsesrisiko i recipienterne. Bassinerne har desuden til formål at reducere koncentrationen af de stoffer, herunder næringsstoffer og miljøfarlige forurenende stoffer, som er i vejvandet, inden det ledes videre ud i vandmiljøet. I recipientvurderingerne er det for alle vandområder vurderet, at udledningerne ikke vil forringe den økologiske tilstand eller forhindre målopfyldelse om god økologisk tilstand med indarbejdelse af afværgeforanstaltninger enkelte steder. Det er således Vejdirektoratets vurdering, at da udledningen ikke medfører forringelse af tilstanden eller forhindrer målopfyldelsen for vandforekomsterne, vil der ikke være en væsentlig påvirkning på dyrelivet som følge af projektets realisering.

Vejdirektoratet har ifm. skitseprojektering af linjeføringen arbejdet med en placering under hensyntagen til mange forskellige forhold, herunder de vejtekniske regler, men også landskab, natur, skov, kulturarv, bysamfund mm. Det har således ved skitseprojekteringen været nødvendigt at foretage en afvejning af de forskellige arealinteresser, hvilket også betyder, at et nyt motorvejsanlæg, der anlægges igennem det åbne land, vil medføre påvirkninger på en række arealinteresser, herunder skov og bevaringsværdige landskaber. Der er i processen arbejdet med at berøre de store skovområder som Buchwald Plantage/Stenholt Skov, Kompedal Plantage, Ulvedal og Stendal Plantager mindst muligt. Vejdirektoratet anerkender, at anlæg af en motorvej eller udbygning af rute 13 vil medføre påvirkninger på både de landskabelige værdier, herunder bevaringsværdige landskaber og skovområder i området, hvilket også fremgår af miljøkonsekvensrapporten.

Etablering af en motorvej eller udbygning af rute 13 på strækningen Klode Mølle-Løvel vil medføre en øget barriereeffekt i de områder, hvor den etableres. Dette er uundgåeligt ved anlæg af så lange vejanlæg, hvor der kun vil være krydsningsmuligheder på udvalgte lokaliteter. Der er i miljøvurderingsprocessen arbejdet på at reducere barriereeffekten ved hhv. anlæg af under- og overføringer af veje og stier, og der er yderligere planlagt en række faunapassager for de forskellige dyrearter, der lever i området. Faunapassager omfatter både underføringer af forskellig størrelse og overføringer i form af faunabroer til de store hjortedyr. Det er Vejdirektoratets vurdering, at faunapassagerne sammen med andre afværgeforanstaltninger medfører, at den økologiske funktionalitet for bilag IV-arter for de berørte områder kan opretholdes.

Det er korrekt, at vejprojektet vil have en stor påvirkning på klimaet, herunder særligt i anlægsfasen. Der er i miljøkonsekvensvurderingen foretaget beregninger af CO<sub>2</sub>-udledningen i forbindelse med anlæg af de tre linjeføringer, der viser, at der vil være store CO<sub>2</sub>-udledninger fra alle linjeføringer, og at vejprojektet vurderes at medføre væsentlige CO<sub>2</sub>-udledninger. De to motorvejslinjeføringer hhv. vest og øst om Viborg vil have væsentligt større klimapåvirkning end 0+ alternativet (udbygning af rute 13), hvilket primært skyldes, at der på de to motorvejsstrækninger vil være behov for etablering af mange flere bygværker af beton, herunder flere store landskabsbroer, der har en stor CO<sub>2</sub>-belastning, end ved udbygning af den eksisterende rute 13.

Ligeledes vil etablering af de undersøgte vejprojekter medføre et stort forbrug af ikke-fornybare ressourcer og råstoffer. Der er derfor arbejdet med forskellige tiltag med henblik på at reducere disse mængder, herunder vil afgravet jord i videst muligt omfang blive genindbygget i vejprojektet fx i dæmnings- og ramper, ligesom der vil blive gennemført kalkstabilisering af moræner – en metodik, hvor jord, der ellers skulle være afgravet og erstattet af nye råstoffer, kan bibeholdes ved at der tilsættes kalk. På trods af disse tiltag vil de tre projekter alle medføre behov for store mængder råstoffer, som sand og grus, hvilket vil medføre en stor påvirkning på Region Midtjyllands råstofreserver. Det er også korrekt, at behovet for ikke-fornybare råstoffer vil være mindre ved udbygningen af rute 13 end ved anlæg af en af de to motorvejsstrækninger.

I forhold til den østlige linjeføring har det ikke været muligt at placere en linjeføring for en ny motorvej mellem Klode Mølle og Løvel med et forløb øst om Viborg, der ikke krydser Nørre Ådal. Nørre Ådal er udpeget Natura 2000-område, og rummer mange landskabelige og naturmæssige værdier og kvaliteter, og der er ved fastlæggelse af krydsningen af ådalen med motorvejen, i videst mulig udstrækning taget hensyn til at begrænse påvirkninger på natur og landskab. Da det ikke er tilladt at gennemføre anlægsprojekter, der kan gøre skade på Natura 2000-områder, har hensynet hertil vægtet højest. Krydsningen er således placeret, hvor påvirkningen vurderes at være mindst, og således at der ikke sker skade på habitatnaturtyper eller arter på udpegningsgrundlaget.

Det er korrekt, at det er vanskeligt at erstatte beskyttet natur, der nedlægges. Der er derfor også i miljøkonsekvensvurderingen arbejdet med en række tiltag for at sikre mindst mulig påvirkning, f.eks. i placering af linjeføring og arbejdsarealer. For at kompensere for permanente påvirkninger på § 3-beskyttet natur udlægges der normalt et større areal af erstatningsnatur end det, der nedlægges. Det kan f.eks. være i forholdet 1:2. Det større erstatningsareal skal kompensere for, at det nyudlagte naturområde til at starte med og typisk i en årrække vil have en ringere naturtilstand end den natur, der erstattes, eller at nogle naturtyper, særligt i god eller høj tilstand, kan være svære eller umulige at genskabe.

For vejprojektet Klode Mølle – Løvel er det besluttet, at arealet af erstatningsnatur beregnes ud fra naturtilstanden for hvert enkelt § 3-beskyttede område, hvor områder med en dårlig naturtilstand erstattes i forholdet 1:1,5, områder med en ringe eller moderat naturtilstand erstattes i forholdet 1:2, og områder med en god eller høj naturtilstand erstattes i forholdet 1:4. Desuden ganges arealet yderligere med faktor 1,5 for områder, der enten er udpeget til Grønt Danmarkskort eller ligger i et område, hvor der ved feltarbejdet er konstateret særlige naturværdier. Dette er f.eks. sjældne arter, eller lokaliteter med stor diversitet eller betydning for bestande af padder eller andre arter. Erstatningsnaturen er således udregnet individuelt for hvert enkelt § 3-beskyttede område, og inddraget natur erstattes både i forhold til midlertidig og permanent arealinddragelse.

For vandhuller/søer, der inddrages fuldstændigt, eller hvor det samlede inddragede areal (midlertidigt og permanent) er så stort, at vandhullets økologiske funktioner vurderes at blive omfattende påvirket, etableres der to nye vandhuller. Midlertidige påvirkninger til arbejdsareal i vandhuller/søer vurderes at svare til permanent arealinddragelse, da det vil være nødvendigt at opfylde vandhullet/søen helt eller delvist eller bortpumpe vandet, inden det kan benyttes som arbejdsareal. Erstatningsvandhuller bør som udgangspunkt placeres og udformes således, at de kan bidrage til at styrke de eksisterende paddebestande i området.

Endelig er det fastlagt, at erstatningsnatur etableres to år før anlægsarbejdet igangsættes, med henblik på at sikre at den nye natur får tid til at etablere sig inden, og dermed får et forspring inden beskyttet natur, der berøres af anlægsarbejderne, nedlægges. Dette er i tråd med den nuværende praksis for at sikre, at populationer af dyr, der fortrænges eller flyttes fra de nedlagte naturområder, er sikret nye levesteder.

Vejdirektoratet vurderer samlet, at omfanget af den planlagte erstatningsnatur som erstatning for inddragelse af beskyttet natur lever op til gældende praksis på området, og at de negative påvirkninger på beskyttet natur reduceres i høj grad og på tilstrækkelig vis kompenserer de negative påvirkninger

Placeringen af erstatningsnatur vil blive udlagt så tæt på de påvirkede områder som muligt og med hensyn til de arter og naturtyper, de skal erstatte, og vil ske i samarbejde med de respektive kommuner. Vejdirektoratet vil som udgangspunkt udlægge erstatningsnatur i større sammenhængende områder eller i sammenhæng med eksisterende natur. Erstatningsnatur kan eventuelt etableres i mindre områder, hvis det vurderes nødvendigt for at skabe spredningsmuligheder for f.eks. padder eller andre dyr i de områder, hvor der nedlægges natur. Nyetableret erstatningsnatur vil blive plejet og overvåget i en årrække.

Vejdirektoratet har ikke kendskab til baggrunden for kabellægningen af højspændingsledninger på tværs af Nørre Ådal, men kan oplyse at en veikrydsning i den østlige linjeføring på en landskabsbro er den teknisk og økonomisk mest hensigtsmæssige løsning. På grund af terrænforskellene vil en krydsning under Nørre Ådalen være et meget komplekst anlægsprojekt, og dette vil desuden ligge væsentligt uden for den økonomiske ramme, der er afsat til projektet i Infrastrukturplan 2025, hvorfor en sådan løsning ikke er undersøgt nærmere.

Det er korrekt, at der ikke er foretaget nærmere opgørelser af CO<sub>2</sub>-udledning forbundet med nedrivning af ejendomme. Dette skyldes bl.a. at det er ekspropriationskommissionen, der afgør hvilke ejendomme, der inddrages og således vil skulle nedrives som følge af projektets realisering. Det vurderes dog, at CO<sub>2</sub>-belastningen som følge heraf vil være af underordnet betydning ift. CO<sub>2</sub>-udledningen fra selve anlægget af vejprojekterne.

I driftsfasen er det vurderet, at stigningen i CO<sub>2</sub>-udledningen vil være minimal ift. referencesituationen, dvs. den situation, hvor vejprojekterne ikke realiseres. Dette skyldes, at vejtrafikken iht. trafikprognoserne vil stige generelt, uanset om vejprojektet realiseres. Samtidig forventes der at ske en udfasning af brændstofbaserede biler til el-biler over de kommende år, som vil betyde en mindre CO<sub>2</sub>-udledning fra biltrafikken.

Brandstrup Mose ligger ca. 1 km øst for østlig linje, og er beskyttet som Natura 2000-område nr. 34. Der er syv naturtyper på udpegningsgrundlaget og ingen arter. Det vurderes at projektet ikke vil

omfatte aktiviteter, som kan medføre væsentlig indvirkning på udpegningsgrundlaget i området, hverken direkte ved arealinddragelse eller indirekte via støj, luftemission eller udledning af vejvand.

Det er korrekt, at der syd og øst om Sdr. Rind findes flere vandhuller, hvor der er registreret padder, bl.a. stor vandsalamander. På denne strækning af østlig linjeføring (mellem Rødkærsbro Omfartsvej og Rind Bæk) nedlægges der ikke vandhuller af vejanlægget. Hovedparten af vandhullerne vil ligge syd og øst for vejanlægget, hvor også stor vandsalamander er registreret. Nord for vejanlægget er der ved Sønder Rind et vandhul med butsnudet frø og et vandhul uden padder. Ved Rind Bæk er der registreret stor vandsalamander på begge sider af den undersøgte placering af vejanlægget. Her vil der blive etableret en landskabsbro, som giver gode passageforhold for bl.a. padder.

Som afværgeforanstaltning for vejanlæggets barriereeffekt etableres erstatningsvandhuller, der skal placeres, så de understøtter populationen af store vandsalamander syd og øst for vejanlægget. Permanent paddehegn sikrer, at der ikke sker individdrab af padder på motorvejen.

Da der planlægges etableret en landskabsbro ved Rind Bæk, vil den økologiske forbindelse kunne opretholdes. Landskabsbroen har en højde på minimum 6 m, og som ved Rind Bæk har en bredde på minimum 320 m, vil give gode passage forhold for alle dyregrupper. Den landskabelige påvirkning ved Rind Bæk vurderes at være lokal, da ådalen er af lukket karakter.

Kortlægningen til projektet viser, at der er fundet æg af stor vandsalamander, haletudser af butsnudet frø og brun frø i et par vandhuller omkring Langdalsvej i forbindelse med feltarbejdet. Der er nogle § 3 vandhuller med moderat naturtilstand og små fredskovsarealer. Området der inddrages omkring Langdalsvej består overvejende af dyrkede marker, og området har lave værdier i lokal bioscore. Derfor vil der stadig være dyr, insekter, planter, svampe og blomster på arealer, der inddrages til motorvej. På arter.dk og naturbasen.dk er der således også registreret flere forskellige planter og dyr, bl.a. nogle rødlistede fugle. Der nedlægges ikke levesteder for særligt beskyttede arter lokalt omkring Langdalsvej. I miljøkonsekvensrapporten er beskrevet relevante afværgeforanstaltninger for padderne, og det vurderes, at økologisk funktionalitet opretholdes for den østlige linjeføring, ligesom påvirkningen på fugle er vurderet. Inddragelse af areal til motorveje vil dog ikke kunne ske uden tab af biodiversitet lokalt. Dette afværges ved etablering af faunapassager og erstatningsnatur samt erstatningsskov og etablering af ledelinjer for det samlede vejprojekt.

Faldborgdalen er en del af Gudenåsystemet, og er en markant geologisk smeltevandsdal. Dalen er udpeget som værdifuldt geologisk område, national geologisk bevaringsværdi og specifik geologisk område, og er en markant struktur i landskabet vest for Rødkærsbro. Landskabet ved Faldborgdalen vurderes at være sårbart over for fysiske ændringer, der slører eller fjerner dalens geologiske struktur. Den omfangsrige vejdamning og tilslutningsanlægget til Århusvej/Rødkærsbro Omfartsvej, som ligger inden for Faldborgdalen, vil medføre et markant nyt teknisk element, som i høj grad påvirker landskabets karakter og visuelle forhold. Området, hvor strækningen krydser dalen, er allerede i dag præget af flere vejanlæg, jernbane og en række af vindmøller, hvilket i nogen grad reducerer påvirkningen. Dette fremgår også af miljøkonsekvensvurderingen.

Linjeføringerne er i videst muligt omfang placeret, så store skove og samlede naturområder ikke opdeles. Alligevel vil en ny motorvej skabe øget barriereeffekt. Da placeringen af en motorvej er en afvejning af mange forskellige forhold ud over natur, f.eks. støj ved byer og boliger, kan opdeling

af skov og naturområder ikke helt undgås. Barriereeffekten reduceres, som det fremgår af miljøkonsekvensvurderingen, ved etablering af en række faunapassager og ledelinjer. Ledelinjerne placeres, så de understøtter dyrelivet, særligt flagermus samt dyrelivets brug af faunapassagerne.

Der spørges i et høringssvar til, hvorfor Vejdirektoratet ikke har forholdt sig til en ny DCE-rapport, hvoraf det fremgår, at Nørreådalens nævnes som et element i at opfylde EU's biodiversitetspolitik. Det har ikke været muligt at finde den rapport, der henvises til.

Nipgård Sø ligger ca. 2 km vest for østlig linje og ca. 1 km øst for rute 13, og er beskyttet som Natura 2000-område nr. 36. Der er otte naturtyper på udpegningsgrundlaget og odder. Det vurderes, at projektet ikke vil omfatte aktiviteter, som med denne afstand kan medføre væsentlig indvirkning på udpegningsgrundlaget i området ved Nipgård Sø, hverken direkte ved arealinddragelse eller indirekte via støj, luftemission eller udledning af vejvand.

I Natura 2000-konsekvensvurderingen er påvirkninger i Nørre Ådalen i anlægsfasen beskrevet, herunder afværgeforanstaltninger i forbindelse med midlertidig grundvandssænkning, så naturtyper uden for selve anlægsområdet ikke påvirkes og der sker rensning af oppumpet vand. Desuden er der gennemført beregninger af skyggeeffekter fra den nye landskabsbro, der viser at skyggeeffekt i habitatnaturtyperne er meget begrænset. Det vurderes, at skyggeeffekt fra landskabsbroen ikke vil medføre væsentlig påvirkning på vegetationen i habitatnatur.

Der er i miljøkonsekvensvurderingen foretaget en vurdering af den østlige linjeførings påvirkninger på Nørre Ådalens landskabelige værdier. Det fremgår af konsekvensvurderingen, at landskabsbroen tilfører et markant teknisk præg og visuel uro til oplevelsen af landskabet i ådalen, der dog formildes ved broens transparente og lette udtryk. Særligt det markante dæmningsanlæg betyder dog, at ådalens karakteristiske struktur i mindre grad opleves i sin helhed, ligesom det fremstår som et visuelt dominerende element i det ellers uforstyrrede dalledskab. Samlet er det vurderet, at projektet vil medføre en omfattende påvirkning på landskabets karakter, og derved også en omfattende påvirkning på det bevaringsværdige landskab omkring Nørreådalens.

Stien ved Nørre Ådalen bliver midlertidigt omlagt i anlægsfasen, men vil blive genetableret, når anlægsarbejderne er afsluttet.

Vejdirektoratet har modtaget en række detaljerede bemærkninger i forhold til påvirkning af miljø fra Styrelsen for Grøn Arealomlægning og Vandmiljø (SGAV) og fra Viborg og Silkeborg kommuner. Bemærkningerne er gengivet og kommenteret i bilag 1 og 2, som er vedhæftet dette høringsnotat.

### Flora og fauna

Mange fremhæver naturværdierne i området, herunder det rige dyreliv langs projektstrækningerne, som eksempelvis nattergal, ræv, kronhjort, odder, ugle, vandsalamander, fiskehejre og rød glente. Der er fra flere sider indsendt oplysninger om forekomsten af dyrearter på forskellige lokaliteter.

Bl.a. anfører en borger, at det er forkert, når det i miljøkonsekvensvurderingen oplyses, at der ikke er registreret flagermus i Nørreådalens, og tilføjer, at der både findes troldflagermus, sydflagermus og også butsnudet frø i området, hvor landskabsbroen planlægges i den østlige linjeføring. På den

baggrund mener den pågældende, at de gennemførte undersøgelser og konklusioner omkring flagermus er utilstrækkelige.

En anden borger oplyser, at den pågældende har observeret stor vandsalamander midt i korridoren for den vestlige linjeføring kort inde i den nordlige start, samt lille vandsalamander, og mener på den baggrund, at der er fejl i projektmaterialet.

Flere gør opmærksom på Nørreådalens naturværdier og rige biodiversitet med arter som odder, salamander og stork.

Andre nævner området omkring Kølsen og Brunbankevej ved Løgstrup, hvor forskellige arter af flagermus, salamandere, oddere, frøer og firben lever. Hertil oplyser nogle, at der for enden af Brunbankevej findes et vildtreservat med bl.a. musvåger, høge, falke, dådyr, fasaner, frøer, ugler og ørne. Enkelte borgere er meget bekymrede for, at dette dyreliv vil blive voldsomt forstyrret både af forurening og støj, hvis en motorvej anlægges i dette bevaringsværdige landskab, der desuden er udpeget som område med særlige drikkevandsinteresser. I tilgift nævner nogle et fredet blomsterareal på 2,5 hektar lige bag Brunbankevej 14 i Kølsen.

En borger nævner, at Rødding by er hjemsted for en fin bestand af flagermus, der vil blive påvirket af gener fra en støjende motorvej øst om Viborg. En anden føjer til, at store motorveje er en trussel mod flagermuspopulationer generelt – både grundet støj og risiko for påkørsler – og at der mellem Viborg og Silkeborg er mange flagermusarter og flere populationer, som efter dansk lovgivning er totalfredede og omfattet af habitatdirektivet. Samme borger frygter også, at øgede kørehastigheder kan true flagermuspopulationerne, og at ny og større vej vil skabe barrierer i landskabet og medføre tab, forringelse eller fragmentering af levesteder.

Andre beder om afklaring om, hvorvidt de flagermus, der lever langs den vestlige linjeføring ved station 209+100, er artsbestemt og fundet ikke strengt beskyttede. En borger dokumenterer, at der samme sted er observeret odder.

Andre borgere oplyser, at der lever ugler i skovområderne på begge sider af Klode Møllevej, samt at en tranefamilie holder til i skoven. En af disse borgere frygter, at det vil give store støjgener for både beboere og dyr, hvis vejen sluttes ved Klode Mølle. Også andre istemmer, at støjforurening kan påvirke dyrelivet generelt og konkret forårsage forskellige fysiske og adfærdsmæssige problemer hos dyr og øge deres stress.

Flere kritiserer væsentlighedsvurderingens konklusion om, at etablering af den østlige linjeføring hverken i anlægs- eller driftsfasen vil skade arter eller naturtyper på udpegningsgrundlaget, og mener, at den ikke er i overensstemmelse med EU-domstolens linje om at anvende det bedste videnskabelige grundlag og forsigtighedsprincippet, og hvor påvirkninger af prioriterede naturtyper ikke kan godkendes, hvis der er alternativer.

En borger mener sammenfattende, at den vestlige linjeføring i reduceret form vil skade naturen meget, da både antallet af små faunapassager reduceres, længden på fire landskabsbroer reduceres, to faunapassager udgår, en landskabsbro udgår, 18 faunapassager til mellemstore pattedyr udgår, og 26 paddepassager udgår. Til sammenligning vil den østlige linjeføring i reduceret form, reducere seks landskabsbroer i længden og medføre, at to faunapassager udgår, en faunabro reduceres i længden, ni faunapassager til mellemstore pattedyr udgår, og ti paddepassager udgår. Endelig

påpeger samme borger for 0+-løsningen, at etableringen af faunapassager vil være en hindring for faunaen i forhold til aktuelle forhold, hvor faunaen kan passere uhindret langs hele strækningen. Også andre undrer sig over, at antallet af faunapassager ikke er højere i betragtning af omfanget af de naturområder, der gennemskæres.

En borger mener, at der for begge motorvejsløsninger er mangel på sammenhængende naturområder og spredningskorridorer for både dyr, padder og planter. Hertil påpeger den pågældende, at manglende paddepassager betyder, at bestanden bliver opdelt, at det er ikke muligt at få en større artsdiversitet, og at paddernes leveområder bliver begrænsede, samt at alt dette også har betydning for de dyr, som lever af padderne, idet deres fødegrundlag begrænses. Endvidere mener samme borger, at en opdeling også har betydning for befolkningens oplevelse af de enkelte naturområder, ligesom manglen på faunapassager vil betyde at de landlevende dyr, som benytter faunapassagerne, ikke vil have mulighed for at komme over motorvejene, sprede sig til nye områder og dermed få mulighed for at udvikle bestandene til nye områder. Herved mener den pågældende borger, at man vil få mindre og opdelt bestande, ligesom dæmninger frem for dalbroer vil give ringere muligheder for spredning langs de naturlige ledelinjer i landskabet, som dale udgør, lige som dæmningerne vil give en dårligere oplevelse af landskabet, da de skjuler landskabets naturlige linjer.

En anden borger ønsker, at der på strækningen mellem Jegstrupvej Vest og Kirkebækvej, syd for den afmærkede rasteplads, etableres en vildtpassage, så forskellige dyrearter stadig har adgang til Stagbæk og Jegstrup Bæk samt de omliggende arealer og ynglepladser.

En borger mener, at der mangler en vildtpassage ved Gråmose.

Flere er bekymrede for den vestlige linjeførings betydning for plantageområder som Guldborgland Plantage, Havredal Plantage, Ulvedal Plantage og Kompedal Plantage. En borger mener, at det vil have stor negativ indvirkning på specielt det klovbærende vildt i områderne, og at der bør planlægges med cirka 50 procent flere store faunapassager ved de nævnte plantageområder.

Organisationen Batlife Europe udtrykker i Letter of Concern en række bekymringer i forbindelse med konsekvenserne for især damflagermus og vandflagermus. Det oplyses, at overvintringssteder i Midtjylland har international betydning for arterne. Organisationen finder ikke, at de gennemførte analyser af projekternes potentielle påvirkning af arterne, er tilstrækkelige i henhold til lovgivningen på området. Det oplyses, at Mønsted og Daugbjerg Kalkgruber er vigtige lokaliteter for arterne og det kritiseres, at der ikke er udført analyse af den potentielle påvirkning på disse lokaliteter samt i Mønsted Ådal. Da populationerne kan variere over årene, kritiseres det endvidere, at der kun er udført feltstudier ét år, det vurderes nødvendigt at udføre disse over to år.

Styrelsen for Grøn Arealomlæg og Vand (SGAV) og Silkeborg Kommune har tilsvarende en række kritikpunkter i forhold til de gennemførte analyser af potentiel påvirkning af flagermus. Der henvises til bilag 1 og 2 for en nærmere gennemgang.

### **Vejdirektoratets bemærkninger**

Der er gennemført en kortlægning af dyrelivet i området, hvor motorvejen planlægges. Dette indgår i miljøkonsekvensrapporten, der vurderer påvirkninger på fredskov, beskyttet natur, Natura 2000 og

en række beskyttede og sjældne arter. Der er i projektet indarbejdet hensyn til natur, men omfattende påvirkning af naturen kan ikke undgås ved så stort et anlægsprojekt.

En ny motorvej vil være en barriere i landskabet, både for mennesker, dyr og planteliv. Det fremgår af miljøkonsekvensvurderingen, at projektet uanset valg af linjeføring ikke kan gennemføres uden væsentlige påvirkninger. Der er i linjeføringerne indarbejdet en lang række tiltag for at minimere, afværge eller kompensere påvirkningen. I placering af linjeføringerne er der ud fra en samlet vurdering af alle forhold søgt at påvirke omgivelserne mindst muligt.

Den gennemførte væsentlighedsvurdering og konsekvensvurderingen er udført i henhold til gældende vejledninger og praksis for nyeste domsafgørelser, og er udarbejdet på bedste videnskabelige grundlag.

Ved feltundersøgelsen fra Nørreådal fra 2023 er der registreret sydflagermus, brunflagermus, skimmelflagermus, dværgflagermus og trolldflagermus. Dette fremgår af det digitale kort i afsnit om flagermus i miljøkonsekvensrapporten, hvis laget med metalokalteter tilvælges i menuen til venstre i kortet.

Vurderinger af padder er baseret på data fra Vejdirektoratets feltundersøgelser samt data, der er indhentet fra perioden 2019-2023 fra arter.dk og naturbasen.dk. Disse databaser samler både registreringer af padder fra andre projekter, myndigheder og borgere, som er offentligt tilgængelige. Vejdirektoratet har således anvendt det offentligt tilgængelige materiale om padder og har suppleret dette med en omfattende feltundersøgelse. Det er dog ikke ensbetydende med, at der kan være andre registreringer af padder. Vejdirektoratet vurderer, at det anvendte datagrundlag er tilstrækkeligt til, at vurderingen i rapporten er fyldestgørende. Der gøres endvidere opmærksom på, at når der er valgt linjeføring, skal den valgte vejstrækning detailprojekteres. I denne fase vil viden om bl.a. padder blive suppleret med, hvad der til den tid er tilgængeligt af nye data og om nødvendigt, hvis data vurderes at være forældede, vil der kunne blive udført supplerende feltundersøgelser.

Nørreådalens naturværdier, herunder odder og stor vandsalamander indgår i miljøkonsekvensvurderingen for østlig linjeføring. Miljøkonsekvensvurderingen har alene omfattet rødlistevurderede fugle, og da trækbestanden af stork er for fåtallig, og derfor ikke rødlistevurderet, er den ikke medtaget. Registreringer af stork i området vurderes at være trækfugle. Da den ikke yngler i området og da den østlige linjeføring ikke påvirker hydrologien i ådalen, vurderes vejprojektet ikke at kunne påvirke stork væsentligt.

Området omkring Kølsen ligger ca. 2 km nord for vestlig linjeføring. Vestlig linjeføring krydser Brunbankevej, der lukkes. I dette område nær vestlig linjeføring er der et område med flere vandhuller, hvor der er registreret padder. For padderne etableres der flere paddepassager og erstatningsvandhuller for at sikre opretholdelse af økologisk funktionalitet for padder. Der er ikke registreret markfirben på lokaliteter, der berøres af vestlig linjeføring i dette område. Der tages hensyn til odder ved alle vandløb, hvor der laves passager med tørre banketter. Der er i samme område registreret flere flagermus, der vurderes i miljøkonsekvensrapporten. For flagermus er der indarbejdet faunapassager.

Området ved Limfjorden ligger på så lang afstand, at det ikke vil blive påvirket af vestlig linjeføring. Fugle, der både kan findes i dette område og området ved vestlig linjeføring, indgår i miljøkonsekvensvurderingen.

Bevaringsværdige landskaber samt områder med drikkevandsinteresser indgår i miljøkonsekvensvurderingen af hhv. landskab og grundvandsinteresser.

Vestlig linjeføring inddrager ikke beskyttede naturområder eller fredede områder nær Brunbakkevej, og der er ca. 1 km fra vestlig linjeføring til Brunbakkevej 14.

Flagermus er vurderet i forhold til motorvejens barriere og risiko for påkørsler. Flagermus er undersøgt i felten, og der er indarbejdet ledelinjer til at lede flagermus væk fra vejen og større faunapassager, så flagermusene kan krydse motorvejen. Selvom en motorvej vil være en stor barriere i landskabet, vurderes det, at med de indarbejdede afværgeforanstaltninger for flagermus, vil områdets økologiske funktionalitet kunne opretholdes. Det fremgår af miljøkonsekvensrapporten, at alle arter af flagermus i Danmark er omfattet af habitatdirektivets bilag IV. Alle danske arter er således strengt beskyttede, også dem, der er registreret omkring vejens stationering 209+100. Der er passagemulighed for odder ved Åresvad Å i st. 208+000. Flagermus generelt vil formentlig blive påvirket af støj i de helt nære omgivelser til motorvejen, men mange arter vil kunne tilvænnest støjen fra større vejanlæg

Der indgår vurderinger af fugle for alle tre linjeføringer i miljøkonsekvensrapporten, herunder også ugler og traner. Det er vurderet, at der ikke er væsentlige påvirkninger for fugle.

Dyrelivet generelt vil formentlig blive påvirket af støj i de helt nære omgivelser til motorvejen, men mange arter vil kunne tilvænnest støjen fra større vejanlæg. Miljøkonsekvensvurderingen vurderer påvirkninger på de arter, særligt fugle, der kan være sårbare over for støj, og som er særligt beskyttede.

Der er indarbejdet en række faunapassager i projektet, antal og placering heraf er baseret på en samlet vurdering af flere forhold: De faktiske forhold på hele vejstrækningen, f.eks. vejens beliggenhed i terræn, afgravning eller påfyldning. Hertil kommer viden om eksisterende naturområder, økologiske forbindelser og ledelinjer samt både tidligere registreringer af dyr samt de nuværende baseret på de omfattende feltundersøgelser, der er gennemført. Der indgår også en vurdering af, om det er muligt at placere faunapassagerne på steder, hvor dyrelivet kan benytte dem forholdsvist uforstyrret. Faunapassager kan få en ringe effekt for dyrelivet f.eks. i byområder eller andre steder, hvor der færdes mange mennesker. På de strækninger, hvor det ikke er muligt at indarbejde faunapassager, hvor der kunne være et behov, er der indarbejdet ledelinjer og erstatningsvandhuller, der kan understøtte naturen på begge sider af vejanlægget. På de reducerede linjeføringer udgår et forskelligt antal faunapassager på de enkelte linjeføringer, fordi forholdene omkring linjeføringerne er forskellige. Det er således vurderet for hver enkelt faunapassage, om den kunne tages ud, eller om den var nødvendig at bevare i forhold til opretholdelse af økologisk funktionalitet for bilag IV-arter eller for opretholdelse af passagemulighed for hjortevildt, herunder også i forhold til trafiksikkerhed.

0+ løsningen medfører en udvidelse af det nuværende vejanlæg, og vejen bliver forsynet med autoværn og hegn. Så det er korrekt, at barrieren for dyrelivet på denne måde øges, selvom vejen allerede i dag udgør en væsentlig barriere pga. tæt trafik. Derfor er der indarbejdet faunapassager på 0+ alternativet. De vandløbspassager, der findes på rute 13, er forholdsvis små vandløbspassager helt uden tørre banketter. De vandløbspassager, der skal ombygges, vil blive etableret med tørre

banketter og dermed give bedre passageforhold end i dag for de dyr, herunder odder, der færdes langs med vandløb.

Der er passagemulighed for hjortevildt ved Kompedal Plantage syd for Gråmose for alle tre linjeføringer. Vestlig linjeføring krydser Voer Strøm med en stor underføring (6 meters højde) nord for Gråmose og østlig linjeføring krydser samme vandløb øst for Gråmose med en underføring med 4 meters højde. Lige omkring Gråmose er der dyrkede marker og bebyggelse, derfor er der ikke placeret en større faunapassage netop her.

De større plantager omkring de tre linjeføringer har indgået i arbejdet med at placere større faunapassager, der kan give passagemulighed for hjortevildt. Jf. Faunapassagevejledningen bør der være en større faunapassage pr. 1 – 2 km for skov- og mosaiklandskaber. Der er taget udgangspunkt i dette princip, og der er indarbejdet følgende:

Kompedal Plantage passeres på en strækning á ca. 6 km, hvor der er tre store faunapassager på vestlig linjeføring, og tre store faunapassager på østlig linjeføring og én større faunapassage på 0+ alternativet. Det har ikke været muligt på 0+ alternativet at finde en fornuftig placering af flere større faunapassager, da der er udfordringer med terrænet i forhold til vejens beliggenhed samt bebyggelse og øvrige veje og stier.

Nord for Kompedal Plantage passeres Havredal og Ulvedal Plantager på en strækning á ca. 9 km. Her er der for vestlig linjeføring tre store faunapassager. For østlig linjeføring er der 4 store faunapassager og for 0+ alternativet er der en større passage.

Ved Guldborgland passerer den vestlige linjeføring i kort afstand til plantagen på en strækning á ca. 2 km. Der er en stor landskabsbro i tilknytning til skoven og en faunabro ca. 1 km nord for Ågaards Plantage.

Særligt for 0+-alternativet, der er et eksisterende vejanlæg, hvor der er meget bebyggelse omkring vejen, har det ikke været muligt at placere flere store faunapassager, der vurderes at kunne ligge tilstrækkeligt uforstyrret og indpasset i terrænet til, at de ville få en optimal funktion. Det er dog prioriteret at lave en større faunapassage også for 0+ alternativet ved de nævnte store plantageområder. Det medgives, at flere passager betyder bedre passagemuligheder, men særligt de store passager, der giver passagemulighed for hjortevildt, er også så bekostelige at opføre, at de skal prioriteres de steder, hvor de er nødvendige og kan opnå god funktion.

Generelt er resultat af de udførte feltundersøgelser for dyrearter et udtryk for hvilke dyr, der var at finde på besigtigelsestidspunktet. Alle besigtigelser er udført af professionelle og erfarne feltbiologer. Desuden er der indhentet artsdata fra tilgængelige databaser. Specifikke dyr kan godt forekomme andre steder end registreret i feltundersøgelserne, da undersøgelserne er udført på udvalgte sandsynlige lokaliteter og på et bestemt tidspunkt.

I forbindelse med undersøgelse af flagermus, er der foretaget vurdering af Mønsted og Daubjerg Kalkgruber for alle tre linjeføringer. Den er dog mest detaljeret for den vestlige linjeføring, da denne er tættest på gruberne. Vurderingen tager udgangspunkt i anbefalingen om afstand til infrastrukturprojekter (5 km) fra gruberne, som angivet i udflyvningsrapporten udgivet af DCE i 2022 (hvilket projektet lever op til). Se afsnit om driftsfasen for flagermus ved den vestlige linjeføring.

Der er ikke udført kontinuerlige undersøgelser i trækperioden i foråret, som beskrevet i den nye håndbog fra april 2024 om bilag IV-arter for flagermus. Ved planlægningen af kortlægningen blev der ikke identificeret store trækkorridorer i direkte sammenhæng med gruberne, og lytninger specifikt knyttet til udflyvningen fra Mønsted og Daubjerg blev ikke prioriteret i undersøgelserne. Den største ledelinje, som flagermus fra gruberne kunne bruge, er Gårdsdals Bæk og Jegstrup Bæk, og her opsættes to landskabsbroer, hvor vejen møder vandløb, som vil tilgodese myotis-arterne, herunder damflagermus.

Der er, så vidt Vejdirektoratet er bekendt, ikke lavet studier af, i hvilken retning overvintrende flagermus spreder sig under udflyvningen, kun hvor mange og hvornår arterne udflyver. Det er ikke til at sige, om de primært spreder sig øst/nord/vest/syd eller diffust i landskabet i forårsperioden.

Vejdirektoratet har via drøftelser med SGAV besluttet at gennemføre supplerende feltundersøgelser for flagermus i den periode, hvor udflyvning fra Mønsted og Daubjerg kalkgruber foregår i foråret 2025 mhp. at indhente specifik viden om flagermusenes flyve aktivitet i denne forbindelse. Natura 2000-vurderingen af de tre linjeføringer vil ydermere blive opdateret, så den inkluderer en væsentlighedsvurdering af N39 Mønsted og Daubjerg Kalkgruber og Mønsted Ådal, hvor damflagermus som bilag II-art vurderes.

Det vil dog samtidig være hensigtsmæssigt at have en nærmere dialog med SGAV om forståelsen af håndbogen i forhold til det konkrete anlægsprojekt, der – som nævnt – ligger i relativ stor afstand til kalkgruberne og dermed ikke nødvendigvis kan sammenlignes med udgangspunktet for håndbogen. Vejdirektoratet vil indlede dialog med SGAV herom parallelt med gennemførelsen af de supplerende undersøgelser.

## Vand

Flere er bekymrende for projektets grundvands-, drikkevands- og overfladevandspåvirkninger.

En borger er bl.a. bekymret for, hvordan en østlig linjeføring vil påvirke indvindingsoplandene for Vinkel og Sdr. Rind vandværk, og spørger, hvordan man sikrer, at drikkevandet ikke forurenes med miljøfremmede stoffer, som måske først viser sig om mange år. Der peges også på, at søjlerne til broen ved krydsning af Nørreådalens på den sydlige side ligger tæt på flere grundvandsfølsomme naturtyper.

En anden borger spørger til, at der i miljøkonsekvensvurderingen står, at saltning i vinterperioden for størstedelen opsamles i vejens afvandingssystemer, og hvad der menes med ”størstedelen”, samt hvor stor en del der ender i naturen, specifikt i Nørreådalens. Hertil spørger den pågældende, hvordan en negativ påvirkning kan afvises, når det ikke er beskrevet, hvor meget der ender i naturen. Samme borger ønsker at vide, hvordan saltet derpå bliver rensat i regnvandsbassinene, om det sker ud fra et fortyndingsprincip, og endelig hvordan saltniveauet påvirker mulighederne for at nå målopfyldelse i målsatte vandløb, som der ønskes udledt til. Ydermere spørger den pågældende, hvorfor det ikke er undersøgt, hvilken tilstand de recipienter (målsatte vandløb), der skal modtage vand fra vejprojektet, er i. Endelig foreslår samme borger, at man etablerer et okkerbassin før udløbet i Grundel Bæk/Middelhede Bæk, men mener samtidig, at den østlige linjeføring forhindrer dette. På den baggrund efterspørger den pågældende en vurdering af, hvorvidt motorvejsstrækningen her vil forhindre muligheden for målopfyldelse i Middelhede Bæk/Grundel

Bæk og dermed er i strid med vandrammedirektivets målsætning om god økologisk tilstand i udpegede vandløb.

En borger mener, at man af hensyn til de afvandingstekniske forhold og grundvandsinteresserne ved Løvel bør vælge en vestlig linjeføring, og påpeger hertil, at både 0+-løsningen og den østlige linjeføring rummer placering af store regnvandsbassiner i området mellem Haurisvej og Aalborgvej, og at dette øger risikoen for grundvandsforurening af de udlagte drikkevandsområder ved Løvel via nedsivning til grundvandet af det let forurenede opsamlede vejvand i nærområdet til Løvel Vandværks borerer.

Dansk Ornitologisk Forening DOF Nordvestjylland og Danmarks Naturfredningsforening i Viborg (Det Grønne Råd i Viborg Kommune (DGR)) oplyser, at en motorvej vest om Viborg vil true to drikkevandsområder, der er vigtige for Viborgs drikkevandsforsyning, og at en motorvej uanset grundige planer for bl.a. opsamling af overfladevand vil indebære en uacceptabelt stor risiko for forurening af disse drikkevandsområder. Også andre påpeger lignende forhold. En borger mener således, at man bør beskytte drikkevandsressourcerne, og undrer sig over, at miljøkonsekvensvurderingens resumé ikke nævner, at den vestlige linjeføring krydser områder med særlige drikkevandsinteresser både sydvest og nord for Viborg samt flere indvindingsoplande for aktive vandværker. Samme borger opfordrer Vejdirektoratet til at inddrage den nyeste konkrete viden om grundvandsforholdene i området, herunder nyeste beregninger af grundvandsstrømningerne og aktuelle indvindingsoplande, samt at man genovervejer linjeføringen under hensyn til især at undgå passage af udpegede områder. En borger spørger hertil, hvad der kan ske med drikkevandet, hvis der sker et færdselsuheld, og nedsivning forekommer. Endvidere spørger samme borger, om en større undersøgelse for at kortlægge og beskytte grundvand, foretaget af Viborg Amt og Rambøll, er taget i betragtning.

Foreningen HærvejsmotorvejNEJTAK (HNT) mener, at konsekvenserne for landskab, vandskel og vandkvalitet bør undersøges for så vidt, angår betydningen af tilførsel af råstoffer samt fjernelse af jord til bortkøring inden for projektets rammer, eftersom disse aktiviteter medfører ændringer af landskabet og kan påvirke vandskel og vandløbskvalitet.

En borger på Ravnholtvej oplyser, at den pågældendes ejendom vil blive berørt, hvis den vestlige linjeføring etableres, herunder hvis der skal fældes skov for at gøre plads til et regnvandsbassin. Samme borger mener, at dette vil øge spredning af uønsket vegetation som vårbrandbæger og tidsler samt give risiko for forurening af ejendommens grundvand. Derfor beder den pågældende om, at dette regnvandsbassin droppes eller flyttes til et andet sted, og oplyser endvidere, at der er nedlagt vandingsanlæg i dette område.

Nogle spørger, hvordan det forhold, at regnvand i driftsfasen vil blive afledt til nærmeste vandløb, harmonerer med, at målsatte vandløb ikke må modtage yderligere, der kan forringe deres standard, jf. Miljø- og Fødevareklagenævnets afgørelse om vejvand fra omfartsvejen ved Horsens – og påpeger hertil, at selv om regnvandsbassiner opfanger nogle miljøfremmede stoffer, så vil der stadig være en udledning.

En borger mener, at miljø- og habitatkonsekvensvurderingen ikke er fyldestgørende og i modstrid med bestemmelserne, og mener hertil, at en østlig linjeføring vil forhindre muligheden for etablering af et okkerbassin fra Vandet Mose og forhindre målopfyldelse i Grundel Bæk i modstrid med vandrammedirektivet.

Energi Viborg Vand A/S (EVV), der varetager bl.a. drikkevandsforsyning i Viborg og området heromkring, oplyser, at den vestlige linjeføring går gennem begge EVVs kildefelter. Kildefelterne er placeret inden for områder med særlige drikkevandsinteresser (OSD). 0+ løsningen går også igennem et af kildefelterne. EEV påpeger, at det er meget vigtigt at sikre, at der ikke nedsiver vejvand til de sårbare grundvandsmagasiner, og derfor ønskes det, at håndtering af vejvand sker i lukkede og tætte ledningsanlæg. Endvidere ønskes eventuelle regnvandsbassiner som minimum placeret uden for indvindingsområderne og helst uden for OSD-områder. Bassiner i OSD-områderne skal sikres med vandtætte membraner kombineret med overvågning af, om bassinerne forbliver tætte.

Styrelsen for Grøn Arealomlægning og Vandmiljø (SGAV) gør opmærksom på, at tilladelse til projektet skal være i overensstemmelse med vandplanlægningen for berørte målsatte vandforekomster og havstrategien for de berørte havområder. Da projektets påvirkninger ikke er tilstrækkeligt belyst, kan det på det foreliggende grundlag ikke med sikkerhed vurderes, om tilladelse til projektet er i overensstemmelse med §8 i bekendtgørelse nr. 797 af 13. juni 2023 om indsatsprogrammer for vandområdedistrikter, herunder og tilladelse til projektet kan indebære en risiko for tilstandsforringelse og ikke målopfyldelse for berørte vandforekomster.

(SGAV) anfører i forlængelse her at en række konkrete bemærkninger vedr. påvirkning af vand, herunder i forbindelse med grundvandssænkning i forbindelse med den østlige linjeføring. Der henvises til bilag 2 for uddybning og yderligere kommentarer.

Forsvarsministeriets Ejendomsstyrelse bemærker, at der i forhold til den vestlige linjeføring af hensyn til reduktion i risikoen for birdstrikes i forbindelse med flytrafik til og fra lufthavnen i Karup stilles krav vedr. størrelse, dybde mv. af regnvandsbassiner.

### **Vejdirektoratets bemærkninger**

I forhold til spørgsmål vedr. påvirkning af indvindingsoplandene for Vinkel og Sdr. Ring vandværk kan det oplyses, at inden for indvindingsoplande opsamles vejvandet ved kantopsamling, hvorefter vandet ledes til regnvandsbassiner inden udledning til vandløb. Der sker derfor ingen nedsivning af vejvand i disse områder, og der vurderes derfor ikke at ske en påvirkning på grundvandet og drikkevandsinteresserne.

Ift. den østlige linjeføring har det ikke været muligt at placere en linjeføring for en ny motorvej mellem Klode Mølle og Løvel med et forløb øst om Viborg, der ikke krydser Nørre Ådal. Nørre Ådal er udpeget Natura 2000-område, og rummer mange landskabelige og naturmæssige værdier og kvaliteter, og der er ved fastlæggelsen af krydsningen af motorvejen med ådalen i videst mulig udstrækning taget hensyn til at begrænse påvirkninger på natur og landskab. Da det ikke er tilladt at gennemføre anlægsprojekter, der kan gøre skade på Natura 2000-områder, har hensynet hertil vægtet højest. Krydsningen er således lagt, hvor påvirkningen vurderes at være mindst, og således at der ikke sker skade på habitatnaturtyper eller arter på udpegningsgrundlaget. Samlet set er det vurderet, at vejprojektet med implementering af afværgeforanstaltninger kan gennemføres uden at skade arter og naturtyper på udpegningsgrundlaget for Natura 2000-området. Dette gælder også grundvandfølsomme naturtyper i Nørre Ådalen.

Det er korrekt at vejsalt til dels tilbageholdes i vejens afvandingssystemer. Der er gennemført recipientvurderinger for hver af de tre linjeføringer, hvor også risiko for påvirkning af chlorid fra vejsaltning er undersøgt og vurderet. De beregnede resulterende koncentrationer af chlorid i vandområderne er langt under de koncentrationer, hvor æg og de tidligste livsstadier kan påvirkes, hvorfor det er vurderet, at fiskebestandene og smådyr i vandområderne ikke påvirkes som følge af saltning af vejen i vinterperioden. Samlet er det vurderet, at vejvand ikke vil forringe tilstanden eller forhindre målopfyldelsen for vandforekomster, hvilket også gælder for Nørre Ådalen.

Tilstandsvurderinger for vandløb, hvor vejvand fra motorvejen mellem Klode Mølle og Løvel vil blive udledt til, stammer fra Vandplandata (<https://vandplandata.dk/>). Vandløbenes samlede tilstand fastlægges i forbindelse med de statslige vandområdeplaner, som udarbejdes hvert 6. år. Der er en opdeling af tilstande hvorved der er tale om en økologisk tilstand samt en kemisk tilstand. I tredje vandplanperiode (2021-2027) er den økologiske tilstand fastsat på baggrund af tilstanden af de miljøfarlige forurenende stoffer og tilstanden af de enkelte biologiske kvalitetselementer, planter (makrofyter), smådyr (bentiske invertebrater), fisk og alger (fytobenthos). Den kemiske tilstand i vandløbene vurderes ud fra EU's liste over prioriterede stoffer.

Der er gennemført detaljerede beregninger og vurderinger for udledning af vejvand til recipienter herunder Grundel Bæk/Middelhede Bæk ved realisering af den østlige linjeføring (<https://niras.dkplan.dk/media/ravd13cd/recipientvurdering-oestlig-linjefoering.pdf>). Samlet vurderes det, at udledningen af vejvand ikke vil forringe tilstanden for de biologiske kvalitetselementer i vandområde o8787 Middelhede Bæk eller bidrage til at forhindre målopfyldelse. Ligeledes er det vurderet, at udledningen ikke forringer den økologiske tilstand for nationalt specifikke stoffer eller den kemiske tilstand eller forhindrer målopfyldelse i vandområde nr. o8787 Middelhede Bæk.

Der er ved miljøkonsekvensvurderingen ikke vurderet et aktuelt behov for etablering af et okkerbassin ved Vandet Mose. Der vil dog flere steder være risiko for okker ifm. midlertidige grundvandssænkninger. Inden bortledning af oppumpet grundvand skal det således fastlægges, hvordan det oppumpede vand bortledes, enten på terræn, ved nedsivning eller alternativt ved udledning til recipient. Der må ikke ske erosion eller udledes vand med sediment til vandløb. Såfremt der konstateres risiko for okker ved grundvandssænkning, skal der inden udledning af oppumpet vand fra byggegruber udføres overvågningsmålinger af indhold af ferrojern i vandet. Ved målinger af ferrojern højere end 0,2 mg/l skal der etableres okkerfældningsanlæg, hvor vandet bliver iltet, inden det ledes ud i en recipient. Relevante ansøgninger om tilladelser til udledning vil blive udarbejdet på baggrund af konkrete vurderinger, ligeledes hos den respektive kommune. Da de præcise forhold for grundvandssænkninger ikke er afdækket på nuværende tidspunkt, er der udarbejdet en detaljeret procedure for håndtering af grundvandssænkninger ([https://niras.dkplan.dk/media/1indweaw/procedure-for-haandtering-af-grundvandssaenkninger\\_19082024.pdf](https://niras.dkplan.dk/media/1indweaw/procedure-for-haandtering-af-grundvandssaenkninger_19082024.pdf)), der i detaljer beskriver, hvordan det oppumpede grundvand skal håndteres, således at det sikres, at der ikke sker påvirkninger på grundvandsforekomsterne.

For alle tre linjeføringer er det i miljøkonsekvensvurderingen vurderet, at de med de anførte afværgeforanstaltninger kan realiseres uden at forringe tilstanden eller forhindre målopfyldelsen i målsatte vandforekomster og grundvandsforekomster.

Der er i miljøkonsekvensvurderingen redegjort for de tre linjeføringers påvirkninger på bl.a. landskab, overfladevand og grundvand. Tilkørsel af råstoffer som sand og grus, der stammer fra

råstofgrave vurderes ikke at medføre risiko for forurening til omgivelserne, da de stammer fra uforurenede lokaliteter. Der afgraves en stor mængde jord ifm. realisering af vejprojekterne, hvoraf en stor del, der er dokumenteret ikke at medføre forurening, vil blive anvendt direkte i projektet ved genindbygning i dæmnings- og rampeanlæg, samt på skråningsanlæggene langs vejen. Den jord, som ikke er egnet til genindbygning, herunder forurenede jord vil blive bortkørt på lastbiler, enten til genanvendelse i andre projekter, alternativt til et godkendt modtageanlæg for jord. Al håndtering af jord vil ske iht. jordforureningsloven og jordflytningsbekendtgørelsen, og det vurderes samlet at kunne ske uden påvirkninger på overfladevand og grundvand.

I forhold til spørgsmål om påvirkning af en ejendom på Ravnholtvej kan det bekræftes, at der er planlagt to regnvandsbassiner ved st. 199+900 på den vestlige linjeføring og at disse påvirker fredskov, som må fjernes permanent. Der stilles vilkår om at fældede fredskovarealer erstattes med 200 %. Vejdirektoratet har ifm. skitseprojekteringen af linjeføringen arbejdet med en placering under hensyntagen til mange forskellige forhold, herunder de vejtekniske regler, men også kulturarv, landskab og natur mm. Det har således ved skitseprojekteringen været nødvendigt at foretage en afvejning af de forskellige arealinteresser, hvilket også betyder, at et nyt motorvejsanlæg, der anlægges igennem det åbne land, vil medføre påvirkninger på en række arealinteresser, herunder fredskov. Etablering af regnvandsbassiner vurderes ikke at medføre øget risiko for uønsket vegetation.

Det er Vejdirektoratets opfattelse, af den gennemførte miljøkonsekvensvurdering og de i den forbindelse gennemførte habitatvurderinger lever op til lovgivningsmæssige bestemmelser og dermed er fyldestgørende.

Som anført ovenfor er der gennemført detaljerede beregninger og vurderinger for udledning af vejvand til recipienter herunder Grundel Bæk/Middelhede Bæk ved realisering af den østlige linjeføring (<https://niras.dkplan.dk/media/ravd13cd/recipientvurdering-oestlig-linjefoering.pdf>). Samlet vurderes det, at udledningen af vejvand ikke vil forringe tilstanden for de biologiske kvalitetselementer i vandområde 08787 Middelhede Bæk eller bidrage til at forhindre målopfyldelse. Ligeledes er det vurderet, at udledningen ikke forringer den økologiske tilstand for nationalt specifikke stoffer eller den kemiske tilstand eller forhindrer målopfyldelse.

I forhold til bemærkningerne fra Energi Viborg Vand kan det oplyses, at der inden for indvindingsoplande opsamles vejvand ved kantopsamling, hvorefter vandet ledes gennem tætte rør til regnvandsbassiner inden udledning til vandløb. Der sker derfor ingen nedsivning af vejvand i disse områder, og der vurderes derfor ikke at ske en påvirkning på grundvandet og drikkevandsinteresserne. Regnvandsbassinerne tætnes med lermembran eller andet ugennemtrængeligt materiale, således at der ikke kan ske nedsivning. Alle regnvandsbassiner etableres desuden med dykket udløb og overløb samt afspærringsmulighed, så evt. olie-/kemikaliespild på vejen vil kunne tilbageholdes i bassinerne.

Der er ifm. miljøkonsekvensvurderingen foretaget recipientvurderinger iht. vandrammedirektivet for hver af de tre linjeføringer, der alle viser at projekterne er i overensstemmelse med vandplanlægningen for de berørte målsatte vandforekomster og iht. havstrategien for de berørte havområder, og at det dermed vurderes, at vejprojekterne ikke vil medføre en forringelse af tilstanden eller forhindre målopfyldelsen i vandforekomster.

### Rekreative interesser og kulturarv

Flere borgere er bekymrede for de rekreative interesser i projektområdet, herunder vandre- og cykelruter. En påpeger eksempelvis, for den såkaldte Kalkkamino, at der er anlagt en vandrerute fra Stoholm til Skelhøje, som passerer over Herning-Viborg (Rute 12), hvor en eventuel motorvej skal føres over, og at dette vil give udfordringer, ligesom Hærvejens cykel- og vandrerute ved Sjørup syd for Skelhøje kan blive negativt påvirket, hvis en motorvej anlægges, så den rammer Hvamvej.

En borger påpeger tilsvarende, at mange af småsamfundene i området har et aktivt og stærkt fællesskab og en rig lokal- og kulturhistorie med mange oldtidslevn, som vil blive alvorligt negativt påvirket af projektet, herunder for så vidt angår oplevelsen og turismen forbundet med Hærvejen.

Nogle bekymrer sig for, at adgangsveje og stier til Hald Sø og den nærliggende skov bliver besværliggjort, herunder navnlig i anlægsfasen.

Mange er bekymrede for de landsbysamfund, der eksisterer inden for projektkorridoren. En beboer i Tapdrup oplyser bl.a., at Tapdrup er et unikt lokalsamfund med stærke fællesskaber og en særlig kulturhistorisk værdi, og at en østlig motorvej gennem byen uundgåeligt vil påvirke sammenhængen og trygheden i området, splitte lokalsamfundet og forringe muligheden for at opretholde et sundt og aktivt landsbyliv. Tilsvarende påpeges i andre høringssvar, at de to andre linjeføringer også vil have negativ betydning for lokal sammenhængskraft, landsby- og kulturfællesskaber.

En anden mener, at en vestlige motorvej vil ødelægge roen og stilheden i Kompedal samt oplevelsen af Hærvejen, der har betydning for blandt andre vandrere og cyklister, ligesom Kong Knaps dige vil blive påvirket.

Viborg Museum (VM) anfører, at en østlig linjeføring vil ødelægge uerstattelig kulturarv ved Sdr. Rind, herunder husmandsstedet Skaunvej 33, som er bygget omkring 1780, og som fortæller en vigtig historie om husmændenes vilkår. VM mener, at ejendommen, som kræver kontinuerlig renovering, vil blive forurennet af sundhedsfarlig støj på 58-73 dB, og frygter desuden nedrivning grundet ekspropriation. Endvidere påpeger VM, at ejendommen er levested for beskyttede dyr og plantearter, herunder bilag IV-arter, ligesom matriklen har naturlig hydrologi med periodisk oversvømmet lavbundsjord og næringsfattige vandhuller. VM anbefaler, at ejendommen bevares.

En borger oplyser, at den vestlige linjeføring ved tilslutningsanlægget ved Skivevej gennemskærer et område med flere gravhøje, og at dette er i strid med naturbeskyttelsesloven og fortidsmindebeskyttelseslinjen. Hertil spørger samme borger, om Vejdirektoratet har til hensigt at søge dispensation fra loven for at kunne gennemføre projektets linjeføring, eller om der vil blive foretaget ændringer i linjeføringen for at sikre, at den overholder gældende lovgivning. Andre undrer sig tilsvarende over at man kan føre motorvej tæt på og nogle steder igennem gravhøje.

Nogle oplyser, at Vinkel-området er rigt på arkæologiske fund, og at der endvidere findes beskyttede diger, som vil blive gennemskåret af en østlig linjeføring. Af denne grund, samt for at undgå voldsom støjforurening og ødelæggelser for drikkevand og naturområder, anbefaler disse borgere en 0+-løsning, som de pågældende mener kan dække fremtidige transportbehov.

Jyder Mod Overflødige Motorveje (JMOM) påpeger, at anlægsarbejde kan ødelægge spor efter geologiske processer i nationale geologiske interesseområder og dermed områdets værdi for

videnskaben og for besøgende. I forlængelse heraf nævner JMOM, Skelhøje ved den vestlige linjeføring og Falborgdalen, ved den østlige. Tilsvarende nævner JMOM en række kulturarvsarealer, som kan blive påvirket, herunder mod vest en del af Kong Knaps dike, noget af et kulturarvsareal i Havredal Plantage samt Løgstrup Sø og dertil et kulturmiljø ved Klode Mølle, kulturmiljøet Hærvejen nord og noget af et kulturmiljø i Stendal Plantage. Tæt på korridoren nævner JMOM kulturarvsarealerne Bølling Sø og Grågård, et areal ved Finderup samt kulturmiljøerne Aunsbjerg og mere af Hærvejen. For den østlige linjeføring nævner JMOM et kulturmiljø ved Klode Mølle samt kulturmiljøet Hærvejen nord, Aunsbjerg og de nærtliggende kulturarvsarealer Bølling Sø og Sønderhede samt Grågård, Kirkeager Høje og Stenhøje foruden kulturmiljøerne Hærvejen nord, Aunsbjerg, Vinkel, Bruunshåb og Rødding samt Viborg tæt eller relativt tæt på korridoren. Dertil nævner JMOM en række fredninger samt rekreative vandre- og cykelruter, som kan blive påvirket af de to motorvejsføringer.

### **Vejdirektoratets bemærkninger**

Alle stier bliver midlertidigt omlagt med en varighed af flere måneder op til omkring 1 år, og der vil blive skiltet med mulige omveje, og langt de fleste stier og ruter vil blive omlagt, således at de fortsat vil være tilgængelige efter etablering af vejanlægget. For enkelte stier/vandreruter vil omlægningen være noget længere. Samlet vurderer Vejdirektoratet at der i projektet tages hensyn til at sikre de rekreative stier og ruters fortsatte eksistens og vurderer samlet påvirkningen generelt til at være mindre.

Den vestlige linjeføring krydser vandreruten Kalkkaminoen lige vest for Skelhøje (st. 121+600). I anlægsfasen omlægges ruten midlertidig, men den vil i driftsfasen efter anlæg af motorvejen vfå et nyt forløb omkring tilslutningsanlægget ved Viborgvej. Påvirkningen vurderes dermed at være mindre.

Hærvejens cykel- og vandrerute ved Sjørup berøres af den vestlige linjeføring i den vestlige del af Sjørup. Ruten vil blive omlagt med et nyt forløb langs Sjørupvej og Hvamvej, og opretholdes dermed næsten i samme tracé som i dag, og påvirkningen vurderes derfor at være mindre.

Vejdirektoratet har ifm. skitseprojekteringen af linjeføringen arbejdet med en placering under hensyntagen til mange forskellige forhold, herunder de vejtekniske regler, men også bysamfund, kulturarv og kulturmiljø, landskab, natur mm. Det har således ved skitseprojekteringen været nødvendigt at foretage en afvejning af de forskellige arealinteresser, hvilket også betyder, at et nyt motorvejsanlæg, der anlægges igennem det åbne land vil medføre påvirkninger på en række arealinteresser, herunder mindre landsbyer og lokalsamfund samt kulturmiljøer som eksempelvis, Hærvejen mv.

Vejdirektoratet anerkender således også at anlæg af en motorvej eller udbygning af rute 13 vil medføre påvirkninger på småsamfundene og kulturarven, hvilket også fremgår af miljøkonsekvensrapporten.

Hald Sø og de nærliggende skovområder vil ikke blive påvirket af vejprojekterne og adgangen til området vil fortsat kunne tilgås i både anlægs- og driftsfasen.

Vejdirektoratet anerkender at en ny motorvej mellem Klode Mølle og Løvel, alternativt en udbygning af rute 13 på den samme strækning, vil medføre påvirkninger på lokalsamfund og

befolkningen i nærheden af linjeføringerne. Vejdirektoratet har ifm. skitseprojekteringen i videst muligt omfang forsøgt at placere de nye motorvejsstrækninger, således at påvirkningen på byer, herunder landsbyer og lokalsamfund er mindst muligt. Der findes dog meget spredt bebyggelse i området og mange mindre lokalsamfund og landsbyer, og det er desværre ikke muligt at gennemføre et så stort anlægsprojekt uden at det medfører påvirkning på en række bebyggelser og lokalsamfund, der ligger i nærheden af vejanlæggene. Udbygningen af rute 13 er begrænset af den eksisterende linjeførings placering og her findes mange ejendomme og lokalsamfund tæt på den eksisterende vej, som dermed vil blive påvirket mere end i dag, hvis vejen udbygges til en 4-sporet vej. Det vurderes ikke muligt at undgå, at et så stort anlægsprojekt vil have påvirkninger på omgivelserne, hvilket også fremgår af den gennemførte miljøkonsekvensvurdering.

Alle tre linjeføringer passerer tæt forbi Kompedal Plantages østside, og der inddrages mindre perifere arealer af plantagen til anlæg af ny motorvej og udbygning af rute 13. De områder af Kompedal Plantage, som ligger tættest linjeføringerne vil blive påvirket i anlægsfasen af støj, lys fra arbejdspladser og anden forstyrrelse fra anlægsarbejdet, og i driftsfasen af vejtrafikstøj. De rekreative interesser, herunder særligt de brugere der opsøger ro og uforstyrrethed i naturen vil kunne blive påvirket. Da vejprojektet er bestemt til at tage udgangspunkt i rute 13 ved Klode Mølle, har det ikke været muligt at lægge vejprojekterne i så stor en afstand, at Kompedal Plantage ikke påvirkes. I miljøkonsekvensvurderingen beskrives påvirkningen ift. støj for de tre linjeføringer, hvor det vurderes, at støjen fra linjeføringerne kan være hørbar i plantagens østlige område, men påvirkningen vurderes at være mindre på grund af afstanden til vejen. Vejdirektoratet er således enige i, at linjeføringerne kan have betydning for de rekreative interesser knyttet til Kompedal Plantage, herunder det udpegede stilleområdes kvalitet, men gør samtidig opmærksom på, at det kun omfatter den østligste og dermed en mindre del af det udpegede stilleområde.

Kulturmiljøet Hærvejen vil blive påvirket ved realisering af vejprojektet, idet linjeføringerne vil krydse kulturmiljøet flere steder. Særligt vil den vestlige linjeføring og 0+ løsningen medføre påvirkninger. Kulturmiljøet vil blive fragmenteret yderligere end i dagens situation og der vurderes at være en påvirkning for oplevelsen af Hærvejen, hvilket også fremgår af miljøkonsekvensvurderingen. Kulturmiljøet Hærvejen dækker over store arealer og har flere forskellige forløb i den sydligste del af linjeføringerne, og det har derfor ikke været muligt at undgå påvirkningen. Vandre- og cykelruter i Hærvejen vil blive omlagt, og påvirkningen på de rekreative interesser forbundet med Hærvejen vurderes dermed at være mindre.

Kong Knaps dige vil ikke blive påvirket af vejprojektet.

Husmandsstedet Skaunvej 33 ved Sdr. Rind vil ikke blive direkte berørt af den østlige linjeføring. Den nye motorvej vil ligge i en afstand på ca. 100 m nord for ejendommen. Jf. støjberegningerne vil støjniveauet på bygningerne være 59,5 dB, hvilket er lidt højere end Miljøstyrelsens vejledende grænseværdi for trafikstøj på 58 dB. Umiddelbart er det Vejdirektoratets vurdering, at afstand til motorvejen eller støjbelastningen fra denne ikke vil nødvendiggøre, at ejendommen nedrives, men gør opmærksom på at det vil være ekspropriationskommissionens afgørelse, hvilke beboelsesejendomme der skal eksproprieres.

Det er korrekt at der ved tilslutningsanlægget til Skivevej på den vestlige linjeføring findes en række gravhøje (beskyttede fortidsminder), ganske tæt på linjeføringen. Vejdirektoratet har stor fokus på at minimere påvirkningerne på beskyttede fortidsminder og øvrig kulturarv, og har ifm. skitseprojekteringen arbejdet detaljeret med placering af linjeføringen på det pågældende sted,

således, at ingen af gravhøjene berøres direkte. To af gravhøjene er beliggende i områder, hvor der skal etableres arbejdsarealer. Det kan oplyses, at arbejdspladsarealerne vil blive reduceret/flyttet således, at der ikke sker nogen direkte påvirkning. Yderligere vil de nærvæd liggende gravhøje blive afmærket i anlægsfasen med henblik på at sikre at de fremstår synlige og afskærmede, således at de ikke berøres/påkøres uforvarende.

Rundt om de fleste beskyttede fortidsminder er der fastlagt en fortidsmindebeskyttelseslinje på 100 meter jf. Naturbeskyttelsesloven § 18, inden for hvilken der ikke må ske tilstandsændringer. Det har ikke været muligt at undgå påvirkning af beskyttelseslinjerne omkring flere gravhøje, og der skal derfor indhentes dispensationer for beskyttelseslinjerne hos de respektive kommuner forud for realisering af vejprojektet.

Vejdirektoratet har ifm. skitseprojekteringen af linjeføringen arbejdet med en placering under hensyntagen til mange forskellige forhold, herunder de vejtekniske regler, men også natur, landskab, bysamfund og kulturarv mm. Det har således ved skitseprojekteringen været nødvendigt at foretage en afvejning af de forskellige arealinteresser, hvilket også betyder, at et nyt motorvejsanlæg, der anlægges igennem det åbne land, vil medføre påvirkninger på en række arealinteresser, herunder kulturarv som fredede fortidsminder, arkæologiske fund og beskyttede diger. Og da der findes rigtig mange diger spredt i landskabet, har det ikke været muligt at undgå påvirkning af nogle beskyttede diger.

Den østlige linjeføring passerer øst om Vinkel i en afstand på ca. 600 m, og påvirker i dette område to beskyttede diger. For det ene dige, der har en samlet længde på 859 m, inddrages ca. 56 m, der hvor den nye motorvej krydser diget. Diget fragmenteres og det er vurderet at påvirkningen er moderat, da der fortsat er en stor del af diget som er intakt. Det andet dige er kun 109 m langt og her inddrages ca. 42 m permanent, hvilket er en stor andel af diget.

Vejdirektoratet har og vil i den videre proces være i tæt dialog med de arkæologisk ansvarlige museer med henblik på i videst muligt omfang at sikre skjulte arkæologiske fund og fortidsminder, og det forventes, at der vil blive gennemført arkæologiske forundersøgelser inden anlægsarbejderne igangsættes.

Hverken den vestlige eller østlige linjeføring berører nogen fredninger. Udbygning af rute 13 vil berøre to fredninger perifert, hhv. fredningen Jyske Hærvej og fredningen omkring Hald Sø. Der inddrages 22 m<sup>2</sup> permanent af Jyske Hærvej i yderkanten af fredningen, og 0,17 ha af fredningen Hald Sø, hvor arealinddragelsen sker i fredningens vestligste yderkant langs med den eksisterende rute 13. Arealinddragelserne er begge steder meget små ift. fredningernes samlede størrelse og det er vurderet, at formålet med fredningerne ikke påvirkes. Dog kræves dispensation fra Fredningsnævnet til projektgennemførelsen, hvilket vil blive indhentet, såfremt projektet skal gennemføres.

## Anlægs- og samfundsøkonomi

Mange sætter spørgsmålstegn ved de økonomiske beregninger, der ligger til grund for projektet, herunder den samfundsmæssige værdi. Det anføres således, at den store investering ikke står mål med den samfundsmæssige nytte. Nogle påpeger hertil, at den samfundsøkonomiske interne rente er lav uanset linjeføring og med en negativ nettonutidsværdi, og at projektet vil være

samfundsmæssigt urentabelt, indtil motorvejsforbindelserne Give-Hobro/Sønderup og/eller Haderslev-Hobro/Sønderup står færdige.

Der stilles i den forbindelse spørgsmål ved, om Vejdirektoratets oplysninger om, den lave samfundsøkonomiske forrentning skal ses i sammenhæng med, at projektet kun er en del af en samlet transportkorridor langs den jyske højderyg. Det anføres, at det må forventes, at tidligere analyser af samfundsøkonomi af det samlede projekt kan være forældede, bl.a. på grund af stigende priser på råstoffer mv. Der rejses således tvivl om, at de samfundsøkonomiske gevinster i forbindelse med anlæg af motorvej syd og nord for strækningen.

En borger foreslår på den baggrund, at man i første omgang kun planlægger med en omfartsvej omkring Viborg og dernæst, hvis det viser sig nødvendigt, udbygger A13 til 2+1 vej, men i øvrigt først igangsætter andre tiltag, når de tilstødende motorveje er fastlagt, og den interne rente dermed kan blive højere. En anden undrer sig over, at det er nødvendigt at reducere i de respektive løsninger for at kunne holde sig inden for projektets økonomiske ramme, og mener, at det giver en forringelse af sammenligningsgrundlaget mellem de tre løsninger. Flere frygter, at man vælger en løsning, som er samfundsmæssigt urentabel.

Flere påpeger, at den vestlige vejføring fremstår billigt. Hertil bekymrer det nogle, at denne linjeføring efter en besparelsesrunde er blevet tilpasset for at holde omkostningerne nede. Flere mener således, at det er suboptimalt, at der i den vestlige linjeføring blandt andet er skåret ned på antallet af faunapassager og lukket flere små veje, som krydser linjeføringen. Flere frygter, at disse kompromisser, kan føre til udfordringer for både trafiksikkerheden og lokale beboere og lodsejere samt flere påkørsler af dyr. Flere tilføjer, at den besluttede afkørtning af ruten med ca. 3 km i den nordlige ende blot vil give udgifter senere, og at der dermed ikke er tale om en reel besparelse.

Flere mener, at anlægsomkostningerne for især den vestlige linjeføring undervurderes. En borger spørger hertil, om budgettet allerede nu er ved at skride for en linjeføring vest om Viborg, hvis denne løsning vil medføre, at der udenom projektet skal laves tilslutningsanlæg ved Løgstrupvej og Ravnstrup. Endvidere spørger samme borger, hvordan disse ekstraudgifter skal finansieres. I andre høringssvar nævnes andre tiltag, som menes at burde indgå anlægsoverslaget og samfundsøkonomiberegninger, herunder over- eller underføring ved Gårdsdal, støjskærm ved Finderup mv.

En borger mener, hvis valget falder på en vestlig linjeføring, at der også skal etableres en østlig omfartsvej, og at dette bør indgå i beregningerne.

Flere borgere mener, at de tre fremlagte løsninger ikke kan sammenlignes økonomisk, ligesom den tilpassede beregning af den økonomiske ramme for linjeføringerne ikke den samme. Nogle borgere mener hertil, at det kun er 0+-løsningen, der overholder den vej, der er ønsket beregning på, og som økonomisk er indenfor rammen. Andre undrer sig over, at alle tre linjeføringer beskrives som motorvej Klode Mølle-Viborg-Løvel, eftersom kun den østlige linjeføring og 0+-linjeføringen går til Løvel, hvorimod den vestlige linjeføring stopper i den nordlige ende ved et punkt på rute 13 (Loldrup), som ligger 2,5 km syd for Løvel, ligesom 0+-linjeføringen som den eneste ikke er prisreduceret i forhold til tidligere projektudkast. Flere borgere mener, at et sagligt sammenligningsgrundlag kun sikres, hvis alle tre linjeføringer og deres omkostninger beregnes enten til Løvel eller samme punkt på rute 13, samt hvis alle tre linjeføringer prisreduceres.

En borger mener, at flere kilometer motorvej blot vil udhule bevillingerne til veje mere, end de allerede er, og at der kun bliver mere vej at vedligeholde. Derfor er den pågældende fortaler for, at der bruges nogle midler på at udbedre de veje, vi har. Endvidere mener samme borger, at mere motorvej blot vil forårsage mere stress og jag.

Mange frygter, at en fuld udbygning af Ny Midtjysk Motorvej ligger helt op til 50 år ud i fremtiden, og at værdien af den aktuelle delstrækning dermed er til at overse.

En borger mener, at det er uholdbart at fastholde målet om en motorvej, når der findes alternative løsninger, som løser trafikbehovet, og at omkostningerne til irreversible nye anlæg er for høje.

Ragners Entreprenørfirma ApS (REA) oplyser, at jordbundsforholdene øst for smeltevandslinjen består af betydeligt mere ler end jordbundsforholdene vest for smeltevandslinjen, og at dette vil bevirke, at bundsikringsudskiftningen i den østlige linjeføring vil være betydelig større end bundsikringsudskiftningen i den vestlige linjeføring. REA spørger hertil, om Vejdirektoratet har taget hensyn til dette i de økonomiske beregninger.

Flere mener, at man bør vælge den billigste løsning, navnlig hvis ingen af de foreslåede linjeføringer har positiv samfundsøkonomisk værdi. Flere er bekymrede for projektets sundhedseffekter og spørger, om disse er medtaget i beregningerne vedr. samfundsøkonomi, herunder at trafikstøj er forbundet med store omkostninger for sundhedssystemet.

En borger mener, at de beregninger, der er lavet ud fra en stigende trafikaktivitet med stigende antal mennesker, ikke tager højde for den grønne omstilling eller nye tendenser indenfor fødselsraten, og at dette giver et forkert indtryk af behovet for en motorvej. I stedet mener samme borger, at nødvendigheden for en motorvej vil falme, hvis man i ligningen indberegnede samkørsel og billigere offentlig transport. Slutteligt mener den pågældende, at prioriteringerne for fremtidens trafik bør være langsigtede og miljømæssigt ansvarlige. Nogle mener, at det er udtryk for en forældet tankegang, hvis man mener, at mere vejinfrastruktur medfører øget økonomisk vækst.

En borger er imod en østlig motorvej, og undrer sig over, at man bruger Danmarks fedeste landbrugsjord til motorveje og vedvarende energiparker, velvidende at Folketinget samtidig ønsker sig 250.000 hektar skov, udtagning af lavbundslande og deraf følgende kompensation af jord fra ikke forurenede/gode landbrugsarealer. Samtidig mener samme borger, at Folketinget begrænser sine egne muligheder for at agere frit/mere alternativt ved at prioritere dyre ekspropriationer af god landbrugsjord fremfor sandjord/gødningskrævende jord og få ejendomme.

En borger spørger, om man ikke kunne gøre planlægningen af veje mere fleksibel, sådan at Viborg og andre byer kunne få finansieret deres infrastruktur på en anden måde end ved, at få staten til at godkende en motorvej, når mindre kunne gøre det.

### **Vejdirektoratets bemærkninger**

Anlægsoverslag for de tre linjeføringer er beregnet på baggrund af den gennemførte skitseprojektering, hvor linjeføringerne, og de mange delelementer, som indgår i et vejprojekt, er beskrevet. I beregningerne tages der også højde for jordbundsforhold, herunder hvor store mængder grus, jord, mv. der skal bruges på de undersøgte linjeføringer. I prissætningen tages der udgangspunkt i erfaringspriser fra tidligere anlægsprojekter, hvor forholdene vurderes at være

sammenlignelige. Der vil i sagens natur altid være usikkerhed om en række forhold i forbindelse med et videre projektforsøg. Anlægsoverslaget indeholder derfor også reserver til at håndtere disse usikkerheder.

For at reducere omkostningerne er linjeføringerne øst og vest om Viborg tilpasset, herunder er længden af strækningen i den vestlige linjeføring reduceret, så den slutter ca. 2,5 km. Syd for Løvel. Hvis det på et senere tidspunkt besluttes, at der skal anlægges motorvej videre mod nord op mod Hobro, vil der skulle planlægges en hensigtsmæssig tilkobling til motorvejen Klode Mølle - Viborg - Løvel, og såfremt denne anlægges i den vestlige linjeføring, vil en ny motorvej mod Hobro skulle være længere, end hvis den østlige linjeføring anlægges. Det har ikke været muligt at finde en afkortning af den østlige linjeføring, som er teknisk og trafikalt gennemførlig, og derfor indgår en kortere østlig linjeføring ikke som et forslag.

I henhold til vejloven har hver vejmyndighed ansvaret for sit eget vejnet. Anlæg og drift af veje i Viborg Kommune påhviler således kommunen og er ikke en statslig opgave. Kommunen har tilkendegivet, at man er indstillet på at foretage de nødvendige tilpasninger af vejnettet.

De gennemførte beregninger af samfundsøkonomi, hvor støjbelastningen også indgår, er baseret på de metoder, som anvendes på tværs af infrastrukturprojekter. Det fremgår af afrapporteringen, at 0+ løsningen har den højeste interne rente, dernæst kommer den østlige linjeføring, den vestlige linjeføring har den laveste forrentning. Ingen af de tre forslag er samfundsmæssigt rentable.

Tidligere analyser har vist, at samfundsøkonomien er højere for en sammenhængende motorvejsstrækning langs den jyske højderyg. Vejdirektoratet har ikke i forbindelse med den gennemførte MKV foretaget nye trafikale beregninger af Midtjysk Motorvej fra Hobro til Haderslev eller fra Hobro til Give, men har redegjort for resultatet af tidligere beregninger. Det er korrekt, at der i de senere år har været en udvikling, hvor det prisindeks anlægsmkostninger fremskrives med, er steget mere end det prisindeks, der benyttes til den tilsvarende fremskrivning af f.eks. tidsgevinster. En genberegning af de tidligere gennemførte samfundsøkonomiske beregninger for en sammenhængende motorvej vil således give en lidt lavere forrentning end det tidligere præsenterede. Forskellen skønnes at være mindre end 1 %-point.

De trafikale beregninger, herunder beregning af samfundsøkonomi, er nærmere dokumenteret i notatet "Trafikale effekter af Midtjysk Motorvej", som kan findes på projektets hjemmeside. Det fremgår bl.a. heraf, at forudsætninger vedr. befolkningsudviklingen er baseret på prognoser fra Danmarks Statistik, forventninger til udvikling i arbejdspladser og bruttonationalprodukt er baseret på Finansministeriets fremskrivninger. Beregningerne er udført for 2035 og 2040. Det fremgår også af notatet, at modelberegningerne er behæftet med usikkerhed. Denne usikkerhed skønnes for større veje at være omkring 10 pct.

For så vidt gælder forventningen til udvikling i bilejerskab, er denne fremskrevet på baggrund af udviklingen i perioden 2007 – 2019. I takt med, at bilejerskabet stiger, kan det konstateres, at kapacitetsudnyttelsen, dvs. antal personer pr. bil, er faldet.

## Ekspropriation, ejendomsværdi og arealanvendelse

Mange er bekymrede for, at projektet vil påvirke deres ejendomsværdi negativt. Flere spørger derfor, hvordan man kompenseres for økonomiske tab som følge af projektet.

Mange mener, at det ikke fremstår tilstrækkeligt klart af det fremlagte projektmateriale, hvilke ejendomme, der vil blive eksproprieret eller i hvilket omfang, og at dette medfører en væsentlig usikkerhed for mennesker bosat i eller omkring motorvejstraceet. Flere finder det urimeligt, at der ikke foreligger en detaljeret arealfortegnelse med ekspropriationer, sådan som der typisk foreligger ved jernbaneprojekter, inden loven eventuelt vedtages.

En borger sammenfatter, at dobbelt så mange ejendomme vil blive alvorligt berørt af den østlige linjeføring sammenlignet med den vestlige, og mener hertil, at omtrent 60 familier flere vil blive tvunget ud af deres bolig, hvis man vælger en østlig løsning.

Mange er bekymrede for den støj, projektet vil medføre, og de deraf følgende gener og værditab. En borger påpeger hertil efter en sammenligning af kort for ekspropriation og støj, at der ikke tydeligt er beregnet og indtegnet ekspropriation af en stor andel boliger, der i støjberegning ligger i 58-63 og fra 63-68 dB. Andre borgere mener, at øget støj ikke bare kan forringe salgsværdien af deres ejendom, men også pålægge dem økonomiske udgifter til støjreduktion. En borger mener, at alle huse i Finderup vil blive værdiløse, hvis man vælger at lægge den vestlige linjeføring lige op ad byen.

Flere håber, at projektet så vidt muligt vil indarbejde målene fra den grønne trepartsaftale, eksempelvis når der eksproprieres landbrugsjord, hvor der kan etableres urørt skov på de dele af jorden, som ikke bruges til vejanlæg.

Bekymringerne vedrørende ekspropriation går på tværs af de tre foreslåede linjeføringer. En borger sammenfatter det sådan, at den vestlige linjeføring vil kræve færrest ekspropriationer og påvirke færrest ejendomme, men omvendt kræver inddragelse af en del jord, mens den østlige linjeføring vil kræve flest ekspropriationer og påvirke næsten lige så mange som den vestlige, men til gengæld ikke kræve inddragelse af lige så meget jord – og endelig at 0+-løsningen ganske vist vil kræve lidt færre ekspropriationer og inddragelse af færre hektar end den vestlige linjeføring, men til gengæld vil påvirke mange borgere. Mange af de indkomne høringssvar spejler opfattelsen af, at den vestlige linjeføring vil mindske behovet for eksproprieringer sammenlignet med den østlige, hvorimod den østlige linjeføring vil være mere indgribende i lokale naturinteresser. En borger hæfter sig ved, at næsten dobbelt så mange ejendomme vil skulle eksproprieres ved den østlige linjeføring, ligesom denne løsning vil kræve flere arbejdsarealer sammenholdt med den vestlige linjeføring.

En borger mener, at det vil ødelægge hus-/grundpriserne i og omkring Viborg og Tjele, hvis den østlige linjeføring vælges.

En række naboer nær/øst for Ravnstrup spørger, hvordan de skal håndtere den værdiforringelse, som deres ejendomme allerede har fået, blot fordi den vestlige linjeføring er i spil. Endvidere spørger samme borgere, hvad der gælder lodsejere, som bliver berørt af begge linjeføringer.

Mange er bekymrede for fravalget af støjskærme i den vestlige linjeføring, og flere mener i forlængelse heraf, at langt flere boliger langs denne strækning burde eksproprieres, end det er tilfældet i de fremlagte beregninger. En borger oplyser hertil, at en vestlig linjeføring vil være helt

ødelæggende for den pågældendes ejendom øst for Havredal Plantage, idet motorvejen er projekteret midt igennem ejendommen. Hvis den vestlige linje ender med at blive gennemført, opfordrer samme borger derfor Vejdirektoratet til at genbesøge linjeføringen, så denne placeres så lavt i landskabet som muligt og flyttes mod vest, hvor der er flere åbne landområder, som ikke vil påvirke så mange beboelsesejendomme som den valgte. Endvidere oplyser samme borger, at vejadgangen til ejendommen fjernes, og at der ikke er givet nogen anvisning på, hvordan en eventuel fremtidig tilkørselsvej skal være, herunder omkostningerne ved køb af jord samt anlæg, drift og vedligehold af en sådan væsentligt længere tilkørselsvej. Samlet set påpeger den pågældende borger, at projektet omtrent vil halvere værdien af ejendommen og også gøre ejendommen usælgelig. Derfor ønsker borgeren, såfremt ekspropriationen gennemføres, at den samlede ejendom eksproprieres/overtages af staten.

En borger mener, at uvisheden om projektets fremtid har medført en reel stavnsbinding, og at berørte husejere har været hindret i investering og udvikling af deres ejendomme. Samtidig finder samme borger det dybt uacceptabelt, at ejendomme syd for Løvel i årevis har skullet eksproprieres uanset linjeføring, men at ændringen af den vestlige linjeføring nu medfører, at disse ejendomme i stedet kan se frem til yderligere 10 års stavnsbinding, da man først kan søge erstatning et år efter ibrugtagning af projektet. Endvidere mener den pågældende, at en sådan årelang sagsbehandling har gennemgribende menneskelige og økonomiske konsekvenser for et stort antal borgere og lokalsamfund både øst og vest for Viborg. En anden borger mener at have været stavnsbundet siden 1973, hvor der blev lagt en byggelinje på den pågældendes grund, idet dette har forringet ejendommens værdi. I forlængelse heraf appellerer flere borgere til, at man – inden projektet påbegyndes – fastlægger linjeføringen på strækninger nord og syd for projektet, så berørte ejendomme kan få klar besked.

Flere ønsker fuld ekspropriation snarere end at få en motorvej som nabo.

### **Vejdirektoratets bemærkninger**

Ved projektets opstart nedsættes en statslig ekspropriationskommission. Kommissionen vil træffe den endelige beslutning om areal- og rettighedserhvervelse for projektet. Desuden fastsætter kommissionen erstatning for de arealer, som Vejdirektoratet skal erhverve til f.eks. anlæg af vej, krydsende veje, regnvandsbassiner og erstatningsnatur.

Det er også ekspropriationskommissionen, der beslutter hvilke ejendomme, der skal totaleksproprieres. Det er en afvejning af påvirkningen af ejendommen, herunder nærheden til motorvejen, ændring i støj på ejendommen, kommende adgang til ejendommen, og størrelse på areal, der skal erhverves til motorvejen.

Ejendomme kan i visse tilfælde forlodseksproprieres. Dette kan dog først ske, når der er truffet politisk beslutning om projektet. Der er mulighed for fremrykket ekspropriation, hvis der er særlige behov hos ejer, og det ikke kan afvente de ordinære ekspropriationer. Ejendommen skal også være berørt på en sådan måde, at der er risiko for at ejendommen alligevel bliver eksproprieret.

Ejendomsværditab kan behandles senest 1 år efter motorvejen er færdig.

Ekspropriationskommissionen behandler klager om støj og dominans. Der kan ydes erstatning, hvis ulemperne fra motorvejen afviger fra det vedtagne projekt. Ved bedømmelsen ser

ekspropriationskommissionen på støjniveauet, bygningens afstand til vejanlægget, trafikmængden, områdets karakter og bygningernes beliggenhed og anvendelse.

I det videre forløb vil Vejdirektoratet igangsætte detailprojektering, og i den forbindelse vil der blive arbejdet videre med optimering af adgangsveje, med henblik på at reducere gener og skabe bedst mulige adgangsforhold inden for projektets overordnede rammer. Vejdirektoratet vil gå i dialog med ejerne af ejendomme om mulige tilpasninger, men det kan ikke undgås, at der vil ske en påvirkning af omgivelserne og medføre gener for naboerne i forbindelse med udbygningen af vejen. Der har været pålagt byggelinjer på ejendommene langs med rute 13. Disse byggelinjer blev tinglyst i 1972.

## Støj og sundhed

Flere har generelle bemærkninger om støjpåvirkning fra vejprojektet, støjberegningsmetode og erstatningsspørgsmål.

Flere er bekymrede for de sundhedsmæssige konsekvenser, som et nyt vejprojekt kan have, herunder i form af flere tilfælde af demens, kognitiv svækkelse hos børn, stress, søvnforstyrrelser, forhøjet blodtryk og øget risiko for hjertekarsygdomme samt øget sygdomsfrekvens og nedsat fertilitet som følge af støj.

Mange er bekymrede for, at kronisk støjpåvirkning vil forværre deres livskvalitet, ligesom flere fremhæver den negative mentale påvirkning ved uvished om mulig ekspropriation, ejendomsværditab, manglende handlefrihed i beslutningsfasen, øget rejsetid eller manglende handlefrihed ved fremtidige byggelinjer.

En borger oplyser, at der ifølge WHO alene i Europa er 12.000 for tidlige årlige dødsfald samt en række andre støjrelaterede sygdomme og sundhedsgener. Samme borger mener, at etablering af en ny motorvej vil medføre trafikspring, og at støjen ikke blive formindsket grundet et stigende antal elbiler, eftersom disse er tungere end andre biler, og fordi den primære støjkilde er dækstøj.

Mange er bekymrede for den støj, som projektet, uanset linjeføring, vil generere. Flere påpeger i denne forbindelse, at de allerede i dag er generet af støj, eksempelvis fra den nordlige ringvej, i det vestlige Viborg og langs den nuværende rute 13. Flere oplever endvidere, at der de senere år er kommet mere tung trafik på rute 13, og at dette har medført mere støj. Mange frygter i forlængelse heraf, at et nyt vejprojekt vil forværre denne problematik.

Jyder Mod Overflødige Motorveje (JMOM) er bekymrede for projektets støjpåvirkning af Klode Mølle, Gråmose, Nørre Knudstrup, Thorning, Kjellerup, Neder Hvam, Frederiks, Skelhøje, Finderup, Ravnstrup, Viborg, Løgstrup, Løvel, Romlund, Kirkebæk, Skræ, Vium, Demstrup, Sjørlev, Rindsholm, Sdr. Rind, Vinkel, Tapdrup, Vejrumbro, Rødding og Batum samt en række naturområder.

Flere mener, at projektet vil have langt større negative påvirkninger på beboere langs de forskellige linjeføringer, end det fremgår af projektaterialet. Mange mener desuden, at støjberegningerne burde tage udgangspunkt i WHO's grænseværdi for boliger på 53 dB og ikke de nuværende 58 dB.

En anden påpeger, at der i Kompedal plantage og ved Hald Sø er udpeget stilleområder, og at dette harmonerer dårligt med vejanlæg og deraf mere vejstøj, samt at det er vigtigt for både natur og mennesker, at der findes områder i Danmark, hvor naturlige lyde af vind, vand og dyr er de eneste. Derfor spørger samme borger, hvordan stilleområder bliver tilgodeset under anlæg og drift.

Andre fremhæver tilsvarende, at en østlig linjeføring vil påvirke et større antal ejendomme og dermed beboere end den vestlige. En borger mener eksempelvis, at påvirkningen vil være større i øst, fordi beboerne her ikke i forvejen er støjplagede.

Mange ønsker en afklaring af, hvilken af de tre foreslåede linjeføringer, der ventes at støjbelaste flest mennesker.

Mange sætter spørgsmålstegn ved de gennemførte støjeregninger og støjkort. En borger finder det eksempelvis uklart, om støj fra tværgående trafik er medtaget i støjeregningerne, især de steder hvor vejene hæves. En anden undrer sig over, at det af miljøkonsekvensvurderingens oplysninger om støjeregninger ikke fremgår, om det er den nuværende sammensætning af køretøjer, der er brugt som beregningsgrundlag, eller om man har taget højde for, at fremtidens trafik må forventes at være gennemsnitligt tungere og mere støjende – herunder idet elbiler generelt er tungere end andre biler og typisk har bredere dæk, og fordi der må formodes at komme flere elbiler på vejene i fremtiden.

Der stilles spørgsmål om, hvorvidt der i beregningerne af bl.a. trafikbelastning på strækningerne er taget højde for, at der fra 2025 vil blive indført en kilometerafgift for lastvogne, hvilket eventuelt kan ændre kørselsmønstre for disse, da antal kørte kilometer får stor betydning for den enkelte vognmands økonomi.

En borger undrer sig over, at betydningen af den fremherskende vestlige vindretning underspilles i det præsenterede projektmateriale, og mener i forlængelse heraf, at det burde inddrages i beslutningsprocessen, om det virkelig kan være Viborg Kommunes ønske at få trafikstøj fra motorvejen ind over Viborg by, hvis den vestlige linjeføring vælges. Samtidig tilføjer samme borger, at den vestlige linjeføring ligger relativt højt i landskabet, og at dette øger risikoen for, at trafikstøjen bæres langt ind over byen.

En borger mener, at alle, der bliver berørt af støj over 53 dB, skal kunne bede om ekspropriation.

En borger spørger, hvorfor det først er muligt at ansøge om støjkompensation et år efter, at driften er igangsat, og ikke senest samtidig med anlægsfasen. Samme borger mener desuden, at den foreslåede kompensation ikke slår til.

En beboer på Haugevej ved Kjellerup oplyser, at den pågældendes ejendom vil blive meget plaget af støj fra en kommende motorvej, og at dette vil medføre både ejendomsværdi- og naturværditab for mange beboere i området.

### **Vejdirektoratets bemærkninger**

I Danmark foretages støjeregninger med den fælles nordiske beregningsmodel Nord2000, som betragtes som en af de mest avancerede støjeregningssmodeller i verden. Støj fra veje opgøres som et gennemsnitligt støjniveau over et helt år. Støjens årsgennemsnit udtrykkes med ét tal niveauet for

langtidsstøjpåvirkningen af mennesker. Internationalt er årsgennemsnittet anerkendt og anvendt som en indikator for graden af gene, som mennesker oplever ved forskellige støjniveauer, og som indikator for de helbredsmæssige effekter af støj. Derfor er der i Danmark og også internationalt fastsat grænseværdier, som refererer til støjen årsgennemsnit (betegnet Lden).

Det gennemsnitlige støjniveau tager hensyn til, at støjen varierer over tiden. Dvs. at støjen typisk er kraftigere i dagtimerne end om natten, fordi der kører flere biler på vejene. Årsgennemsnitsværdien betegnes Lden (står for Level –day, evening, night) og beregnes som en sammenvejning af middelværdien for dagperioden fra kl. 7-19, aftenperioden kl. 19-22 og natperioden kl. 22-7. Der lægges 5 dB til aftenperioden og 10 dB til natperioden for at tage højde for menneskers særlige støjfølsomhed om aftenen og natten.

Støjen, som genereres af trafikken på vejen, beregnes bl.a. på baggrund af oplysninger om antal køretøjer i løbet af døgnet, fordeling af lette og tunge køretøjer og den gennemsnitlige hastighed fordelt på køretøjer. De trafikale forudsætninger er baseret på beregninger af den forventede trafik i 2040. Fra vejen udbredes støjen til omgivelserne. I disse beregninger indgår bl.a. oplysninger om, hvordan terrænet forløber omkring vejene og hvad, der kan forhindre udbredelsen af støjen, som fx bakker i landskabet, bygninger og støjskærme. Meteorologi og særligt vindforhold har stor betydning for støjens udbredelse. Derfor beregnes støjen for et gennemsnitligt vejr i Danmark over et repræsentativt år. Den hyppigste vindretning i Danmark er vinde fra omkring vest. Det har betydning for støjens gennemsnitlige udbredelse. Det betyder bl.a. at støjniveauer øst for en vej, generelt er en smule højere end støjniveauer vest for vejen, da den hyppigste vindretning er omkring vest.

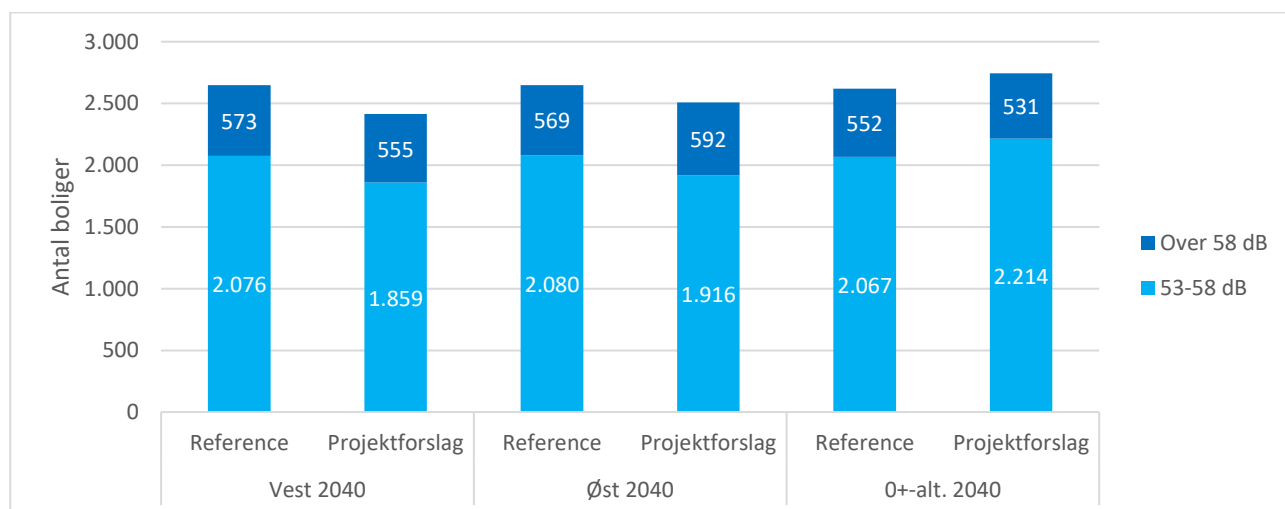
Vejdirektoratets udgangspunkt for vurdering af støj fra vejanlægget baseres som udgangspunkt på Miljøstyrelsens vejledende støjgrænser. Den vejledende støjgrænse for acceptabel støj ved boliger er i Danmark fastsat til 58 dB, mens den vejledende støjgrænse for vejstøj i rekreative områder i det åbne land er fastsat til 53 dB. Vejdirektoratet har kortlagt støjen ned til 53 dB for boliger og i terræn omkring linjeføringerne.

De gene- og sundhedsmæssige effekter af støjpåvirkninger er bl.a. beskrevet i WHO's rapport om de sundhedsmæssige effekter af støj, Environmental Noise Guidelines for the European Region (2018), som anbefaler at støj fra vejtrafik holdes under et niveau på 53 dB, fordi højere støjniveauer udendørs ved boligen er forbundet med negative helbredseffekter. Miljøstyrelsen har sammenlignet WHO's anbefalinger og Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier for vejstøj, og har på den baggrund ikke fundet anledning til at ændre den danske grænseværdi for vejstøj. Miljøstyrelsen har på deres hjemmeside samlet litteratur og viden om de sundhedsmæssige effekter af trafikstøj (se evt. [Trafikstøj - Miljøstyrelsen](#))

De støjmæssige konsekvenser af O+-løsningen med udbygning af den eksisterende rute 13 vil betyde en generel stigning i støjen fra vejen sammenlignet med referencesituationen. Stigningen skyldes en forøgelse af den tilladte hastighed til 100 km/t fra de nuværende 80 km/t, en forventet stigning i trafikmængden med 20-40% og selve udvidelsen af vejprofilet med ekstra kørespor. Samlet set vurderes støjen fra vejen at stige med ca. 3-6 dB nord for Viborg, ca. 1-3 dB gennem Viborg og ca. 6-8 dB syd for Viborg. Ved de lokaliteter hvor der opstilles støjskærme vil støjen falde ca. 3-9 dB i forhold til referencesituationen.

Nye linjeføringer henholdsvis øst og vest for Viborg vil generelt medføre støjpåvirkning af områder og boliger, som i dag ikke – eller kun i begrænset omfang – er udsat for vejtrafikstøj. Baseret på støjkortlægningerne for de to linjeføringer vurderes det, at motorvejen vil medføre støjniveauer på 58 dB eller derover inden for ca. 350 meter (østlig linjeføring) og ca. 250 meter (vestlig linjeføring) fra vejen. Støjpåvirkning på 53 dB eller derover forventes inden for ca. 650 meter (østlig) og ca. 500 meter (vestlig) fra vejen. Støjudbredelsen er størst fra den østlige linjeføring, fordi der vil køre mere trafik på den løsning. Det nye vejprojekt vil derfor medføre en meget væsentlig ændring i lydbilledet. Store dele af områderne vurderes i dag at have et støjniveau under kriterieværdien på 42 dB, hvilket klassificerer dem som upåvirkede af vejstøj. Vejdirektoratet har udarbejdet en række lydeksempler som kan illustrere motorvejens påvirkning, se [Lyt til vejen | Vejdirektoratet](#)

Der er en sammenfattende beskrivelse og sammenstilling af støjpåvirkningen fra de 3 linjeføringsforslag i ”Notat vedr. støj og vibrationer” (se [Report](#) side 59). Nedenstående Figur 1 sammenfatter støjkortlægningens resultater med optælling af boliger i undersøgelsesområdet, der udsættes for vejstøj over 53 dB. Samlet vil både østlig og vestlig linjeføring medføre færre støjbelastede boliger end referencesituationen, hvilket særligt skyldes at trafik flyttes fra den eksisterende rute 13.



Figur 1 Antal boliger der vurderes udsat for vejstøj over 53 dB i det samlede undersøgelsesområde for hhv. referencesituation og projektforslag

Alle tre løsninger medfører, at et stort antal boliger enten får reduceret eller øget støjen i større eller mindre grad. Figur 2 viser hvor mange boliger, der vil få enten et lavere eller højere støjniveau sammenlignet med referencesituationen. Som det ses, vil den østlige linjeføring medføre flest boliger, der får en markant til ekstrem stigning af støjniveauet (> 6 dB)

| Scenarie    | Fald i støjniveau    |           |        | Uændret | Stigning i støjniveau |           |                      |
|-------------|----------------------|-----------|--------|---------|-----------------------|-----------|----------------------|
|             | Markant til ekstremt | Væsentlig | Mindre |         | Mindre                | Væsentlig | Markant til ekstremt |
|             | > 6 dB               | 3-6 dB    | 1-3 dB |         | 1-3 dB                | 3-6 dB    | > 6 dB               |
| Vest 2040   | 43                   | 78        | 970    | 1377    | 220                   | 104       | 159                  |
| Øst 2040    | 86                   | 160       | 631    | 1700    | 84                    | 31        | 254                  |
| 0+-alt 2040 | 33                   | 319       | 614    | 930     | 1022                  | 267       | 31                   |

Figur 2 Antal boliger der får ændret støjniveauet som følge af projektforslag

Kompedal Plantage og området ved Hald Sø er udpeget til stilleområder i Silkeborgs og Viborgs Kommuneplaner. Vejdirektoratet anerkender, at en vestlig linjeføring vil medføre øget støjpåvirkning af dele af disse stilleområder. Kommunernes udpegning af stilleområder er dog ikke til hinder for statslig vejplanlægning. Motorvejen vil kunne høres i varierende grad, afhængigt af afstanden til vejen. Derudover vil vindforholdene på besøgstidspunktet afgøre, om og i hvor høj grad motorvejen kan høres over længere afstande. Som reference kan det nævnes, at Det Europæiske Miljøagentur i rapport nr. 4/2014, "Good practice on quiet areas", anbefaler en minimumsafstand på 4 km fra en motorvej, hvis et område skal opretholde status som "stille".

En ekspropriationskommission vil forinden selve anlægsarbejderne igangsættes vurdere, hvilke ejendomme der kan tilbydes eksproprieret som følge af støj, nærhed og dominans fra vejanlægget. Herudover vil der efterfølgende, når vejen er åbnet, være mulighed for at få vurderet eventuelle erstatningsspørgsmål som følge af vejanlæggets påvirkning af ejendommen. Se også Vejdirektoratets bemærkninger i afsnit om "Ekspropriation, ejendomsværdi og arealanvendelse"

### Støjreducerende foranstaltninger og støj ved lokalområder

Flere ønsker at få afklaret, i hvilket omfang støjafskærmning eller andre typer støjbekæmpelse indgår i projektet, herunder ved Gråmose og Løvel. En borger pointerer, at støjværn bør etableres fra start af projektet.

En række høringssvar omhandler påvirkningen ved Rogenstrup Sø nær Løgstrup, og der er især bekymring for den øgede støj, som en vestlig linjeføring vil medføre. Der udtrykkes undren over, at støjværn ikke er planlagt for det sammenhængende beboelsesområde ved søen, heller ikke ved den del af motorvejen, der er hævet over terræn på motorvejsbroen over Skivevej. Hertil påpeges det, at nærmeste beboelsesområde vil komme til at ligge kun 148 m fra tilkørselsrampen og 280 m fra den forslåede motorvejsbro, der ligger 13 m over terræn i forhold til Rogenstrup Sø, hvorfor støjen fra motorvejen kan brede sig frit ind over dalen ved Rogenstrup Sø og Løgstrup til gene for beboerne. Flere er bekymrede for støj ved blandt andet Rogenstrup Sø og navnlig Løgstrup, hvis den vestlige linjeføring etableres, både under anlægs- og driftsfasen. Flere spørger hertil, hvorfor linjeføringen ikke lægges tættere på Viborg.

En borger er bekymret for, hvor meget vejstøjen fra Skivevej vil øges, hvis der etableres en motorvej vest om Viborg, og hvis meget trafik fra især industriområdet vest for Viborg derfor skal via til- og frakørslerne på Skivevej for at komme af eller på motorvejen.

Flere undrer sig over, at støjværn ikke er tydeligere behandlet i MKV'en, og at man først træffer beslutninger desangående, når en linjeføring er valgt og etableret og har været i brug i et års tid.

En borger tvivler på, at den planlagte støjmur ved Birgittelyst i praksis vil virke, da A13 går nedad ved Nonmølle Å, så lyden måske går over støjmuren. Samtidig påpeger samme borger, at der skal være åbninger i støjmuren, så trafikken kan føres ad Tostrupvej, og at støjen også her vil kunne gå igennem støjværnnet.

En anden borger ønsker konkret støjskærm opsat fra indkørslen Søndergade til udkørslen fra Løvel mod nord. Ønske om støjafskærmning i Løvel nævnes af flere, herunder Grundejerforeningen Kirkelund, som finder at øget støj fra bl.a. tung trafik vil forringe livskvaliteten for medlemmerne i foreningen.

Løvel Og Omegns Borgerforening mener, at det er meget vigtigt, at støjgener minimeres mest muligt for beboerne i Løvel, ikke mindst støjgener fra rute 13, hvor de eksisterende broer krydser.

Flere undrer sig over, at støjskærme er fravalgt til den vestlige linjeføring, og mange er betænkelige ved besparelser af denne art. En borger er i forlængelse heraf særligt bekymret for støjpåvirkning i området omkring Skelhøje og Frederiks, og vurderer, at det flade landskab her vil medføre, at støj fra en eventuel motorvej vil udgøre et betydeligt problem for mange borgere. Samme borger mener, at støjproblematikkerne undervurderes betragteligt i miljøkonsekvensrapporten for vest-linjeføringen, og at der bør påregnes opstilling af støjværn midt mellem de to lokalsamfund, og både vendt mod Skelhøje og Frederiks, på en strækning langs motorvejen fra omkring Sjørup og næsten over til de planlagte til- og frakørselsramper på Herningvej.

En anden borger mener, at der ved den vestlige linjeføring er mangelfuldt støjværn enten ved beplantning og/eller støjmur, specifikt ved stilleområder i det åbne land. Samme borger mener, at manglende støjværn i stilleområder vil resultere i flere eksproprieringer af ejendomme samt flere og større erstatningsudbetalinger til borgere, der bliver plaget af støjgener i større eller mindre omfang. Ydermere ønsker den pågældende at få sin ejendom fuldt eksproprieret, hvis motorvejen lægges så tæt på, som det er foreslået, idet de erstatninger, som bliver udbetalt for eventuelle støjgener, ifølge den pågældende ikke vil modsvare den reelle værdiforringelse. Derudover foreslår samme borger, at motorvejen kunne graves ned, hvorved det visuelle indtryk ville mindskes, hvilket i kombination med beplantning som støjværn kunne afhjælpe generne.

En borger mener, at opsætning af støjskærme ved en række bysamfund i forbindelse med 0+-løsningen vil betyde, at nogle sammenhængende bebyggelser vil opleve mindre trafikstøj, mens enkeltstående boliger i det åbne land langs strækningen vil opleve øget støj, hvorimod den østlige og vestlige linjeføring som nye vejanlæg vil støjpåvirke en række boliger, som i dag ikke er påvirket af vejtrafikstøj.

En borger i Skelhøje oplyser, at man er vant til stilhed og ønsker derfor, at motorvejen vest og syd for byen placeres så lavt i terrænet som muligt, og om muligt nedgraves eller skærmes med jordvolde/støjværn. Endvidere ønsker samme borger, at de rekreative ruter Alhedestien, Kalkkaminoen og Hærvejen så vidt muligt beskyttes mod støj og lyspåvirkning fra en eventuel vestlig linjeføring.

Flere mener, at det er urimeligt, at der i projektbeskrivelsen ikke indgår et støjværn ved Finderup, og mener, at dette bør indgå i de beregnede omkostninger for den vestlige linjeføring.

En beboer i Gråmose vil foretrække, at motorvejen placeres øst for Viborg, og oplyser, at man allerede oplever en del støj fra A13, og at det vil være en dårlig ide, hvis denne vej udvides, især efter der er investeret ressourcer i en længe ventet cykelsti. Uanset valgt løsning ønsker samme borger, at der opsættes støjværn.

Foreningen HærvejsmotorvejNEJTAK (HNT) noterer sig, at støjen ved Ydre Ringvejs sydlige områder, herunder Brombærvej, vil blive formindsket i forhold til i dag ved brug af støjværn, hvis 0+-løsningen vælges. HNT mener, at det bør undersøges yderligere, om det er muligt at reducere støjen yderligere ved at bruge konkave støjværn frem for lodrette støjværn.

En borger oplyser, at en østlig linjeføring vil give store og uacceptable støjgener for mange beboere i og ved Sdr. Rind og Rindsholm. En anden ønsker, at vejen ved valg af en østlig linjeføring bør placeres i større afstand en projekteret fra Sdr. Ring, for at minimere støjgener fra vejen.

Nogle borgere i Kølsen er bekymrede for, om huse ud til Kølsenvej vil tage skade af rystelser fra den øgede trafik, herunder tung trafik, hvis en vestlig linjeføring medfører øgede trafikmængder her.

Nogle påpeger, at den vestlige motorvejslinjeføring med motorvejen hævet op til 4 m over terræn vil bevirke, at de tre landsbyer Gråmose, Knudstrup og Skrå vil blive kraftigt generet af støj.

En borger mener, at ådale såsom Nørreådal kan forstærke støj, og at dette gør støjdæmpende foranstaltninger mindre effektive.

### **Vejdirektoratets bemærkninger**

Støjskærme, der indgår i projektforslagene for de enkelte scenarier, herunder metode for vurdering af omfang af støjskærmsløsninger, fremgår af "Notat vedr. støj og vibrationer" (se Report) afsnit 4.1.2. Langs alle tre linjeføringer er der foretaget vurderinger af støjskærmsløsninger ved samlede boligområder, hvor støjniveauet overstiger Miljøstyrelsens vejledende støjgrænse på 58 dB (ved flere end 5 boliger) med trafik fremskrevet til 2040. De støjskærme, der på baggrund af skærmundersøgelserne er udvalgt til projektforslaget, skal have en mærkbar støjreducerende effekt ved de berørte boliger. Derudover skal der generelt være en rimelig balance mellem omkostningen til støjskærmen og dens støjreducerende effekt. Baggrundsnotatet "Forslag til placeringer af støjskærme", beskriver ved hvilke lokaliteter langs linjeføringsforslagene der er udført analyser af støjskærmeffekten, herunder hvilke støjskærmsløsninger, der er inkluderet i projektforslagene for de enkelte scenarier.

I projektforslagene indgår i alt 11 støjskærme i 0+-løsningen (ved Gråmose, Nørre Knudstrup, Thorning, Neder Hvam, Grundvad, Birgittelyst, Hald Ege, Søndermarken øst (Teglmarken), Søndermarken vest (Finderupvej), Rørsangervej og Agerlandsvej), og én støjskærm med østlig løsning ved Løvel.

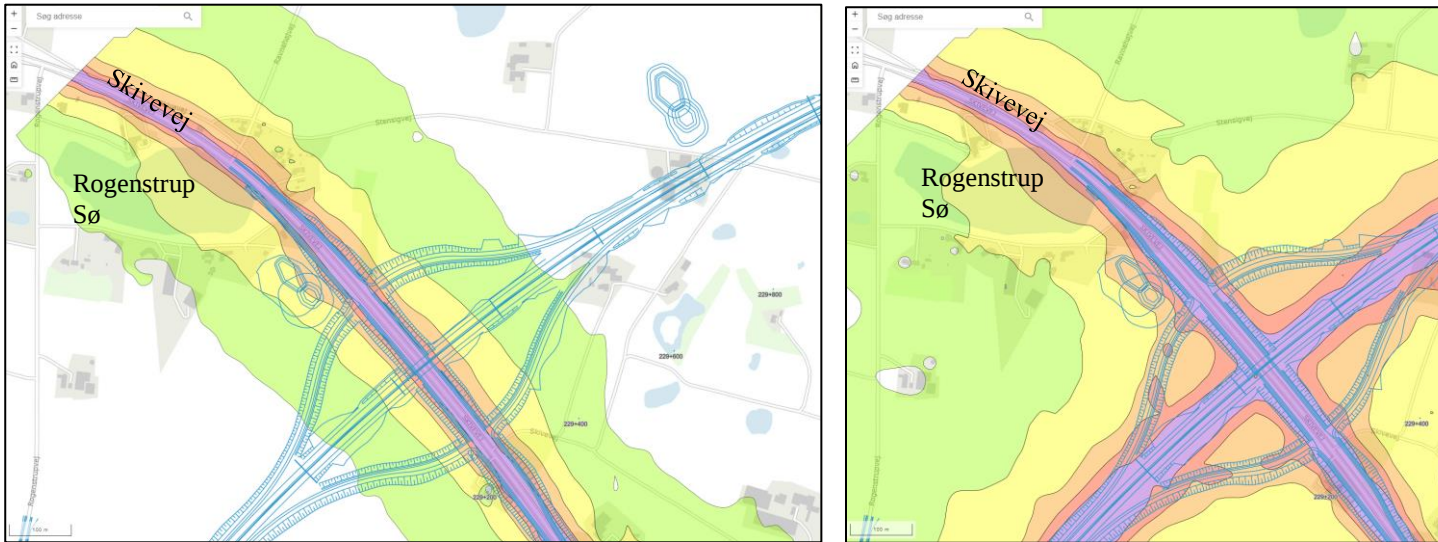
Der er ikke praksis for etablering af støjafskærmninger ved rekreative områder eller naturområder. Den almindelige praksis for støjbeskyttelse ved nye vejprojekter er hensynet til særligt støjfølsomme funktioner, hvor mennesker bor og opholder sig over længere tid, dvs. områder med helårsboliger, kolonihaver, sommerhuse mv.

Alle helårsboliger der udsættes for støj over 63 dB som følge af vejprojektet, vil kunne blive tilbudt tilskud til støjisolering.

Optimering og nærmere udformning af støjskærme, materialevalg m.m., vil først blive fastlagt senere i forbindelse med detailprojektering og det offentlige udbud af projektet. Det vil også først senere i processen blive fastlagt hvornår støjskærme opsættes.

For beboelserne ved Rogenstrup Sø, vurderes der at ville ske en forøgelse af støjen pga. nærheden til motorvejen samt forøget trafik på Skivevej (rute 26) som følge af tilslutningsanlæg til motorvejen. Beboelserne langs Skivevej og Rogenstrup Sø er allerede i dag påvirket af støj fra

Skivevej. Miljøkonsekvensvurderingen indeholder ikke vurdering af eventuelle støjafskærmning ved Skivevej. Bebyggelsen i området er ret spredt, og det giver derfor ikke mening at overveje etablering af støjskærme. Hvis den vestlige linjeføring etableres, må eventuel erstatning for støj og dominans, samt spørgsmålet om evt. støtte til støjisolering, vurderes i forbindelse med besigtigelse og ekspropriationsprocessen.



Figur 3 Støjkortlægning i 2040 uden motorvej (venstre) og med motorvej (højre)

Beplantning indgår ikke i Vejdirektoratets beregninger af støj, da beplantning ikke har nogen entydig akustisk dæmpningseffekt. Beplantning kan uden tvivl have en vis støjreducerende effekt, men generelt er det dog svært at påvise, at beplantninger kan give nogen betydelig støjdam্পning. Beplantningers støjdam্পning afhænger i høj grad af beplantningstypen, beplantningens tæthed, højde og omfang. Jo tættere, længere, højere og bredere et beplantningsbælte er, desto større er potentialet for støjdam্পning. Der er ikke praksis for at anvende beplantning som støjafskærmende virkemiddel. Det er dog almindeligt anerkendt, at et områdes visuelle udseende og tilstedeværelsen af beplantning kan bidrage til en oplevet reduktion af støjgenen.

Skelhøje og Frederiks ligger ca. 1-1,5 km henholdsvis nord og syd for den vestlige linjeføring. Ingen af byområderne vil blive belastet af støj over den vejledende på 58 dB. Støjniveauet vil ligge væsentligt under 53 dB. Derfor betragtes områderne ikke som støjbelastede. Det må dog forventes, at motorvejen vil være hørbar i de to bysamfund, især når vinden blæser fra vest mod Skelhøje eller fra øst mod Frederiks.

Støjmodelberegninger for linjeføringen vest om Viborg viser, at en enkelt ejendom vest for Finderup vil blive belastet med støj over den vejledende grænseværdi på 58 dB, mens langt størstedelen af selve Finderup vil opleve et støjniveau under 53 dB. Vejdirektoratet har på den baggrund ikke fundet grundlag for etablering af støjafværgeforanstaltninger ved Finderup.

Selvom støjniveauet ved Finderup generelt forventes at ligge betydeligt under den vejledende støjgrænse, vil motorvejen stadig være tydeligt hørbar i Finderup. Vejdirektoratet har udarbejdet et lytteeksempel, der kan give en fornemmelse af, hvordan den nye motorvej vil lyde ved Finderup ca. 200 m fra motorvejen. Eksemplet simulerer det støjniveau, som opstår, når vinden blæser fra vest, i en eftermiddagstime når trafikken er på sit højeste. [Lyt til vejen | Vejdirektoratet](#). I

Miljøvurderingen ses et kort, der viser det beregnede støjniveau på facaden af ejendommene i området via dette link: [Konsekvenser i driftsfasen - Miljøkonsekvensrapport - Klode Mølle - Løvel - Niras a/s](#)

Løvel er beliggende tæt op ad den eksisterende rute 13, og de nærmest liggende boliger er allerede i dag belastet med støj over den vejledende støjgrænse på 58 dB. Vejdirektoratet har gennemført analyser af støjskærmes effekt ved Løvel for både 0+-alternativet samt den østlige linjeføring. Den vestlige linjeføring afsluttes syd for Løvel, og der er ikke foretaget analyser af støjskærme i det scenarie. Analyserne viste, at en støjskærm i en 0+-løsning kunne reducere støjniveauet for de nærmeste boliger langs motorvejen/motortrafikvejen, men omkostningerne pr. bolig var relativt høje, hvorfor en støjskærm i dette scenarie blev fravalgt. Det er alene valgt at medtage en støjskærm ved den østlige linjeføring, som vurderes at medføre, at ingen boliger i Løvel vil være belastet over 58 dB. Med 0+-løsningen vurderes antallet af støjbelastede boliger at stige fra 10 boliger i referencen (2040) til 20 boliger. Den vestlige linjeføring vil alene medføre en mindre trafikforøgelse på rute 13 ved Løvel, som kun vil have marginal betydning for støjpåvirkningen af Løvel. Der indgår derfor ikke støjafskærmning i det vestlige linjeføringsforslag. Resultaterne af analyserne kan ses af ["Forslag til placeringer af støjskærme"](#).

Ved Sdr. Ring er den østlige linjeføring placeret i en afstand af landsbyen, så bysamfundet ikke vurderes at blive udsat for støj over 58 dB. Selvom støjniveauet ved Sdr. Ring generelt forventes at ligge betydeligt under den vejledende støjgrænse, vil motorvejen stadig være tydeligt hørbar, særligt når vinden kommer fra syd og øst. Vejdirektoratet har udarbejdet et lytteeksempel der kan give en fornemmelse af hvordan den nye motorvej vil lyde ved Sdr. Ring henholdsvis 200 m, 400 m og 800 m fra motorvejen. Eksemplet simulerer det støjniveau, som opstår, når vinden blæser fra vest, i en eftermiddagstime når trafikken er på sit højeste. [Lyt til vejen | Vejdirektoratet](#). I Miljøvurderingen ses et kort, der viser det beregnede støjniveau på facaden af ejendommene i området via dette link: [Konsekvenser i driftsfasen - Miljøkonsekvensrapport - Klode Mølle - Løvel - Niras a/s](#).

## Andre emner

Flere hørings svar omhandler projektkommunikation og mulighederne for at blive hørt som borger eller forening. Flere roser Vejdirektoratet for at have udfærdiget et gennearbejdet og grundigt projektmateriale, mens andre er utilfredse med det offentliggjorte. Nogle borgere mener eksempelvis, at 0+-løsningens 2+2-motortrafikvej virker som en nødløsning og som uinteressant for erhvervsvirksomheder sammenlignet med motorveje med højere hastighedsgrænser, men at denne problematik ikke er beskrevet i resuméet og dermed som udgangspunkt ukendt for beslutningstagerne. Endvidere mener samme borgere, at resuméet ikke klarlægger, at den østlige linjeføring vil give grobund for væsentligt mere areal til erhvervsudvikling og dermed også for udvikling af bysamfund som Rødkærsbro, Thorning og Kjellerup.

Andre kritiserer selve hørings- og beslutningsprocessen, og flere mener, at denne har været udemokratisk, herunder med henvisning til en mistanke om, at der kun tages hensyn til borgmestres og erhvervslivs ønsker og drømme om vækst gennem anlæg af mere vej, og at beslutningsprocesserne foregår i lukkede forligskredse mellem folketingspolitikere og uden inddragelse af berørte borgere og andre politikere. Enkelte mener, at infrastrukturforliget fra ikke passer til nutidens behov, at høringsprocesser som den aktuelle er et spil for galleriet, og at

anlægsprojekter er vedtaget på forhånd. Nogle spørger, om 0+ løsningen reelt er i spil. Nogle kritiserer beslutningsprocesser i Viborg Kommune.

Foreningen HærvejsmotorvejNEJTAK (HNT) mener overordnet, at MKV-rapporten er godt formidlet og glæder sig over, at 0+-løsningen i rapporten gennemgås på lige fod med de to motorvejsløsninger. Endvidere mener HNT, at høringsfristen burde forlænges til 16 uger grundet det omfattende projektmateriale. HNT mener desuden, at Viborg Kommunes høringssvar ikke er korrekt i forhold til Vejloven, samt at SMV-direktivet vil forhindre anlæg af uhensigtsmæssige veje for at fremme ikke-beslutede vejanlæg i fremtiden.

En finder det meget utrygt at se visualiseringer af huse og ejendomme, og ved at bevæge slideren med ny visualisering se, at huset forsvinder – uden at der er taget kontakt til berørte personer i de viste huse. Den pågældende mener, at alene visualiseringer som disse bør give erstatning.

Med henvisning til en meningsmåling fra Jysk Analyse mener en borger, at den folkelige modstand mod både den østlige og vestlige linjeføring er stor, men at debatten om projektet er polariseret og fordrejet af rygter, myter og konkrete ordvalg i præsentationen af de tre forskellige linjeføringer. Endvidere mener samme borger, at mange ikke har fuldt overblik over de forskellige projektelementer, og at dette skader debatten.

### **Vejdirektoratets bemærkninger**

Vejdirektoratet takker for de venlige ord om kommunikation mv. og tager den anførte kritik til efterretning. Der arbejdes løbende på at udvikle kommunikationen i forbindelse med de projekter, som gennemføres, og der samles op på erfaringer og kritik som grundlag for forbedring.

Vejdirektoratet har forståelse for kritikken vedr. visualisering – der tilstræbes en balance mellem at kunne vise de mulige effekter, og samtidig kommunikere, at det præcise omfang af ekspropriationer og arealbehov endnu ikke er kendt.

Det er vanlig praksis, at Vejdirektoratet sender høringsnotat til transportministeren, som sender dette til Folketinget. Det er endvidere praksis, at forligskredsen bag aftalen af 28. juni 2021 drøfter projektet med henblik på valg af linjeføring på baggrund af høringen og Vejdirektoratets indstilling.

Vejdirektoratet har ikke bemærkninger til processer og høringsnotat fra Viborg Kommune.

## Bilag 1

### Bemærkninger til høringssvar fra Silkeborg og Viborg Kommune om miljøforhold

#### **Silkeborg Kommune**

Kommuneplanen for Silkeborg Kommune udpeger Kompedal som et stilleområde. Stilleområder indeholder i begrænset omfang anlæg og aktiviteter som støjer – stilleområderne refererer til hørbar støj og ikke alene vejledende støjgrænser. Grundlaget for udpegningen er, blandt andet at der er mindst 3 km til nærmeste motorvej og mindst 1,5 km til nærmeste større hovedvej.

De to linjeføringer for motorvejen forventes i miljørapporten ikke at overskride vejledende støjgrænser i forhold til stilleområdet, men kommer begge til at ligge inden for en afstand af 3 km til stilleområdet. Linjeføringerne kan dermed have betydning for stilleområdets kvalitet.

#### **Vejdirektoratets bemærkninger**

Det er korrekt at afstanden for en evt. kommende motorvej eller udbygning af rute 13 vil ligge mindre end hhv. 3 og 1,5 km fra stilleområdet i Kompedal Plantage. Afstanden vil kun være ca. 1 km.

I MKV'en (miljøkonsekvensvurderingen) beskrives påvirkningen ift. støj for de tre linjeføringer, hvor det vurderes, at støjen fra linjeføringerne kan være hørbar i stilleområdets mest østlige område, men påvirkningen vurderes at være mindre på grund af afstanden til vejen, da stilleområdet er udpeget i et område, der ligger uden for de lavest beregnede støjniveauer i intervallet 53 - 58 dB.

Vi er således enige med Silkeborg Kommune i, at linjeføringerne kan have betydning for stilleområdets kvalitet, men gør samtidig opmærksom på, at det kun omfatter den østligste og dermed en mindre del af det udpegede stilleområde.

#### **Silkeborg Kommune**

Den østlige linjeføring rammer kulturmiljøet "Aunsbjerg" som er udpeget som værdifuldt kulturmiljø i Silkeborg Kommuneplan 2020-2032, hvilket også fremgår af miljørapporten.

#### **Vejdirektoratets bemærkninger**

Af MKV fremgår følgende: Den østlige linjeføring forløber midt igennem kulturmiljøet, der herved fragmenteres, og dermed vil påvirke de landskabelige værdier knyttet til kulturmiljøet. Det vurderes, at området som helhed vil få et nyt visuelt karaktertræk, da store dele af kulturmiljøet inddrages til permanent vejareal. Påvirkningen vurderes derfor at være moderat.

#### **Silkeborg Kommune, Grundvand - Østlig linjeføring**

Det skrives, at der skal være kantopsamling langs linjeføringen i indvindingsoplande. Team Grundvand i Silkeborg Kommune bemærker, om der ikke bør være kantopsamling i hele strækningen gennem Sjørlev-Demstrup Vandværks indvindingsopland (kortbilag under

Miljøkonsekvensvurdering -> Grundvand -> Konsekvenser i driftsfasen). Det ligner det ikke på kortet.

#### **Vejdirektoratets bemærkninger**

På delstrækningen inden for indvindingsopland til Sjørlev-Demstrup Vandværk opsamles vejvandet til regnvandsbassin nr. 14, 15 og 16, hvorfra det ledes til Levring Bæk samt regnvandsbassin 17 og 18, hvorfra det ledes til Tolstrupgård Grøft. Der er således kantopsamling på strækningen. Kortet skal opdateres i MKV.

#### **Silkeborg Kommune, Grundvand – 0-linjeføring**

Det skrives, at der skal være kantopsamling langs linjeføringen i indvindingsoplande. Team Grundvand bemærker, om der ikke bør være kantopsamling på strækningen gennem Knudstrup Vandværks indvindingsopland. Til kortbilaget under signaturforklaringer ligner det, at der er valgt kantopsamling for vestlig linjeføring. Om det er derfor fejlen er der? (kortbilag under Miljøkonsekvensvurdering -> Grundvand -> Konsekvenser i driftsfasen).

#### **Vejdirektoratets bemærkninger**

På kortet i den digitale MKV fremgår kantopsamling, anført med pink streg, og der er anført kantopsamling på hele strækningen inden for Knudstrups Vandværks indvindingsopland. Men det er korrekt, at signaturforklaringen er forkert, idet der står kantopsamling vestlig linjeføring. Dette er en fejl, der rettes i den digitale MKV.

#### **Silkeborg Kommune**

Generelle bemærkninger - Team Grundvand bemærker, at miljøkonsekvensrapporten har forholdt sig til forurening ift. PFAS og PFOA for overfladevand, men det er ikke belyst under afsnittet vedr. Grundvand ift. grundvandsforekomsterne, der hvor der ønskes nedsivning.

#### **Vejdirektoratets bemærkninger**

Der er foretaget en vurdering i forhold til de stoffer, som ifølge vandplanerne oftest medfører ringe tilstand af grundvandsforekomsterne, dvs. bly, cadmium, kobber, kviksølv, zink, naphalen, nitrat, phosphor og klorid. Der er i afsnit om overfladevand udført beregninger af indholdet af PHOS og PHAS i vandet fra regnvandsbassiner. Koncentrationerne i udløbsvand fra bassiner er langt under grundvandskvalitetskriteriet på 0,1 µg/l og 0,002 µg/l for drikkevandskvalitetskriterie.

Miljøstyrelsen har i en række undersøgelser af drikkevandsboringer fundet spor af PHAS i enkelte boringer, men MST har vurderet at dette primært er knyttet til punktkilder. Med den kendte viden om overfladevandets indhold af PHAS og PHOS vil nedsivning ikke kunne forringe tilstanden i grundvandsforekomsterne, og der er derfor ikke vurderet på koncentrationen PHOS og PHAS i vand, der nedsiver.

#### **Silkeborg Kommune**

Generelle bemærkninger - Der bruges en gammel kortlægning ift. Nitratfølsomme indvindingsområder (NFI). Det bør tjekkes, om der anvendes den nyeste kortlægning for Silkeborg Nord igennem hele miljøkonsekvensvurderingen.

#### **Vejdirektoratets bemærkninger**

De data, der er anvendt i MKV er fra Nitratfølsomme indvindingsområder brugt i Vandområdeplaner 2021-2027. Data, som vi har vurderet på, er hentet 2/3-2023.

Vejdirektoratet kan se, at data fra det statslige grundvandskort og genbesøget af vandområdeplanen er ændret. Disse er dog først offentliggjort ultimo 2024, og er derfor ikke medtaget i MKV.

### **Silkeborg Kommune, Natur og Miljø - Bilag IV og Bilag II-arter (flagermus):**

Silkeborg Kommune er meget bekymret for de utilstrækkelige undersøgelser, der er lavet af flagermus i miljøkonsekvensvurderingen. Der er foretaget undersøgelser af flagermus efter den tekniske anvisning som Miljøstyrelsen anvender til overvågning af den danske bestand af flagermus. Desuden, er også forvaltningsplanen for flagermus (2013) nævnt som inspiration til sammensætning af et undersøgelsesprogram.

Det må antages at damflagermus skal vurderes som bilag II-art på alle de foreslåede traceer, da artens trækruter/korridorer fra vinter- til sommerlokalitet vil gå over de foreslåede traceer, når en betydelig del af bestanden flyver til sommeropholdssteder i det midtjyske Søhøjland omkring Silkeborg. Mønsted og Daubjerg kalkgruber er blandt de største kendte overvintringssteder globalt, og kalkgruberne har væsentlig betydning, både nationalt og internationalt, for artens bevaringsstatus.

### **Vejdirektoratets bemærkninger**

Vejen er en ny påvirkning i landskabet, og er vurderet som sådan. Alle flagermus inkl. de vinterrastende arter i gruberne er medtaget i vurdering om økologisk funktionalitet.

Vejdirektoratet har via drøftelser med SGAV besluttet at gennemføre supplerende feltundersøgelser for flagermus i den periode, hvor udflyvning fra Mønsted og Daubjerg kalkgruber foregår i foråret 2025 mhp. at indhente specifik viden om flagermusenes flyve aktivitet i denne forbindelse. Natura 2000-vurderingen af de tre linjeføringer vil ydermere blive opdateret så den inkluderer en væsentlighedsvurdering af N39 Mønsted og Daubjerg Kalkgruber og Mønsted Ådal, hvor damflagermus som bilag II-art vurderes.

### **Silkeborg Kommune**

Der ses ikke at være lavet undersøgelser af damflagermus og andre arter af flagermus i den periode, hvor de flyver væk fra overvintringsstedet, og heller ikke i den periode, hvor de i efteråret flyver tilbage til overvintringsstedet. Ud over damflagermus overvintrer flere andre arter også i kalkgruberne, her i blandt vandflagermus, Brandts flagermus, frynseflagermus og et mindre antal brun langøre.

### **Vejdirektoratets bemærkninger**

Der er ikke lavet undersøgelser i marts og april eller efteråret, hvor bl.a. damflagermus migrerer til og fra vinterrasten. Der er dog foretaget undersøgelser i forårs månederne ved nøglehabitater for at kortlægge tidlig aktivitet af flagermus, herunder alle arter der raster i kalkgruberne.

### **Silkeborg Kommune**

Det må anses som en stor mangel, at der ikke er lavet undersøgelser af flagermusenes trækkorridorer, og man ved derfor ikke hvor de flyver, når de trækker. Trækket fra kalkgruberne starter i marts og foregår primært i marts og april.

### **Vejdirektoratets bemærkninger**

Der udføres supplerende undersøgelser af flagermusaktivitet specifikt for at kortlægge aktiviteten af damflagermus ved projektområdet i forbindelse med udflyvningen fra kalkgruberne i april 2025. Undersøgelserne udføres for hver af de tre strækninger.

### **Silkeborg Kommune**

Det ser ud til at der, til brug for miljøkonsekvensvurderingen, er lavet undersøgelser i traceerne i perioden fra ca. midt maj til midt september. Der er foretaget natlig lytning én dag 2-3 gange i løbet af sommeren. Dette er understøttet af opsætning af lyttebokse den samme nat. Nyere retningslinjer for undersøgelser af flagermus for infrastrukturprojekter siger, at der skal foretages undersøgelser i minimum to år, ligesom der skal undersøges mindst 14 dage for hver måned undersøgelsen er relevant. Klagenævnsafgørelser fra de senere år viser også, at kravet til undersøgelse af flagermus er strammet markant. Den linje ses ikke at være fulgt i undersøgelserne som er beskrevet i miljøkonsekvensvurderingen.

### **Vejdirektoratets bemærkninger**

Miljøkonsekvensrapporten og feltarbejdet er lavet ud fra den tilgængelige viden og praksis på et tidspunkt før ny bilag IV-håndbog om flagermus udkom, tillige ny klagenævnspraksis. Efter udgivelsen af håndbogen, forholder projektet sig til håndbogens anbefalinger.

Den nye håndbog anbefaler flere undersøgelser ifm. større infrastrukturprojekter end der er udført i naturkortlægningen for Klode Mølle - Løvel.

Det bemærkes, at håndbogen ikke er en kilde med retsvirkning, og at håndbogen ikke nedsætter retningslinjer for feltarbejde. Det er Vejdirektoratets vurdering, at vurderingsgrundlaget for motorvejsprojektet er tilstrækkeligt, da der er udført omfattende undersøgelser af flagermus og deres aktivitet langs alle tre linjeføringer. Hen over sommeren/sensommeren 2023 blev der opsat minimum 146 lyttebokse, og der er foretaget 66 manuelle lytninger. Hertil kommer der lytninger udført i foråret på nøglelokaliteter.

Langt de fleste arter, som ud fra eksisterende viden om flagermus, kunne forventes at blive registreret, er blevet registreret ved feltundersøgelserne. Vurderingen tager desuden udgangspunkt i alle arter af flagermus, som med rimelighed kan forekomme inden for hele projektets udstrækning. Der er påvist både lav og høj aktivitet af flagermus flere steder langs de tre strækninger. Som nævnt ovenfor udføres der supplerende undersøgelser af flagermus i april 2025.

### **Silkeborg Kommune**

Som følge af de mangelfulde undersøgelser, er Natura 2000-vurderingen for både den vestlige og østlige linjeføring tilsvarende mangelfuld, og der ligger ikke vurderinger på påvirkning i forbindelse med forårs- og efterårstræk.

Undersøgelsens resultater vurderes overordnet at være for mangelfulde og utilstrækkelige til at vurdere evt. påvirkning af flagermusbestandene og til videre brug i forbindelse med myndighedsbehandlingen.

### **Vejdirektoratets bemærkninger**

Som tidligere anført skal Natura 2000-vurderingen for de 3 linjeføringer udvides til at omfatte Natura 2000-område nr. N39 Mønsted og Daugbjerg Kalkgruber og Mønsted Ådal.

### **Silkeborg Kommune**

Forvaltningen har også gennemset §3-delen, og vurderer at alle §3-områder er registreret. Der har ikke været tid til at gennemgå opgørelserne over mulig erstatningsnatur. Det er dog konstateret fejl eller mangler i oversigterne. F.eks. har vi fundet et eng-område der er glemt i

tabellen, og i opgørelsen af erstatningsnatur. Det er ved Vium Mose, vores id-nr. 771\_2042, NIRAS nummer 456\_E.

#### **Vejdirektoratets bemærkninger**

Det er korrekt at der er enkelte lokaliteter som mangler, hvor § 3 natur ikke er besigtiget af Vejdirektoratets rådgiver, NIRAS, fordi der er en nyere, kommunal besigtigelse, og de indgår ikke i vores tabeller. Der er tale om få steder. Dette rettes.

#### **Silkeborg Kommune**

Det ønskes at erstatningsnaturen for den natur, der nedlægges i Silkeborg Kommune, placeres i Silkeborg Kommune. Erstatningsnaturen bør placeres i tilknytning til eksisterende natur, og gerne som større samlede områder. Naturtypen skal modsvare den natur der nedlægges.

#### **Vejdirektoratets bemærkninger**

Vejdirektoratet planlægger, at erstatningsnatur så vidt muligt udlægges, hvor der kan skabes sammenhængende natur og hvor det bedst kan understøtte biodiversitet og økologisk funktionalitet for beskyttede arter. Erstatningsnaturen planlægges i samarbejde med kommunen og er opdelt i de respektive kommuner.

#### **Silkeborg Kommune**

Besparelserne (reduktionerne) på faunapassagerne er uacceptable. Dels forringer de passagernes funktion, dels medfører de at passagerne får en langt større negativ påvirkning af landskabet (større og længere dæmningsanlæg/endevederlag ude i ådalene).

#### **Vejdirektoratets bemærkninger**

Selvom reduktioner på antal faunapassager og bredden af landskabsbroer vil forringe spredningsmulighederne, vurderes det, at områdets økologiske funktionalitet for bilag IV-arter opretholdes. Der er på trods af besparelserne stadig mulige passager for hjortevildt og andre arter. Det fremgår af MKR, at besparelsen vil medføre en større påvirkning af landskabet.

#### **Silkeborg Kommune - Generelle kommentarer i forhold til regnvandshåndtering og påvirkning af vandområder:**

Kommentarerne herunder er generelle, og er ikke møntet på de enkelte linjeføringer. Kommentarerne beskriver dels hvad rammerne er for udledning og nedsivning af regnvand, og dels beskriver det et krav om minimumskvalitet af datakvalitet, metoder og undersøgelser. Udledning af regnvand fra motorvejen må ikke give anledning til at påvirke mållopfyldelse eller mulighed for mållopfyldelse i berørte vandområder og grundvandsforekomster. Regnvandshåndtering skal til enhver tid overholde gældende lovgivning, herunder indsatsbekendtgørelsens §8 ift. påvirkning af overfladevand og grundvand.

#### **Vejdirektoratets bemærkninger**

Vejdirektoratet er enig heri og det fremgår af recipientvurderingen, der indgår som et bilag til den samlede MKR.

#### **Silkeborg Kommune**

Herunder gælder også, at der skal redegøres for temperaturpåvirkning i forbindelse med udledning af regnvand til vandløb.

### **Vejdirektoratets bemærkninger**

Der er foretaget vurdering ift. temperatur. Fremgår af kapitel 7.2.1 Fisk i recipientvurderingerne.

### **Silkeborg Kommune**

Der skal ligeledes redegøres tilstrækkeligt for at udpegningsgrundlag ikke påvirkes i forbindelse med udledning af regnvand direkte eller indirekte til Natura2000 områder.

### **Vejdirektoratets bemærkninger**

Der er en kobling mellem påvirkning på Natura 2000 områder og påvirkning af overfladevand. Udledning af vejvand indgår i Natura 2000-vurderingen. Nedsivning indgår ikke specifikt, men vurderes umiddelbart ikke at kunne påvirke Natura 2000-områder væsentligt.

### **Silkeborg Kommune**

Regnvand skal håndteres ved nedsivning så vidt det er teknisk muligt - med forudgående rensning af vejvandet gennem filterjord og/eller våde bassiner. I områder med drikkevands- og grundvandsbeskyttelse skal de konkrete løsninger aftales med og vurderes af Silkeborg Kommune. Silkeborg Kommune skal inddrages i vurderingen af om et område er egnet til nedsivning, og Vejdirektoratet skal således påvise ved jordbundsundersøgelser at et område ikke er egnet til nedsivning af regnvand før vi kan overveje at meddele tilladelse til udledning af regnvand.

### **Vejdirektoratets bemærkninger**

Vand der falder på vejen opsamles og ledes til en række regnvands- eller nedsivningsbassiner, hvorfra det hhv. ledes videre til en recipient eller nedsiver lokalt. Formålet er overordnet at sikre, at regnvand fjernes effektivt og hurtigt fra vejbanen, og at vandet håndteres, så det ikke påvirker recipienter og grundvand væsentligt. Vejvand nedsives hvor det er muligt, dog vil der på strækninger beliggende i områder med særlige drikkevandsinteresser (OSD), indvindingsoplande eller andre forhold, blive etableret kantopsamling og et lukket afvandingssystem, der fører vejvandet til bassinerne. Fra regnvandsbassiner udledes vandet med forsinkelse svarende til naturlig afstrømning til en recipient (vandløb eller sø), mens det fra nedsivningsbassiner nedsiver gennem jorden.

Der har i miljøvurderingsprocessen været dialog med de respektive kommuner, og planlægningen af afvandingen er således sket i dialog hermed.

### **Silkeborg Kommune**

For nuværende er Vejdirektoratets udspil at regnvand håndteres traditionelt, med etablering af våde regnvandsbassiner og drosling af vandet til 1 l/s/ha, hvilket ikke er tilstrækkeligt til at overholde gældende klagenævnspraksis.

### **Vejdirektoratets bemærkninger**

Udledningsflow skal altid tage udgangspunkt i en konkret vurdering af de lokale forhold.

Vejdirektoratet vil i forbindelse med myndighedsgodkendelsen indlede en dialog med kommunen herom.

### **Silkeborg Kommune**

Det foreliggende grundlag - herunder de oplysninger vi kan finde i miljøkonsekvensvurderingen og tilhørende bilag - er for nuværende ikke tilstrækkeligt til at kommunen kan vurdere om udledning af

regnvand er en negativ påvirkning, og er forventeligt ikke tilstrækkeligt til at kunne udgøre grundlaget for eventuelle udledningstilladelser.

#### **Vejdirektoratets bemærkninger**

Recipientvurderingen dækker ift. vurderinger iht. lov om vandplanlægning.

#### **Silkeborg Kommune**

Hydraulik - Hvis det er nødvendigt at udlede regnvand, skal det som udgangspunkt forsinkes til naturlig afstrømning, jf. gældende klagenævnspraksis. Alternativt skal der - via gennemskuelige beregninger eller udtag af vandløbsnære arealer - redegøres for, at vandløbet ikke påvirkes.

#### **Vejdirektoratets bemærkninger**

Kommentaren er noteret.

#### **Silkeborg Kommune**

Bassiner - Bassiner mv. skal dimensioneres efter Silkeborg Kommunes praksis, og med baggrund i lokale regndata. For eksempel regnes ubefæstede arealer med en afløbskoefficient på minimum 0,1. Bassiner skal etableres med aflastning til terræn og ikke til recipient - som for nuværende er beskrevet i afvandingsteknisk notat.

#### **Vejdirektoratets bemærkninger**

Der skal altid tages udgangspunkt i en konkret vurdering af de lokale forhold. Det vil sige aflastning til terræn i nærheden af bebyggelser eller af en vej vil ikke være formålstjenligt. Vejdirektoratet vil i forbindelse med myndighedsgodkendelsen indlede en dialog med kommunen herom.

#### **Silkeborg Kommune**

Bassiner skal opfylde krav til rensning af stoffer der forekommer i regnvand fra motorveje, så de ikke overskrider miljøkvalitetskrav i de berørte vandområder.

#### **Vejdirektoratets bemærkninger**

Vurdering heraf fremgår af recipientvurderingen.

#### **Silkeborg Kommune**

Klimatilpasning - Vejen skal klimatilpasses, således at der redegøres for hvordan vandveje til håndtering af skybrud opretholdes - og vejen ikke skaber en hydraulisk barriere i landskabet.

#### **Vejdirektoratets bemærkninger**

Vejdirektoratet er indstillet herpå og vil i forbindelse med myndighedsgodkendelsen indlede en dialog med kommunen herom.

#### **Silkeborg Kommune**

Klimatilpasning - Ekstremregn må ligeledes ikke være anledning til at vandområders målsætning eller mulighed for mål opfyldelse påvirkes.

Samkørselspladser og lignende kan med fordel etableres med grønne regnvandsanlæg og vandhåndtering på terræn, der bidrager til et grønnere udtryk og en mere bæredygtig regnvandshåndtering.

### **Vejdirektoratets bemærkninger**

Vejdirektoratet vil i forbindelse med myndighedsgodkendelsen indlede en dialog med kommunen herom.

### **Silkeborg Kommune**

Metoder og analyser - Analyser af vandområder skal udføres efter miljøstyrelsens datatekniske anvisning, altså månedligt over et helt kalenderår.

Idet nogle analyser af de berørte vandområder i flere tilfælde ikke er udført efter Miljøstyrelsens datatekniske anvisning, men at der i stedet kun en enkelt eller få analyser - vurderer kommunen at resultatet næppe kan være retvisende, under henvisning til variabilitet. Dette kræver derfor yderligere undersøgelser eller redegørelse af alternativt ekstrapolering af data fra lignende vandområder.

### **Vejdirektoratets bemærkninger**

De tekniske anvisninger er udarbejdet til brug for NOVANA-overvågningen og ikke til brug for vurdering af konkrete projekter, men er primært rettet mod Miljøstyrelsen og aktører i NOVANA-programmet.

Af Miljøstyrelsens FAQ/vejledning pkt. 58 fremgår det, at miljømyndigheden ved fastsættelse af udlederkrav ved beregning skal sandsynliggøre, at udledningen ikke vil påvirke opfyldelse af miljøkvalitetskrav for de udledte stoffer i de berørte overfladevandsområder.

Vejdirektoratet vurderer, at det ikke giver værdi at ekstrapolere data fra lignende vandområder, da hvert vandområde vil have forskellige oplande og derved forskellige koncentrationer, der derved ikke vil være repræsentative.

Samlet vurderes det, at der ved den gennemførte prøvetagning er tilvejebragt et tilstrækkeligt datagrundlag til at sandsynliggøre, at udledningen ikke påvirker opfyldelse af miljøkvalitetskrav i de berørte overfladevandsområder.

### **Silkeborg Kommune**

Metoder og analyser - Analyser der er mere end 2 - 3 år gamle, bør ikke regnes for retvisende, idet de ikke tegner et korrekt billede af vandløbets tilstand, hvad vandfasen angår, og at vandløb er dynamiske og at vandet kan ændre sammensætning efter oplandets anvendelse.

### **Vejdirektoratets bemærkninger**

Som det fremgår af recipientvurderingen, har NIRAS i 2023 udtaget vandprøver for at tilvejebringe et nyere datagrundlag.

Da data fra årrækken fra 2014 – 2019 indgår i grundlaget for tilstandsvurderingen af vandområdet, vurderer NIRAS det relevant at inddrage disse i en gennemsnitsberegning. Bemærk, at det er konservativt at inddrage de ældre data.

### **Silkeborg Kommune**

Metoder og analyser: Argumenter der lægger vægt på at der fjernes zink fra vandområderne på grund af udtag af landbrugsarealer, er ikke tilstrækkeligt underbygget, idet zink i svinefoder i høj grad er under udfasning og har været det siden 2022.

### **Vejdirektoratets bemærkninger**

Medicinsk zink er udfaset pr. 26. juni 2022, men som det fremgår af DCE rapport nr. 159 om Belysning af kobber- og zinkindholdet i jord (<https://dce2.au.dk/pub/SR159.pdf>), udgør medicinsk zink ca. 414 ton ud af i alt 1100 ton zink i foder til svin i Danmark. Dvs. ca. 38 %. I recipientvurderingen henvises der til rapporten DCE. 2018. Videnskabelig rapport nr. 263. Zink og kobber i vandmiljøet. Kilder, forekomst og den miljømæssige betydning. I DCE-rapporten beskrives det, at hollandske data viser, at der udsiver 8,2 g zink/ha fra landbrugsjord. Af DCE-rapporten fremgår det, at der mange steder i Danmark kan forventes større arealtilførsler af både kobber og zink, hvor der i Danmark er oplyst arealtilførsler på 1.595 g/ha/år til 5.380 g/ha/år, hvor arealtilførslen i Holland gennemsnitligt er opgivet til 926 g/ha/år. Dvs. arealtilførsler der er 70 % - 580 % højere end i Holland. NIRAS vurderer derfor, at det er konservativt at antage, at zinkbelastningen af overfladevand reduceres med 8,2 g pr. hektar landbrugsjord, der tages ud af drift.

### **Silkeborg Kommune**

Metoder og analyser: Idet der er risiko for at MKK for zink og kobber i vandfasen, samt flere tungmetaller i sedimentet ofte er overskredet, bør der enten redegøres yderligere herfor, eller etableres yderligere rensning hvor det viser sig nødvendigt. Se eksempel 5.6 fra den digitale MKV.

### **Vejdirektoratets bemærkninger**

For kobber og zink gør det sig gældende, at der skal udtages landbrugsjord for at sikre, at der ikke sker en mertillædning til de vandområder, hvor der er overskridelser af miljøkvalitetskravet i vand. For overskridelser i sediment er det vurderet, at der ikke er tale om målbare ændringer i koncentrationerne i sediment.

For chrom specifikt er der angivet følgende i rapporten:

For chrom er der i Danmark udarbejdet et sedimentkvalitetskriterie på 9,2 mg/kg tørstof, der enten kan ses som en værdi, der repræsenterer den biotilgængelige koncentration, eller kan tilføjes den naturlige baggrund på 4,38 mg/kg tørstof<sup>1</sup>. Det foreslåede danske kvalitetskriterie er en del lavere end, hvad der fremgår af ECHAS risikovurderingsrapport for chrom, hvor der er angivet en PNEC-værdi for sediment på 80 mg/kg tørvægt, der således er otte gange højere end det foreslåede danske sedimentkvalitetskriterie. For de tests, der ligger til grund for det danske kvalitetskriterie, har biotilgængeligheden været høj. Samlet vurderes det danske kriterie at være meget konservativt fastsat.

I REACH registreringsdossieret for vanadium fremgår det, at der ikke er identificeret risici for vanadium i hverken vand eller sediment. Af Miljøstyrelsens datablad for vanadium fremgår det, at baggrundskoncentrationen for vanadium i sediment er 11 mg/kg tørstof, hvilket overskrider det af Miljøstyrelsen foreslåede sedimentkvalitetskriterie for ferskvand på 4,2 mg/kg tørvægt, men dog lavere end det nuværende sedimentkvalitetskrav på 23,6 mg/kg, der kan tillægges den naturlige baggrundskoncentration.

<sup>1</sup> Miljøstyrelsen. 2023. Fastsættelse af kvalitetskriterier for vandmiljøet. Krom

**Silkeborg Kommune**

Vandløb - Eksisterende vandvejes krydsning af motorvejstrace

Vejdirektoratet skal udarbejde en vandsynsprotokol, som beskriver hvordan alle vandveje, inkl. dræn og grøfter, fortsat holdes i drift efter motorvejens etablering.

**Vejdirektoratets bemærkninger**

Der udarbejdes en vandsynsprotokol.

**Silkeborg Kommune**

Vandløb - Faunapassager ifm. vandløb

Hvor motorvejen krydser målsatte vandløb, skal der etableres tilstrækkelige faunapassager / rørunderføringer inkl. odderpassager. Forventeligt er det kun reelle broer med plads til naturlige vandløbsbrinker i brosluget samt store ståltunnelrør, der kan udgøre en tilstrækkelig vandløbspassage under motorvejen. Hensynet til terrestrisk fauna kan medføre yderligere krav til passager.

**Vejdirektoratets bemærkninger**

Ja. Det indgår også i projektet, at der ved alle krydsende målsatte og/eller § 3 vandløb etableres faunapassager for odder og andre landlevende dyr.

**Silkeborg Kommune**

Vandløb - Afværgeforanstaltninger under anlægsfasen

I tilknytning til vandløb skal der under anlægsarbejdet træffes meget grundige foranstaltninger til at forhindre påvirkninger af vandkvalitet og fysiske forhold i vandløbene. Særlige fokuspunkter er, at der ikke på nogen måde må tilføres sand/jord til vandløbene, og at der ikke må afledes vand – heller ikke passivt ved overfladisk afstrømning eller ved grundvandssenkning – fra vejanlægget hverken før eller efter etablering af vejbelægning, før regnvandsbassiner mm er etableret fuldt ud.

**Vejdirektoratets bemærkninger**

Vejdirektoratet planlægger altid at anlægge regnvandsbassiner før vejen anlægges. Bassinerne vil hermed kunne fungere som afværgeforanstaltning til bundfældning af materialer inden udledning til recipient gennem hele anlægsfasen. Det er beskrevet for anlægsfasen under vandløb/overfladevand, at anlægsarbejde i og ved vandløb skal foretages så skånsomt som muligt. Det beskrives også, at der skal udarbejdes beredskabsplaner, hvor det beskrives hvordan spild undgås og tiltag til at begrænse og eventuelle spild.

**Silkeborg Kommune**

I forhold til udledning mangler der et klart overblik over den kemiske tilstand i vandfasen, biota og sediment i alle de berørte recipienter.

**Vejdirektoratets bemærkninger**

Dette fremgår af tabel 7.1 i recipientvurderingen.

**Silkeborg Kommune**

Det nævnes i miljøkonsekvensrapporten, at det er vandløbsmyndigheden, som skal iværksætte kildeopsporing i de recipienter, hvor der i forvejen er overskridelse af miljøkvalitetskravene for miljøfarlige stoffer. Det er ikke tidligere set, at det er vandløbsmyndigheden, som skal indhente data

for at ansøger kan komme igennem med sit projekt. Hvis Silkeborg Kommune skal udføre denne opgave, vil det kræve et væsentligt time-/ressourceforbrug, som skal foregå inden der kan meddeles tilladelse til udledning af regnvand.

### **Vejdirektoratets bemærkninger**

Bekendtgørelse om indsatsprogrammer for vandområdedistrikter

§ 9. Statslige myndigheder, regioner og kommuner skal inden for deres ressort foretage opsporing af kilder til forurenende stoffer omfattet af bilag 2, del B, til bekendtgørelse om fastlæggelse af miljømål for vandløb, søer, overgangsvande, kystvande og grundvand, som hindrer opfyldelse af de fastlagte miljømål i overfladevandområder eller grundvandsforekomster, jf. bekendtgørelse om miljømål for overfladevandområder og grundvandsforekomster. Om nødvendigt skal myndigheden, hvis der er hjemmel hertil i den pågældende sektorlov, revidere gældende godkendelser og tilladelser.

### **Silkeborg Kommune**

Det fremgår desuden af miljøkonsekvensrapporten, at vejvandet ikke i sig selv vil overskride miljøkvalitetskravene i de berørte vandområder. Det er kommunen ikke enig i. F.eks. vil koncentrationen af kobber og zink fra regnvandsbassinernes udløb være faktor 2-3 over miljøkvalitetskravet.

### **Vejdirektoratets bemærkninger**

Koncentrationerne af kobber og zink i udløbet overskrider miljøkvalitetskravet, hvorfor stofferne indgår i recipientvurderingen. Men efter opblanding i recipienten vil vejvandet alene ikke resultere i overskridelse af miljøkvalitetskravet. Det fremgår af Miljøstyrelsens vejledning om miljøfarlige forurenende stoffer pkt. 54, at den i forvejen forekommende koncentration ikke skal indgå i en beregning af om en udledning i sig selv overskrider miljøkvalitetskravet.

### **Silkeborg Kommune**

For at kunne bestemme om fortyndingen af miljøfarlige stoffer fra regnvandsbassinet er lavere end miljøkvalitetskravene, og dermed om der kan meddeles tilladelse skal følgende oplysninger indgå i ansøgning om udledningstilladelse:

- a. Recipientens vandføring
- b. Recipientens kemiske tilstand
- c. Nøgletal for miljøfarlige stoffer ved udledning fra regnvandsbassin
- d. Afløbstallet fra regnvandsbassinet (l/s og m<sup>3</sup>/år)
  - a. Det bliver flere gange i miljøkonsekvensrapporten nævnt, at den beregnede koncentrationsstigning af miljøfarlige stoffer ikke er målbar. Hvis udledningen fra regnvandsbassinet er over miljøkvalitetskravet, efter fortynding, kan udledningen ikke tillades. For at kunne vurdere denne fortynding skal ovennævnte data foreligge.
  - b. Vi efterspørger et klart overblik over påvirkningen på de berørte recipienter, herunder vandføring og udledningsmængden fra regnvandsbassinet.

### **Vejdirektoratets bemærkninger**

Bemærkningerne er noteret. Data, der indgår i vurderingerne, fremgår af recipientvurderingen derunder vandføring, kemisk tilstand og økologisk tilstand for nationalt specifikke stoffer samt forventede koncentrationer af miljøfarlige stoffer i det udledte vand.

Målbarhed anvendes i forbindelse med potentielle stigninger i sedimentkoncentrationerne. Se evt. pkt. 43 i Miljøstyrelsen vejledning om Miljøfarlige forurenende stoffer – FAQ

Silkeborg Kommune, vandløb og afvandingsinteresser:

Det er uafklaret, hvor mange dræn og grøfter der påvirkes direkte af anlægget, og hvordan disse håndteres.

#### **Vejdirektoratets bemærkninger**

I forbindelse med anlæg af et vejprojekt fra Klode Mølle til Løvel, vil der blive udarbejdet vandsynsprotokol, og dræn, grøfter og vandløb vil blive håndteret således at nuværende afvandingsforhold opretholdes. Det vil sige at for vandløb og grøfter vil der blive etableret en krydsning med vejen, og for dræn vil disse blive opsamlet på begge sider og der vil typiske etableres en samlet krydsning. Oplandsvand (dræn, grøfter og vandløb) vil altid være adskilt fra vejens vand. Overfladevand der opsamles fra skråninger, fordi vejen er på dæmning, vil blive opsamlet i grøfter, der udledes til recipient.

Silkeborg Kommune, dræning og beskyttet natur:

Det er uklart om og hvordan man beskytter beskyttet natur mod dræning fra vejgrøfter og lignende.

#### **Vejdirektoratets bemærkninger**

- a) Grøfter vil ikke modtage vand uden for naturligt opland. Udledning til rørlagte forløb vil blive reduceret til naturligt forekommende afstrømning, hvorfor disse ikke overbelastes.
- b) Der udledes ikke vand direkte til beskyttet natur (ud over vandløb). Udledning til vandløb sker forsinket via regnvandsbassiner. Det er vurderet, at vejvand ikke forhindrer målopfyldelse eller forringer tilstanden i vandløb, dermed vil der heller ikke være tilstandsændringer i vandløb eller i eventuelle tilstødende områder med beskyttet natur.

#### **Silkeborg Kommune**

Konsekvenserne for de private vandløb (dræn og grøfter) der påvirkes af projektet, er ikke belyst i miljøkonsekvensrapporten. Vejdirektoratet bør belyse påvirkningen i det videre arbejde.

#### **Vejdirektoratets bemærkninger**

Dette belyses i det videre arbejde med vandsynsprotokol.

Silkeborg Kommune, virksomhed og jord, anlæg:

Der er ikke krav om anmeldelse i Silkeborg Kommune jf. forskriften. Skal der søges dispensation, så skal man være opmærksom på, at vi skal have ansøgning i god tid, så vi har mulighed for at foretage partshøring.

#### **Vejdirektoratets bemærkninger**

Tak for præcisering. VD skal forsøge at fremsende ansøgning om dispensation i rigelig god tid for at efterkomme kommunens sagsbehandlingstid. Det gælder i øvrigt alle ansøgninger.

#### **Silkeborg Kommune**

Der er ikke foretaget beregninger af støjudbredelse i 4 m. højde(støjkonturkort). Det kan betyde, at der er boligområder (områder der faktisk anvendes til, eller er planlagt til byggeri i flere etager) som bliver væsentligt generet af støj (støj over 58 dB(A)) og som ikke er belyst i rapporten. Vi kan ikke vurdere, om det også kan have betydning på beregningen af antal støjbelastede boliger.

#### **Vejdirektoratets bemærkninger**

Det er korrekt, at der ikke er foretaget beregninger af støjudbredelse i 4 m. højde (støjkonturkort), og at dette ikke er normal procedure. Støjkonturkort udarbejdes i 1, 5 m's højde.

Det har ikke betydning for antallet af støjbelastede boliger, idet den optælling ikke sker ud fra støjkonturkort, men at der udføres særskilte beregninger, hvor der tages højde for bygningerne faktiske højde, herunder antallet af etager.

Bygninger der ikke er opført, indgår ikke i beregninger og optælling af støjpåvirkede bygninger.

### Høringssvar fra Viborg Kommune

#### **Viborg Kommune**

Der bør stilles krav om, at erstatningsnatur og -skov for den påvirkede natur i Viborg Kommune placeres inden for kommunens grænser. Man bør udvælge områder til erstatningsnatur og -skov, så der skabes synergi mellem naturværdier, grundvandsbeskyttelse og rekreative interesser.

#### **Vejdirektoratets bemærkninger**

Vejdirektoratet planlægger, at erstatningsnatur så vidt muligt udlægges, hvor der kan skabes sammenhængende natur og hvor det bedst kan understøtte biodiversitet og økologisk funktionalitet for beskyttede arter. Erstatningsnaturen planlægges i samarbejde med kommunen og er opdelt i de respektive kommuner.

#### **Viborg Kommune**

Konsekvenserne for de private vandløb (dræn og grøfter) der påvirkes af projektet, er ikke belyst i miljøkonsekvensrapporten. Vejdirektoratet bør belyse påvirkningen i det videre arbejde.

#### **Vejdirektoratets bemærkninger**

I forbindelse med anlæg af et vejprojekt fra Klode Mølle til Løvel, vil der blive udarbejdet vandsynsprotokol, og dræn, grøfter og vandløb vil blive håndteret således at nuværende afvandsingsforhold opretholdes. Det vil sige at for vandløb og grøfter vil der blive etableret en krydsning med vejen, og for dræn vil disse blive opsamlet på begge sider og der vil typiske etableres en samlet krydsning. Oplandsvand (dræn, grøfter og vandløb) vil altid være adskilt fra vejens vand. Overfladevand der opsamles fra skråninger, fordi vejen er på dæmning, vil blive opsamlet i grøfter, der udledes til recipient.

#### **Viborg Kommune**

Vejdirektoratet lægger i miljøkonsekvensrapporten op til, at det er Viborg Kommune, som skal udføre kildeopsporing i berørte vandløb i forbindelse med udledning af vejvand. Det er normalt ansøger (Vejdirektoratet), der tilvejebringer fyldestgørende grundlag for, at kommunen kan træffe de nødvendige afgørelser. I den forbindelse skal ansøger ligeledes forholde sig til eventuelle overskridelser af forurenende stoffer i vandmiljøet (miljøkvalitetskriterierne).

#### **Vejdirektoratets bemærkninger**

Det er myndighedens ansvar at sikre kildeopsporing af stoffer, der hindrer målopfyldelse, hvilket fremgår af Bekendtgørelse om indsatsprogrammer for vandområdedistrikter.

§ 9. Statslige myndigheder, regioner og kommuner skal inden for deres ressort foretage opsporing af kilder til forurenende stoffer omfattet af bilag 2, del B, til bekendtgørelse om fastlæggelse af miljømål for vandløb, søer, overgangsvande, kystvande og grundvand, som hindrer opfyldelse af de fastlagte miljømål i overfladevandområder eller grundvandsforekomster, jf. bekendtgørelse om

miljømål for overfladevandområder og grundvandsforekomster. Om nødvendigt skal myndigheden, hvis der er hjemmel hertil i den pågældende sektorlov, revidere gældende godkendelser og tilladelser.

Der er udført vurderinger og udtaget vandprøver i forbindelse med projektet, der detaljeret er beskrevet i recipientvurderingen.

### **Viborg Kommune**

Det fremgår af miljøkonsekvensrapporten, at der flere steder ved alle 3 linjeføringer skal nedsives vejvand inden for områder med særlige drikkevandsinteresser (OSD) og indvindingsoplande til vandværker. For at beskytte drikkevandsressourcen anbefaler Viborg Kommune som udgangspunkt, at vejvand indenfor sådanne områder ikke nedsives, men udledes til vandløb eller sø (recipient).

### **Vejdirektoratets bemærkninger**

Som udgangspunkt er der kantopsamling med udledning til recipient via regnvandsbassiner på de strækninger hvor der er OSD og indvindingsoplande, men der er enkelte steder aftalt mulighed for nedsivning på mindre delstrækninger i dialog med kommunerne undervejs i miljøvurderingsforløbet.



## Bilag 2

### Høringssvar fra Styrelsen for Grøn arealomlægning og Vandmiljø (SGAV)

Vejdirektoratet har i forbindelse med høring af miljøkonsekvensvurderingen af projektet vedr. motorvej på strækningen Klode Mølle – Viborg – Løvel modtaget bemærkninger fra en række enheder fra Styrelsen for Grøn Arealomlægning og Vandmiljø (SGAV). I det følgende resumeres disse bemærkninger og Vejdirektoratets svar hertil anføres.

#### **Bemærkning SGAV**

Da projektet indeholder placeringer af linjeføring, regnvandsbassiner m.m. kan konkrete vurderinger af miljøpåvirkninger ikke udskydes til detailprojekteringen jf. habitatdirektivets artikel 12 samt Planklagenævnets afgørelse af d. 8. juli 2022, sag 22/06705. Udskydelsen af vurderingen fremgår pt. flere steder i rapporten bl.a. for påvirkningen på flagermus og odder, samt for hvilke afværgeforanstaltninger der benyttes for hvert yngle- eller rasteområde der påvirkes af projektet.

#### **Vejdirektoratets bemærkninger**

For så vidt angår odder er der vurderet ud fra de udførte feltundersøgelser, luftfoto mm. De steder, hvor feltarbejdet ikke dækker hele anlægsarealet (f.eks. er feltarbejdet ikke i alle tilfælde udført præcist ved krydsningen af linjeføringen) er forsigtighedsprincippet anvendt. Der henvises flere steder til den efterfølgende detailprojekteringsfase for projektdetaljer, som ikke er afklaret endnu, men vi mener ikke at vurderinger er udskudt. Som eksempel kan der for odder i anlægsfasen nævnes: Linjeføringen for 0+ ”Det forventes, at Åresvad Å skal forlægges midlertidigt ved etablering af nyt bygværk i form af faunapassage med banketter. Dette afklares i detailprojekteringsfasen.” Det vil sige, at projektet på nogle punkter ikke er fuldt ud detaljeret endnu, og så henvises der til, at projektet afklares i detailfasen – ikke at vurderingen udskydes. I sådanne tilfælde er anvendt ”worst case” vurdering. Dvs. det er antaget, at vandløbet forlægges midlertidigt, og påvirkning af odder er vurderet for denne situation. Præcisering af dette vil indgå i et supplerende notat til miljøkonsekvensrapporten.

For så vidt angår flagermus, så antager vi, at der med kommentaren henvises til afværgeforanstaltninger for nedrivning af bygninger, der kan indeholde potentielle yngle- og rastesteder. Der er ikke mulighed for at danne sig et komplet overblik over det konkrete antal yngle-/rastesteder i bygninger, da den endelige linjeføring ikke er valgt. Uden politisk godkendelse af den endelige linjeføring, kan VD heller ikke skaffe adgang til de ejendomme, som skal nedrives. Vurderingen har derfor taget udgangspunkt i et ”worst-case scenarie”, hvor vi vurderer på et overestimat af potentielle yngle- og rastesteder, som skal erstattes. Dvs. det virkelige scenarie vurderes at være færre yngle- og rastesteder, end der er vurderet på.

#### **Bemærkning SGAV**

Det fremgår ikke efter hvilke kriterier undersøgelsesområdet er fastlagt.

#### **Vejdirektoratets bemærkninger**

Det er korrekt, at det ikke fremgår tydeligt. Fastlæggelse af undersøgelsesområde beskrives i supplerende notat til miljøkonsekvensrapporten.

#### **Bemærkning SGAV**

SGAV anbefaler, at der i miljøkonsekvensrapporten kan foretages en vurdering på, hvordan nedramning af fx spuns ved grundvandssænkning, samt andre støjtunge aktiviteter vil påvirke beskyttede arter i projektområdet, heriblandt arter på udpegningsgrundlag for Natura 2000-områder i nærhed til linjeføringerne.

### **Vejdirektoratets bemærkninger**

Støjpåvirkning indgår allerede i Natura 2000-konsekvensvurderingen. Det er eksempelvis vurderet for odder ved Natura 2000 området ved Nørreå.

I afsnit om bilag IV-odder er støj kortfattet beskrevet. Der udarbejdes derfor et mere udførligt afsnit om støj for andre relevante arter i den supplerende MKV, ligesom der er for fugle, og det vil indgå i den opdaterede udgave af Natura 2000-vurderingen, herunder afklaring af, om andre arter skal inddrages.

Lokaliteter, hvor der skal nedrammes spuns, og hvor der derfor er stærkt støjende arbejder, forventes ved bygværker for vejtilslutninger, vejover- og underføringer samt ved faunapassager. Projektet er dog på nuværende tidspunkt ikke detailprojekteret, og der er derfor ikke et fuldstændigt overblik over omfang af spunsningen, men der kan tages udgangspunkt i notatet om støj <https://api.vejdirektoratet.dk/sites/default/files/2024-09/St%C3%B8jnotat.pdf> og støjkort for anlægsfasen.

### **Bemærkning SGAV**

Ligeledes anbefales, at det af rapporten redegøres for, hvilke perioder på året anlægsarbejdet foregår inden for områder, hvor der vurderes at være potentiel påvirkning på yngle- og rasteområder for fx padder.

### **Vejdirektoratets bemærkninger**

Anlægsarbejdet forventes generelt at kunne foregå på alle tider af året.

For padder har anlægstidspunktet betydning for, hvordan padder håndteres. F.eks. kan arbejdsarealer, der indhegnes med midlertidige paddehegn kun tømmes for padder i den periode, hvor padderne er aktive. Så hvis der arbejdes i et egnet vinter-rasteområde uden for paddernes aktive periode, skal paddehegn anvendes til at afholde padderne fra at vandre ind på området, inden de går i dvale. Dette forhold indarbejdes i den nærmere planlægning af anlægsarbejdet og beskrives i den supplerende MKV.

Det fremgår af rapporten, at træer med yngle- og rastesteder for flagermus er omfattet af artsfredningsbekendtgørelsens § 6 stk. 2 og må derfor ikke fældes i perioden 1. november - 31. august. Tillige må bygninger kun nedrives i samme periode, hvis det efter besigtigelse af bygninger er konstateret, at der ikke er overvintrende flagermus i dem.

### **Bemærkning SGAV**

Jf. kort i afsnit Projektet-Baggrund overlapper korridoren for forundersøgelser ikke med de respektive linjeføring for øst og vest. Hvis dette i realiteten er tilfældet, bør der foretages forundersøgelser af den faktiske linjeføring, der mangler.

### **Vejdirektoratets bemærkninger**

Vejdirektoratet gennemførte i 2020 en forundersøgelse for 8 mulige linjeføringer for en ny midtjysk motorvej Give-Viborg-Hobro. Formålet var at afdække de trafikale, miljømæssige, by- og erhvervsmæssige og økonomiske vurderinger samt beskrivelser af en ny midtjysk motorvej på et overordnet niveau med det formål at tilvejebringe tilstrækkelig viden til en politisk beslutning om, hvilken linjeføring Vejdirektoratet skulle arbejde videre med, herunder gennemføre en miljøkonsekvensvurdering.

Forundersøgelsen har ikke noget ophæng i Vejlovens kapitel 2a, der omfatter miljøvurdering af statslige vejprojekter, men er et planlægningsværkstøj, som Vejdirektoratet anvender forud for igangsætning af miljøkonsekvensvurderinger, og det er ikke ualmindeligt, at der sker justeringer og tilpasninger af linjeføringskorridorer fra forundersøgelsen til miljøkonsekvensvurderinger, bl.a. på baggrund af ny viden om fx trafik, miljø, landskab og lign. Det er først, når der igangsættes en MKV-undersøgelse, at vejanlæggets endelige linjeføring, tilslutningsanlæg m.v. fastlægges i en sådan grad, at de enkelte forslag og konsekvenser heraf kan vurderes. Der vil således ikke altid være 100 % overlap mellem en forundersøgelseskorridor og de linjeføringer, der indgår i miljøkonsekvensrapporten. Der gøres opmærksom på, at der i miljøvurderingsprocessen er gennemført foroffentlighedsfase for de miljøvurderede linjeføringskorridorer, og det er derfor ikke relevant at gennemføre en forundersøgelse for de dele af linjeføringerne, der ligger uden for forundersøgelsens korridorer. Det bemærkes, at undersøgelseskorridoren for naturkortlægningen og miljøkonsekvensvurderingen følger de respektive linjeføringer – ikke forundersøgelsen.

### **Bemærkning SGAV**

Det bemærkes jf. jagt- og vildforvaltningslovens § 6a, stk. 2 at fugles reder ikke forsætligt må ødelægges, beskadiges eller fjernes. Anlægsarbejde, hvor der ryddes træer og buske, bør derfor tilrettelægges uden for fuglenes yngleperiode således, at ødelæggelse af fugle-reder undgås.

### **Vejdirektoratets bemærkninger**

Vejdirektoratet tager bemærkningen til efterretning, og det indskrives som forudsætning i projektet, at anlægsarbejde, der medfører rydning af buske og træer, ikke må udføres i perioden fra 1. april til 1. august. For større bevoksninger vil beskyttelsen af fugle være dækket af afværgeforanstaltninger, der implementeres for flagermus, hvor større træer, der potentielt er yngleområder, ikke må fældes i perioden fra 1. november til 31. august.

Der tilføjes en tekst i MKR om fugle generelt, hvor det beskrives, at der ikke må ryddes bevoksninger i yngleperioden, hvor der potentielt er fuglereder.

### **Bemærkning SGAV**

Det fremgår af rapporten, at det vurderes at udbredelsen af habitatnaturtyperne inden for Natura 2000-området ikke er korrekt. SGAV bemærker, at det til enhver tid er den lokale enhed hos styrelsen, som skal bekræfte om der er tale om habitatnatur eller ej i hele den kortlagte afgrænsning, hvilket kræver en besigtigelse af området. Det ligger derfor ikke inden for bygherrens kompetence selvstændigt at ændre afgrænsningen for den kortlagte habitatnatur.

### **Vejdirektoratets bemærkninger**

Det tages til efterretning, at det er den lokale enhed, der står for afgrænsningen. VD orienterer de lokale enheder om de konkrete lokaliteter, hvor der er uoverensstemmelser.

### Bemærkning SGAV

SGAV bemærker, at en væsentlighedsvurdering skal vurdere på hele et Natura-2000 områdes udpegningsgrundlag. For flere områder er der ikke vurderet, om der vil være en påvirkning for alle arter og naturtyper på udpegningsgrundlaget, og dermed er det ikke vurderet, om der vil være en væsentlig påvirkning på alle bevaringsmålsætninger. Det gælder bl.a. for flere områder med odder eller flagermus på udpegningsgrundlaget, hvor påvirkninger på individer i tæt nærhed til Natura 2000-området kan medføre en påvirkning på den samlede bestand, som Natura 2000-området beskytter.

### Vejdirektoratets bemærkninger

Vejdirektoratet henviser til væsentligheds- og konsekvensvurderingen [80170-rad-milj-nota-0021-2.pdf](#), som er mere uddybet end teksten i den digitale miljøkonsekvensrapport. Vi har anført hele udpegningsgrundlaget og beskrevet hvilke arter, der potentielt kan påvirkes, og hvilke der ikke kan. Odder er omfattet, hvor den er på udpegningsgrundlaget, og der er forbindelse via vandløb samt vurderet den som bilag IV-art. Damflagermus er omfattet for N30, men ikke for N33 og N35. Det skal beskrives mere detaljeret i den supplerende MKV. Alle flagermus er vurderet som bilag IV-arter.

Som anført senere, skal N2000-vurderingen i den supplerende MKV også inkludere vurdering af N39 Mønsted og Daugbjerg Kalkgruber og Mønsted Ådal, hvor damflagermus vurderes som bilag II-art.

### Bemærkning SGAV

SGAV har på det foreliggende grundlag svært ved at læse, hvordan det sikres, at der ikke sker en grundvandssænkning ifm. anlægsarbejdet ved etablering af landskabsbroen ved Nørreå i Natura 2000-område N30 for den østlige linjeføring. Styrelsen har ligeledes svært ved at læse, hvor tæt anlægsarbejdet vil være på den prioriterede habitatnaturtype skovbevokset tørvemose i N30 området.

### Vejdirektoratets bemærkninger

Ved at etablere interimsspuns sker grundvandssænkningen kun inden for spunsen og øvrige arealer påvirkes ikke. Det fremgår af konsekvensvurderingen at ”De nærmeste habitatnaturtyper er skovbevokset tørvemose og hængesæk, der ligger begge ligger ca. 50 m fra arbejdsbæltet”. Det vurderes i konsekvensvurderingen, at projektet på ingen af de tre linjeføringer vil skade Natura 2000 naturtyper eller arter.

Figur 6.1 skal rettes (der er anvendt ældre version af linjeføringen) – og der er uoverensstemmelse mellem kort i den digitale og Natura 2000-konsekvensvurdering.

### Bemærkning SGAV

SGAV bemærker, at Natura 2000-områderne N34 og N36 ligger nær nogle af linjeføringerne og bør inddrages i væsentlighedsvurderingen for de relevante linjeføringer, da der kan være potentielle påvirkninger fra projektet på områdets udpegningsgrundlag.

### Vejdirektoratets bemærkninger

N34 Brandstrup Mose ligger øst for østlig linje, hvor der er syv naturtyper på udpegningsgrundlaget, men ingen arter. N36 Nipgård Sø ligger mellem linjeføringerne for 0+ og østlig linje, hvor odder er på udpegningsgrundlaget for N36, som den eneste art og otte naturtyper.

Disse områder er beskrevet således i væsentligheds- og konsekvensvurderingen:

”Natura 2000-områderne nr. 228, 34, 36 og 37 ligger alle nær en eller flere af de tre linjeføringer. Natura 2000-områderne medtages ikke i vurderingen, da projektet ikke vil omfatte aktiviteter, som kan medføre væsentlig indvirkning på udpegningsgrundlaget i disse områder, hverken direkte ved arealinddragelse eller indirekte via støj, luftemission eller udledning af vejvand. De fire Natura 2000-områder beskrives og vurderes derfor ikke yderligere.”

Der er hydraulisk kontakt fra N2000 området ved Nipgård Sø til 0+ linjeføringen ved krydsning med Åresvad Å. Byen Neder Hvam er beliggende imellem og Åresvad Å er ved 0+ linjeføringen kanaliseret og ikke egnet for odder og er uden faunapassage. Det vurderes, at der ikke vil kunne være væsentlig påvirkning af odder i N36. Odder er vurderet som bilag IV-art. Dette inddrages i den opdaterede udgave af Natura 2000-vurderingen i den supplerende MKV.

### **Bemærkning SGAV**

Undersøgelserne for § 3-områder anbefales at kunne inkludere områder længere fra projektområdet end fx 50 meter for 0+ alternativet, hvis disse er i hydrologisk tilslutning til projektområdet og dermed kan påvirkes ved projektet.

### **Vejdirektoratets bemærkninger**

Der vil ikke være nogen påvirkning så langt væk. Der etableres vejkasse og afvandingssystem, der ikke afvander naturen ved siden af vejen. Mange steder er § 3 natur beliggende op til eksisterende vej.

### **Bemærkning SGAV**

SGAV anbefaler, at der redegøres for, at der for vandløb som undergår en midlertidig eller permanent forlægning, fx af Non Mølleå eller Mostgård bæk i 0+ alternativet, vil have en påvirkning (midlertidig eller permanent) på odder, bæver og de områder der er i hydrologisk forbindelse med strækningen som forlægges. Dette gør sig også gældende for de øvrige vandløb, der forventes at skulle forlægges midlertidigt eller permanent. Ligeledes anbefales, at der redegøres for om arter på udpegningsgrundlaget i nærliggende Natura 2000 påvirkes ved forlæggningerne.

### **Vejdirektoratets bemærkninger**

Vandløb er generelt behandlet under overfladevand, men det er korrekt, at vandløbsomlægninger kunne fremgå tydeligere. Vi tilføjer et afsnit om det i den supplerende MKV. Ved vandløbsforlægninger forlægges vandløbet typisk til en placering ved siden af det eksisterende vandløb ved krydsning af eksisterende vej (0+) og tilsvarende ved etablering af en ny motorvej. Her holdes det eksisterende vandløb åbent, indtil det nye forløb er etableret. Det eksisterende løb holdes åbent i udløbsenden 2-3 uger, indtil dyrelivet er udvandret til det nye løb. Påvirkningen vil være midlertidig og kortvarig.

Forlægning af Mostgård bæk i 0+ alternativet indgår i konsekvensvurdering afsnit 7.2.1.1.

Vandløbet holdes åbent i eksisterende forløb indtil forlægningen er etableret (nævnt som afværgeforanstaltning). Vejdirektoratet tilføjer yderligere vurderinger om bilag IV-arter om odder og bæver i anlægsfasen i den supplerende MKV.

Non Mølleå indgår ikke i Natura 2000-vurdering. Krydsningen med 0+ ligger lige uden for N35 og nedstrøms, og er derfor ikke medtaget i rapporten, men vurdering tilføjes i den opdaterede udgave af Natura 2000-vurderingen.

### **Bemærkning SGAV**

SGAV anbefaler, at det i miljøkonsekvensrapporten redegøres for, om de træer og buske der ryddes, eller det areal der ryddes på, anvendes som yngle- eller rasteområde af bilag IV-arter.

### **Vejdirektoratets bemærkninger**

Når SGAV nævner træer og buske og det areal, der ryddes på, opfatter Vejdirektoratet bemærkningen som relevant for vurdering af padden og eventuelt flagermus.

Vejdirektoratet mener, at der er redegjort for, hvordan træer skal fældes og erstattes i forhold til flagermus. Se bemærkning under afsnit om flagermus herunder. Der er også redegjort for, om påvirkede områder er rasteområder for padden. Det er beskrevet for hver linjeføring for anlægsfasen under overskriften "inddragelse af rasteområder". På denne side er det også muligt at klikke i kortet og i tekstboks læse for hvert delområde, om der inddrages yngle- og rasteområde, samt for hvilke arter.

Det fremgår i nuværende tekst, at "der inddrages arealer, der vurderes at være rasteområde for padden". Rastende padden i krat mm. ikke er eftersøgt, men det er antaget ud fra eksisterende viden om paddens levevis, at områder omkring ynglevandhuller benyttes som rasteområder, hvis det ud fra luftfoto vurderes at rumme egnede strukturer. I denne vurdering er paddens vandringsafstand inddraget, ligesom der også er anvendt resultater fra feltundersøgelser af padden samt tidligere padderegistreringer. Der er således foretaget en omfattende levestedskortlægning ud fra eksisterende viden, feltundersøgelser og luftfotoanalyser. Der er indarbejdet afværgeforanstaltninger for påvirkninger af rasteområder.

For flagermus er der undersøgt ledelinjer og fredskov for yngle- og rastetræer for flagermus. I vurderingen er der, som beskrevet ved ovenstående bemærkning fra SGAV om flagermus, antaget et "worst case scenarie" til vurdering af påvirkningen af yngle- og rasteområder for flagermus.

### **Bemærkning SGAV**

Derudover anbefaler SGAV, at der redegøres for, hvordan det sikres, at der ikke er flere arter tilbage i ynglevandhuller/søer og rasteområder når indsamlingen stopper. Desuden bør metoden for indsamling af padden beskrives mere dybdegående.

### **Vejdirektoratets bemærkninger**

Metode og tidsforbrug for tømning af arealer for bilag IV-arter afhænger af arealernes størrelse og karakter.

Det beskrives i den supplerende MKV, hvordan de midlertidige paddehegn forsynes med nedgravede spande og plader, der kan virke som skjul (og dermed fælder). Det beskrives, hvor længe der skal eftersøges padden/afventes, at der ikke falder flere padden i fælderne. Ligeledes beskrives procedure for indsamling af æg og haletudser.

Vejdirektoratet forventer, at der efterspørges generelle beskrivelser og ikke en beskrivelse af, hvordan tømning af hvert område skal indrettes.

**Bemærkning SGAV**

SGAV gør opmærksom på, at håndtering og indsamling af bilag IV-arter kræver dispensation fra artsfredningsbekendtgørelsen. Desuden gør SGAV opmærksom på, at det anbefales, at der foreligger et udkast til dispensation fra artsfredningsbekendtgørelsen, som kan inkluderes i høring af udkast til §25 tilladelsen. Dette gør sig gældende for alle tilfælde, hvor der søges om dispensation.

**Vejdirektoratets bemærkninger**

Der gives ikke § 25 tilladelse til et projekt med anlægslov. 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, kræver i henhold til vellovens § 17a, stk. 3, ikke administrativ tilladelse, når projektet opnår tilladelse ved anlægslov.

Vejdirektoratet udarbejder materialet for de forhold, der skal søges dispensation til iht. Artsfredningsbekendtgørelsen, så den foreligger til den supplerende MKV.

**Bemærkning SGAV**

Det anbefales, at der i miljøkonsekvensrapporten redegøres for, hvor erstatningsnatur udlægges samt hvordan den planlægges etableret. Dette gælder for al erstatningsnatur, der udlægges som følge af projektet, både for yngle- og rasteområder for bilag IV-arter og beskyttet natur. Dertil bør det fremgå, hvordan det sikres, at erstatningslevesteder er funktionelle når anlægsarbejdet igangsættes.

**Vejdirektoratets bemærkninger**

Etablering og placering af erstatningsnatur er beskrevet på et overordnet niveau. § 3 natur, der nedlægges i projektet, vil blive erstattet ud fra naturtype og naturtilstand i beliggenhedskommunen. Erstatningsnatur vil blive placeret i dialog med kommunerne og så vidt muligt som større arealer i sammenhæng med eksisterende natur. VD vil ekspropriere areal til erstatningsnatur, og det kan først ske efter valg af linjeføring og anlægslov er vedtaget. Erstatningsnatur og erstatning for indgreb i yngle- og rasteområder for bilag IV-arter etableres to år før anlægsstart for at sikre, at områderne fungerer.

Det uddybes i den supplerende MKV, hvordan afværgeforanstaltninger for yngle- og rasteområder for padde og andre bilag IV-arter etableres.

**Bemærkning SGAV**

Det bør fremgå tydeligt af rapporten, hvor i projektområdet der opsættes paddehegn. Derudover bør det også fremgå hvordan paddehegnet udformes, samt hvordan de vedligeholdes og det sikres at de er funktionsdygtige i hele perioden.

**Vejdirektoratets bemærkninger**

I den supplerende MKV detaljeres beskrivelserne af, hvordan paddehegn skal være udformet, og hvor de opstilles for både anlægs- og driftsfasen. Paddehegn opsættes i hele delområdet for den del af vejen, der ligger ud til yngleområdet.

Det tilføjes, at vedligehold af paddehegn i anlægsfasen sker ved hyppige tilsyn, som skal sikre, at paddehegnene er funktionelle i hele anlægsperioden.

### **Bemærkning SGAV**

Der bør redegøres for, hvor de omlagte ledelinjer vil lede flagermus hen. Desuden bør der redegøres for, hvorvidt fourageringsområder vil blive afskåret fra yngle- og rasteområder når ledelinjerne omlægges. Dette skal også ses i sammenhæng med den planlagte opsætning af støjskærme og disses mulige barrierevirkninger. Hvis dette er tilfældet, bør der også redegøres for, om yngle- og rasteområderne stadig vil være funktionelle uden evt. afskårne fourageringsområder.

### **Vejdirektoratets bemærkninger**

Alle omlagte ledelinjer fremgår af kortbilaget i afsnit om flagermus. I den supplerende MKV udarbejdes afsnit, der specificeres vurderingen til at omhandle barriereeffekten ift. fourageringsområder og yngle- og rasteområder. Støjskærme bliver også inkluderet i vurderingen.

### **Bemærkning SGAV**

SGAV har svært ved at se, hvordan et estimat af mulige yngle- og rastesteder i bygninger og bevoksninger kan danne grundlag for fastsættelse af antal afværgeforanstaltninger, når der er mulighed for at foretage konkrete undersøgelser af de pågældende bygninger og beplantninger, der fjernes.

### **Vejdirektoratets bemærkninger**

Vurderingen har taget udgangspunkt i et ”worst-case scenarie”, hvor linjeføringerne er vurderet på et overestimat af potentielle yngle- og rastesteder, som skal erstattes. Det er ikke muligt at kortlægge alle potentielle yngle- og rastesteder langs alle tre linjeføringer. Se afsnit om generelle bemærkninger.

Dette er i overensstemmelse med, hvad der er drøftet med Miljøstyrelsen, Arter og natur, ved møde 21. marts 2024. Mødet blev afholdt på Teams med deltagelse fra Vejdirektoratet, NIRAS og MST, Arter og Naturbeskyttelse, hvor der blev fremlagt resultater af feltundersøgelser for bilag IV-arter, herunder specielt flagermus. Tilgang til afværgeforanstaltninger for flagermus blev drøftet.

### **Bemærkning SGAV**

Da linjeføringerne alle ligger nær betydelige overvintringslokaliteter for den danske bestand af flagermus, hhv. Daugbjerg og Mønsted, bør der udføres undersøgelser i perioden, hvor flagermus trækker til og fra overvintringsstederne for at kortlægge, hvorvidt projektet vil påvirke trækkende flagermus. SGAV kan på det foreliggende grundlag ikke se, om der er vurderet dybdegående nok for påvirkningen på flagermus, heriblandt især damflagermus som bilag II art, grundet undersøgelsesnes begrænsede omfang.

Undersøgelserne bør, i henhold til projektets placering, have et tilstrækkeligt omfang til at sikre et fagligt tilstrækkeligt datagrundlag for at kunne behandle og vurdere påvirkningen på trækkende og overvintrende flagermus jf. anbefalingerne i den opdaterede Bilag IV håndbogen.

Da påvirkningen afhænger af den konkrete linjeføring, bør der laves en separat vurdering for hver af de tre mulige linjeføringer.

### **Vejdirektoratets bemærkninger**

Vurdering af Mønsted og Daubjerg Kalkgruber er foretaget for alle tre linjeføringer. Den er dog mest detaljeret for den vestlige linjeføring, da denne er tættest på gruberne. Vurderingen tager udgangspunkt i anbefalingen om afstand til infrastrukturprojekter (5 km) fra gruberne, som angivet i udflyvningsrapporten udgivet af DCE i 2022 (hvilket projektet lever op til).

I foråret 2025 vil der blive udført supplerende undersøgelser specifikt for damflagermus i april måned, hvor arten flyver fra Daubjerg og Mønsted kalkgruber. Undersøgelserne vil blive udført for alle tre linjeføringer, hvor der bl.a. opsættes lyttebokse ved vigtige ledelinjer i landskabet på tværs af vejtracéerne.

I Natura 2000-vurderingen af de tre linjeføringer inkluderes en væsentlighedsvurdering af N39 Mønsted og Daubjerg Kalkgruber og Mønsted Ådal, hvor damflagermus som bilag II-art vurderes. Da Mønsted og Daubjerg er den største overvintringslokalitet for damflagermus i Nordeuropa, skal alle relevante N2000 områder hvor damflagermus er på udpegningsgrundlaget i primært Jylland og på Fyn, indgå i vurderingen.

#### **Bemærkning SGAV**

SGAV bemærker, at afværgeforanstaltninger bør finde sted i nærområdet for de påvirkede yngle- og rasteområder, dvs. gerne inden for 500 meter.

#### **Vejdirektoratets bemærkninger**

Afstand til afværgeforanstaltninger tilføjes.

#### **Bemærkning SGAV**

Det anbefales, at det af miljøkonsekvensrapporten kan redegøres for, om der er egnede yngle- og rasteområder for odder nær projektområdet, samt om disse påvirkes af projektet. Hvis der skal benyttes afværgeforanstaltninger for at mindske projektets påvirkning på odder, skal disse ligeledes beskrives i rapporten. Det bør desuden fremgå hvor stort et areal, der vil være mindre egnet for odder i anlægsfasen, samt hvor lang tid odder potentielt vil være fortrængt fra dette areal. Ovenstående gør sig også gældende for den tilsvarende vurdering for bæver.

#### **Vejdirektoratets bemærkninger**

Vi har foretaget vurderingen ud fra de udførte feltundersøgelser, luftfoto m.m. De steder hvor feltarbejdet ikke dækker hele anlægsarealet, er forsigtighedsprincippet anvendt. I MKV er der således redegjort for, at der kan være forekomst af yngle-/rasteområder for odder ved alle krydsninger med vandløb og nær vandløb.

Ved alle anlægsarbejder nær vandløb opretholdes passagemulighed for odder i anlægsperioden. Der hegnes langs den øvre kant af vandløbsbræmmen ved alle krydsende vandløb, og vandløb og bræmmer belyses ikke om natten.

Det uddybes yderligere i den supplerende MKV hvor stort et areal, der vil være mindre egnet for odder i anlægsfasen.

#### **Bemærkning SGAV**

SGAV bemærker, at flere vurderinger af påvirkning på fugle ikke hænger sammen med den konsekvensvurdering 'mindre' eller 'moderat' påvirkning der er foretaget. Dette ses eksempelvis ved vurderinger af påvirkning på natravn og stor hornugle.

**Vejdirektoratets bemærkninger**

I den supplerende MKV kan påvirkning på fugle præciseres, så det ikke fremstår som om der er en modsigelse i vurderinger af fugle. Det tydeliggøres, at påvirkningen er mindre for de fleste arter, men påvirkningen er moderat for nogle få arter.

**Bemærkning SGAV**

SGAV anbefaler, at der bør redegøres for, hvordan det sikres at individer af fredede arter, fx skovfirben eller snog, flytter sig fra arbejdsarealerne.

**Vejdirektoratets bemærkninger**

Der redegøres i den supplerende MKV for hvordan det sikres, at fredede arter som skovfirben, skrubtudse, snog m.fl. fjernes fra relevante arbejdsarealer inden anlægsarbejdet. Det kan være ved hegning og tømning af området ved faldfælder eller lignende.

**Bemærkning SGAV**

SGAV bemærker, at det er muligt for markfirben at vandre op til 2-4 km om året i søgen på nye levesteder jf. den opdaterede bilag IV-håndbog. SGAV anbefaler derfor, at der foretages en redegørelse for, at markfirben ikke forventes at indvandre i projektområdet i den mellemliggende periode fra forundersøgelserne til anlægsarbejdets påbegyndelse.

**Vejdirektoratets bemærkninger**

Vi vil undersøge, beskrive og vurdere, om der er oplagte spredningsveje og der sandsynliggør, at markfirben ikke vil indfinde sig inden for få år.

**Bemærkning SGAV**

SGAV har svært ved at læse om populationer af padder, som vil blive afskåret ved linjeføringerne med færre faunapassager, har bedst vilkår ved at blive flyttet til begge sider af vejen i de nye vandhuller, eller om de gavner mere af at alle individer placeres i det samme erstatningsvandhul, ift. den lokale populations videre udvikling og opretholdelse af den økologiske bestand.

**Vejdirektoratets bemærkninger**

Vi tilføjer vurderinger herom i den supplerende MKV.

**Bemærkning SGAV**

SGAV erkender, at køreplader i mange tilfælde vil kunne afværge, at der sker en tilstandsændring på § 3 arealer i forbindelse med kørsel. SGAV anbefaler, at der redegøres for de enkelte arealers beskaffenhed (hydrologi og jordbundsforhold) og hvorvidt det er tilstrækkeligt at anvende køreplader for at undgå en tilstandsændring. Redegørelsen anbefales også at medtage hvor længe kørepladerne ligger på arealerne.

**Vejdirektoratets bemærkninger**

Der regnes i projektet med fuld erstatning for både midlertidige arbejdsarealer og permanent inddragede arealer. Hvor det er muligt at retablere midlertidige arbejdsarealer tilbage til beskyttet natur, vil det ske. Vi har ikke oplysninger om hydrologi og jordbundsforhold til at vurdere de enkelte § 3-lokaliteter, og det vil være meget omfattende arbejde.

§ 3 natur, der nedlægges i projektet, vil blive erstattet ud fra naturtype og naturtilstand. Erstatningsnatur placeres i beliggenhedskommunen. Erstatningsnatur vil blive placeret i samarbejde med kommunerne og så vidt muligt som større arealer i sammenhæng med eksisterende natur.

### **Høringssvar fra SGAV vedr. vandområdeplanerne**

#### **Bemærkning SGAV**

SGAV gør opmærksom på, at tilladelse til projektet skal være i overensstemmelse med vandplanlægningen for berørte målsatte vandforekomster og havstrategien for de berørte havområder.

#### **Vejdirektoratets bemærkninger**

Det er Vejdirektoratet enig i.

#### **Bemærkning SGAV**

Da projektets påvirkninger ikke er tilstrækkeligt belyst, kan SGAV på det foreliggende grundlag ikke sikkert vurdere, om tilladelse til projektet er i overensstemmelse med § 8 i bekendtgørelse nr. 797 af 13. juni 2023 om indsatsprogrammer for vandområdedistrikter, herunder om tilladelse til projektet kan indebære risiko for tilstandsforringelse og ikke målopfyldelse for berørte vandforekomster.

#### **Vejdirektoratets bemærkninger**

Tages til efterretning.

#### **Bemærkning SGAV**

Der er flere steder henvist til historiske bekendtgørelser tilhørende lov om vandplanlægning. Dette skal tilrettes, således der ikke kan være tvivl om hvilke bekendtgørelser der er vurderet efter.

#### **Vejdirektoratets bemærkninger**

Tages til efterretning. Vi gennemgår MKV'en og opdaterer md de gældende bekendtgørelser mv.

#### **Bemærkning SGAV**

Af det fremlagte materiale mangler der vurderinger af, om projektets anlægsarbejder og drift hindrer indarbejdelse af de fysiske vandløbsindsatser udpeget i indsatsbekendtgørelsens bilag 1 (bekendtgørelse nr. 797 af 13. juni 2023 om indsatsprogrammer for vandområdedistrikter) og dermed målopfyldelse af de udpegede vandområder.

#### **Vejdirektoratets bemærkninger**

Vi indarbejder de nævnte vurderinger. Vi mener, at der er taget højde for indsatsprogrammerne.

#### **Bemærkning SGAV**

Af det fremsendte materiale mangler der vurdering af påvirkninger fra anlægsarbejderne på målsatte vandløbsforekomster i forbindelse med krydsning af vandløb, herunder permanente og midlertidige forlægninger af vandløbet.

Det er desuden ikke tydeligt, om grundvandssænkning udføres i tætte boregruber, såfremt grundvandssænkningen kan påvirke målsatte vandløb. Dette skal tydeliggøres, og hvis grundvandssænkningen påvirker målsatte vandløbsforekomster, skal disse vurderes for påvirkning

af alle de biologiske kvalitetselementer, blandt andet på baggrund af risiko for okkerudtrængning ved iltning af de omkringliggende jorde, ændring i temperaturforhold i vandløbet, vandspejlsfluktuationer mm.

### **Vejdirektoratets bemærkninger**

Der er lavet MKV for 3 linjeføringer, og detailprojekteringen vil først blive gennemført, når der er truffet politisk beslutning om den endelige linjeføring. Projektet har derfor ikke på dette stadie detailviden om de præcise vandløbsforlægninger. Der er derfor i MKV taget udgangspunkt i den løsning der næsten altid anvendes, hvor et vandløb forlægges til en placering ved siden af det eksisterende vandløb ved krydsning af eksisterende vej (0+) og tilsvarende ved etablering af en ny motorvej. Her holdes det eksisterende vandløb åbent, indtil det nye forløb er etableret. Det eksisterende vandløb holdes åbent i udløbsenden 2-3 uger indtil dyrelivet er udvandret til det nye løb.

Såfremt det viser sig at forlægningerne skal ske på anden vis vil det blive vurderet om der er væsentlige påvirkninger på miljøet og er der det, vil der blive udarbejdet en VVM-anmeldelse for ændringer jf. Vejloven.

Da vidensgrundlaget på nuværende tidspunkt ikke er fuldstændigt, er der i MKV derfor taget udgangspunkt i en worst case vurdering, hvor det forudsættes at grundvandssænkningerne udføres i tætte byggegruber, så der ikke vil ske påvirkning på nærliggende naturområder. Byggegruber vil blive udført med interrimsspuns, og vil blive ført ned i vandstandsende aflejringer dybere end jordlagene hvor vandet sænkes således, at grundvandssænkningerne ikke vil påvirke grundvandet uden for disse. Denne metodik vurderes ligeledes at hindre risiko for påvirkning af målsatte vandløbsforekomster. Dette beskrives mere udførligt i supplerende MKV.

## **Høringssvar fra SGAV – Åben Land, Landskab og Skov**

### **Bemærkning SGAV**

#### **Linjeføring**

Efter naturbeskyttelseslovens § 20, stk. 1, skal offentlige anlæg i det åbne land placeres og udformes således, at der i videst muligt omfang tages hensyn til de landskabelige værdier og de øvrige interesser, der er nævnt i lovens § 1.

Anlæggelsen af en ny motorvej gennem det åbne land vil påvirke natur og landskab. Det er derfor en forudsætning, at de ændringer og justeringer, herunder anbefalede afværgeforanstaltninger, der fremgår af SGAV's høringssvar ift.

miljøkonsekvensvurderingen, så vidt muligt indarbejdes i projektet. Udfordringer med landskab og geologi er særligt, at vejføringen øst om Viborg kommer gennem et højtliggende og markant, storbakket terræn med dybe tunneldale og store søer, og skal herunder krydse det oplevelsesrige dallandskab med Nørreåen. Vejføringen vest om Viborg kommer gennem et højtliggende, storbakket terræn med dybe tunneldale, og herunder i nærheden af Dollerup Bakker.

SGAV skal generelt anbefale 0+-alternativet, idet der ved placering af vejanlæg generelt bør tilstræbes brug af eksisterende vejstrækninger. Den vestlige linjeføring og særligt den østlige linjeføring frarådes. Anbefalingen gives ikke alene under hensynet til områdernes store og meget

væsentlige landskabelige og geologiske værdier, men også ud fra ønsket om at friholde større sammenhængende landskaber, der stadig er uberørte af store tekniske anlæg som motorveje.

### **Vejdirektoratets bemærkninger**

Vejdirektoratet har gennemgået Åben Land, Landskab og Skovs (ÅLLS) kommentarer og kan helt overordnet oplyse, der ifm. skitseprojekteringen af linjeføringerne er arbejdet med tilpasning af vejanlæggene i landskabet under hensyntagen til at sikre vejens primære funktion, fremkommelighed og trafiksikkerhed. Ved tracéringen er der således søgt anvendt kurver både i det horisontale og det vertikale forløb, der giver den bedst mulige tilpasning til landskab, natur, kulturmiljø og bebyggelser under hensyntagen til de vejtekniske forhold som køredynamik og køresikkerhed. Tracéringen har nogle steder været bundet af forhold, som ikke har kunnet ændres, herunder f.eks. gravhøje, råstofgrave, plantager og højtstående grundvand. Vejdirektoratet anerkender, at anlæg af en motorvej eller udbygning af rute 13 vil medføre påvirkninger på de landskabelige værdier og interesser i området, hvilket også fremgår af miljøkonsekvensrapporten. Desuagtet dette, har Vejdirektoratet gennemgået ÅLLS's kommentarer vedr. landskab, herunder anbefalede afværgeforanstaltninger og vurderer mulighederne for at implementere disse i projektet. Se besvarelserne i de nedenstående rækker for de konkrete bemærkninger.

Ift. ÅLLS's anbefaling om, at 0+-alternativet bør vælges gør Vejdirektoratet opmærksom på at valg af linjeføring vil være en politisk beslutning i Folketinget, men at høringssvarene vil indgå i sagsfremstilling der forelægges politikerne ifm. den politiske beslutningsproces.

### **Bemærkning SGAV**

#### **Østlige linjeføring**

Det fremgår af miljøkonsekvensrapporten, at den nye østlige motorvej samlet set vurderes at medføre en overvejende omfattende påvirkning på landskabets karakter og visuelle forhold.

Under landskabsinteresser fremgår, at "Særligt i den nordlige del af undersøgelsesområdet er landskabet kendetegnet ved et kompleks netværk af ådale, der på forskellige vis markerer sig i landskabet og tilfører landskabet særlige rumlige og visuelle oplevelsesværdier. Det samlede netværk af ådale er en del af Gudenåsystemet og afspejler landskabets geologiske dannelse i den seneste istid. Store dele af dallandskabet er derfor også udpeget som et særligt geologisk interesseområde og bevaringsværdigt landskab" ... "Nørreådalene er den mest markante dalstruktur i området, og er kendetegnet ved en bred og flad dalbund, samt terrasserede dalsider, der afspejler smeltevandets forskellige niveauer under isens afsmeltning. De lange kig på langs og på tværs af den åbne dal er med til at tilføre en særlig visuel kvalitet til landskabet. Ovenfor dalen er landskabet kendetegnet ved et storbakket terræn og en tæt bevoksning, der er med til at indramme dallandskabet".

SGAV anbefaler generelt, at linjeføringen lægges uden om landskabselementer som moser, bakker, skove, ådale m.v., og i det hele taget uden om bevaringsværdige og større sammenhængende landskaber samt væsentlige geologiske interesser. Hvor passage ikke kan undgås, bør det ske på en sådan måde, at passagen virker mindst mulig skæmmende, f.eks. med vinkelret passage over ådale, eller passage gennem værdifulde landskaber, hvor landskabsudpegningen er smallest. SGAV vurderer derfor, at vejen bør placeres vest om Tapdrup, hvor landskabsudpegningen er smallere og hvor vejanlægget kan indpasses ved Skovgård Skov og Randrup Skov.

### **Vejdirektoratets bemærkninger**

Som beskrevet ovenfor er linjeføringen placeret under hensyntagen til mange forskellige forhold, herunder de vejtekniske regler, men også landskab, natur, kulturarv, bysamfund mm. Det har således ved skitseprojekteringen været nødvendigt at foretage en afvejning af de forskellige arealinteresser, hvilket også betyder, at et nyt motorvejsanlæg der anlægges igennem det åbne land, vil medføre påvirkninger på en række arealinteresser, herunder landskabelige værdier og interesser, herunder geologiske værdier.

Ved passage af de store ådale/tunneldale er vejkrydsningen søgt placeret med mindst samlet påvirkning på natur og landskab men også under hensyn til, hvad der er teknisk muligt inden for den økonomiske ramme. Ift. krydsningen af Nørreådal har forholdet til Natura 2000 beskyttelsen vægtet højere end de landskabelige hensyn, idet gennemførelse af projekter, der kan skade Natura 2000 områder ikke er tilladt. Linjeføringen krydser således Natura 2000 området på et sted hvor der er ganske få habitatnaturtyper, og således at ingen af disse berøres direkte. En flytning af den østlige linjeføring mod vest til vest om Tapdrup vurderes at ville påvirke Natura 2000 områder i langt højere grad, da der i området vest for Tapdrup findes mange prioriterede habitatnaturtyper, som ville blive berørt, og det vurderes dermed ikke muligt at gennemføre projektet, hvis linjeføringen flyttes som foreslået. Desuden ville en flytning af linjeføringen til vest for Tapdrup betyde, at flere mindre bysamfund som fx Sønder Rind, Vinkel, Vinkel Vesterby og Tapdrup ville kunne blive direkte berørt, med nedrivning af mange boliger til følge. Linjeføringen ville med en flytning også medføre at væsentligt flere antal boliger ville blive påvirket af støj over grænseværdien, da vejanlægget ville komme ganske nær på de mindre byer og Viborgs østlige udkant. Vejdirektoratet vurderer på baggrund af ovenstående, at det ikke er muligt at flytte linjeføringen som foreslået.

### **Bemærkning SGAV**

#### **Vestlige linjeføring**

Det fremgår af miljøkonsekvensrapporten, at den nye vestlige motorvej samlet set vurderes at medføre en moderat påvirkning på landskabets karakter og visuelle forhold, men med lokale variationer hvor påvirkningen enten er mindre eller omfattende.

Under landskabsinteresser fremgår, at "De store plantager, som dækker store dele af landskabet i den vestlige og sydlige del af undersøgelsesområdet, vurderes at være særligt karakteristiske landskabselementer, der er med til at formidle landskabets kulturbetingede udnyttelse fra hedelandskab til plantagedrift. Samtidig vurderes plantagerne at udgøre væsentlige elementer i landskabet, der har betydning for den rumlige og visuelle oplevelse af landskabet"... "Ådalene er med til at afspejle landskabets geologiske dannelse, og samtidig udgør ådalene særligt karakteristiske landskabsstrukturer, der tilfører væsentlige rumlige og visuelle kvaliteter til landskabet."..." Israndslinjen er et særligt geologisk interesseområde, og landskabet langs isranden rummer en række markante og forskelligartede landskabsformer, herunder tunneldale, dødishuller, smeltevandsslette og smeltevandssdale. Det gør landskabet langs isranden særligt sårbart over for ændringer, der slører disse markante geologiske strukturer og ikke mindst overgangene mellem dem".

SGAV anbefaler generelt, at linjeføringen lægges uden om landskabselementer som moser, bakker, skove, ådale m.v., og i det hele taget uden om bevaringsværdige og større sammenhængende landskaber samt væsentlige geologiske interesser.

SGAV vurderer, at det i højere grad bør tilstræbes at placere det nye vejanlæg i »trafikkorridorer« langs med eksisterende veje som Aalborgvej mellem Sønder Knudstrup og Neder Hvam samt Ravnstrupvej mellem Ravnstrup og Rogenstrup.

### **Vejdirektoratets bemærkninger**

Som beskrevet ovenfor er linjeføringen placeret under hensyntagen til mange forskellige forhold, herunder de vejtekniske regler, men også landskab, natur, kulturarv, bysamfund mm. Det har således ved skitseprojekteringen været nødvendigt at foretage en afvejning af de forskellige arealinteresser, hvilket også betyder, at et nyt motorvejsanlæg der anlægges igennem det åbne land, vil medføre påvirkninger på en række arealinteresser, herunder landskabelige værdier og interesser, herunder geologiske værdier.

Det er således ikke muligt ved anlæg af et så stort infrastrukturanlæg, fuldstændigt at undgå påvirkning af moser, bakker, skove, ådale, og da der i området generelt er store arealer udpeget med bevaringsværdige og større sammenhængende landskaber samt væsentlige geologiske interesser, er det ikke muligt at disse undgås ved placering af en ny motorvejsstrækning mellem Klode Mølle og Løvel vest om Viborg.

En placering af den vestlige linjeføring i eksisterende trafikkorridorer langs Ålborgvej mellem Sønder Knudstrup og Neder Hvam og Ravnstrupvej mellem Ravnstrup og Rogenstrup vurderer Vejdirektoratet ikke hensigtsmæssig ud fra arealmæssige afvejninger, hvor det er vægtet højt at minimere en direkte påvirkning på mindre byer, og dermed undgå nedrivning af mange boliger og indirekte påvirkninger ift. støj fra en 4-sporet motorvej, der ville medføre væsentlige støjgener for langt flere ejendomme end ved den planlagte placering.

### **Bemærkning SGAV**

Det reducerede projekt

Det reducerede projekt betyder, at landskabsbroer forkortes på flere lokaliteter, og at dæmningsanlæggene i endnu større grad forlænges ud i ådalene og inddrager dalsiderne.

SGAV er enig i miljøkonsekvensvurderingen, hvor det fremgår, at forkortelsen af landskabsbroer generelt vil medføre en betydelig landskabelig og geologisk merpåvirkning, hvor det forholdsvis lette udtryk i landskabsbroerne forsvinder til fordel for markante og visuelt dominerende dæmningsanlæg.

SGAV fraråder derfor de to reducerede projektforslag (varianter af hhv. den vestlige og østlige linjeføring), og anbefaler i stedet 0-alternativet som reduceret projekt.

### **Vejdirektoratets bemærkninger**

Valg af linjeføring vil være en politisk beslutning i Folketinget, men at sammenfatning af høringssvarene vil indgå i sagsfremstilling, der forelægges politikerne ifm. den politiske beslutningsproces.

### **Bemærkning SGAV**

Konsekvenser i driftsfasen – vestlige og østlige linjeføringer samt 0-alternativ

I varetagelsen af de landskabelige og geologiske interesser i kommuneplanlægningen lægger planloven vægt på tre forhold: Beskyttelse af de bevaringsværdige landskaber, beskyttelse af de større sammenhængende landskaber og beskyttelse af geologiske overgange, sammenhænge og profiler, men også en generel sikring af, at byggeri og anlæg ikke forringer landskabet. Se

Planlovens § 11 a, stk. 1 nr. 16 og 17 samt oversigt over nationale interesser i kommuneplanlægning.

Projektet skal medvirke til at sikre og om muligt styrke værdifulde landskabstræk, og SGAV finder derfor, at der i langt højere grad bør indarbejdes og vises beslutninger om afværgeforanstaltninger til at undgå, minimere eller kompensere for projektets miljøpåvirkninger i forhold til landskab og geologi, - særlig ift. terrænbearbejdning, men også ift. gen- eller nyplantning langs vejanlæg, herunder ved støjafskærmning.

I nedenstående skema (VD: Ikke skema men teksten er gengivet) er der fremhævet konkrete standpunkter, hvor SGAV anbefaler beplantning i områder, hvor der sker terrænbearbejdninger, broanlæg og støjafskærmning.

Ny beplantning bør ikke tilføre landskabet nye strukturer, men medvirke til at sikre og styrke værdifulde landskabstræk. Det kan eksempelvis være lineære hegn, skovvolumener og mindre lunde alt efter, hvad der understøtter landskabskarakteren bedst og under hensyntagen til værdifulde visuelle sammenhænge og sigtelinjer. Herunder bør der også tages hensyn til trafikanternes mulighed for landskabsoplevelse fra vejen.

### **Vejdirektoratets bemærkninger**

Som beskrevet ovenfor er landskabshensyn inddraget i arealafvejningerne ifm. fastlæggelse af linjeføringerne. Og det er således ikke muligt ved placering af hverken nye motorvejsanlæg i det åbne land og udbygning af den eksisterende rute 13 at undgå påvirkning på værdifulde landskaber og geologiske værdier.

Som anført øverst er der ifm. skitseprojekteringen af linjeføringerne arbejdet med tilpasning af vejanlæggene i landskabet. Ved traceringen er der således søgt anvendt kurver både i det horisontale og det vertikale forløb, der giver den bedst mulige tilpasning til landskab, natur, kulturmiljø og bebyggelser under hensyntagen til de vejtekniske forhold som køredynamik og køresikkerhed. Traceringen har nogle steder været bundet af forhold, som ikke har kunnet ændres, herunder f.eks. gravhøje, råstofgrave, plantager og højtstående grundvand. Desuden har Vejdirektoratet ved skitseprojekteringen vægtet, at der ikke sker en større arealinddragelse (der kræver ekspropriation af private ejendomme) end det der er højest nødvendigt til etablering af vejprojekterne. Dette betyder, at der ikke er arbejdet med mere flade skråningsanlæg end angivet i miljøkonsekvensrapporten. Udover at dette vil kræve en større arealinddragelse ville det også medføre en øget direkte påvirkning af §3 beskyttet natur og potentiel flere levesteder på dyr og planter.

Ift. beplantning langs vejen anerkender Vejdirektoratet, at der ikke på nuværende tidspunkt er arbejdet detaljeret med gen- og nyplantning langs vejanlægget. Der er primært fokuseret på nødvendig beplantning ift. naturhensyn, dvs. gen- og nyplantning af ledelinjer af hensyn til forskellige dyrearter, herunder flagermus, og beplantning ifm. med faunapassager (underføringer og broer) ligeledes af hensyn til dyrenes passage af vejanlægget. Når der er truffet politisk beslutning om gennemførelse af en af linjeføringerne, vil der i den videre detailprojektering være mulighed for at arbejde yderligere med beplantningen langs det valgte vejanlæg og støjafskærmning, herunder vil dette ske efter Vejdirektoratets retningslinjer for beplantning (<https://www.vejdirektoratet.dk/api/drupal/kls-download/22f25b02-c024-4f77-8cc3-56444e748480>).

**Bemærkning SGAV****Tekstnære bemærkninger til den vestlige linjeføring**

Delstrækning 1 - Kompedal Plantage

SGAV vurderer, at der f.eks. under afværgeforanstaltninger skal indarbejdes og vises afværgeforanstaltninger, så skråningerne til faunapassagen tilplantes med udgangspunkt i landskabets natur- og kulturgeografiske beplantningsstruktur og under hensyn til visuelle værdier.

**Vejdirektoratets bemærkninger**

Ift. beplantning henvises til kommentar ovenfor. Såfremt den vestlige linjeføring vælges, vil der i den videre detailprojektering være mulighed for at arbejde yderligere med beplantningen langs det valgte vejanlæg og støjafskærmning, herunder vil Vejdirektoratet inddrage SGAV's bemærkning sammenholdt med Vejdirektoratets retningslinjer for beplantning.

**Bemærkning SGAV**

Delstrækning 5 - Finderup plantagelandskab

SGAV vurderer, at skråningerne må gøres fladere og tilplantes med udgangspunkt i landskabets natur- og kulturgeografiske beplantningsstruktur og under hensyn til visuelle værdier.

**Vejdirektoratets bemærkninger**

Ift. skråningerne henvises der til kommentar ovenfor, hvor det fremgår at Vejdirektoratets ved skitseprojekteringen vægter, at der ikke sker en større arealinddragelse (der kræver ekspropriation af private ejendom) end det der er højest nødvendigt til etablering af vejprojekterne. Dette betyder, at der ikke er arbejdet med mere flade skråningsanlæg end angivet i miljøkonsekvensrapporten. Udover at dette vil kræve en større arealinddragelse ville det også medføre en øget direkte påvirkning af §3 beskyttet natur og potentiel flere levesteder på dyr og planter.

Ift. beplantning henvises til kommentar ovenfor. Såfremt den vestlige linjeføring vælges, vil der i den videre detailprojektering være mulighed for at arbejde yderligere med beplantningen langs det valgte vejanlæg, herunder vil Vejdirektoratet inddrage SGAV's bemærkning til denne lokalitet sammenholdt med Vejdirektoratets retningslinjer for beplantning.

**Bemærkning SGAV**

Delstrækning 6 - Viborg Vestermark

SGAV vurderer, at skråningerne må gøres blødere, så de bedre falder ind i et terræn med store bløde bakker og - oven for selve ådalen - tilplantes med udgangspunkt i landskabets natur- og kulturgeografiske beplantningsstruktur og under hensyn til visuelle værdier.

**Vejdirektoratets bemærkninger**

Ift. skråninger og beplantning henvises der til kommentar ovenfor.

**Bemærkning SGAV**

Delstrækning 7 - Løvel Søndermark

SGAV vurderer, at der må (gen)plantes levende hegn langs vejanlægget med udgangspunkt i landskabets natur- og kulturgeografiske beplantningsstruktur og under hensyn til visuelle værdier.

**Vejdirektoratets bemærkninger**

Ift. beplantning henvises til kommentar ovenfor.

**Bemærkning SGAV****Tekstnære bemærkninger til den østlige linjeføring**

Delstrækning 1 - Kompedal Plantage

SGAV vurderer, at der f.eks. under afværgeforanstaltninger skal indarbejdes og vises afværgeforanstaltninger, så skråningerne til faunapassagen tilplantes med udgangspunkt i landskabets natur- og kulturgeografiske beplantningsstruktur og under hensyn til visuelle værdier.

**Vejdirektoratets bemærkninger**

Ift. beplantning henvises til kommentar ovenfor.

**Bemærkning SGAV**

Delstrækning 1, Kompedal Plantage

SGAV vurderer, at skråningerne må gøres fladere og tilplantes med skov, så der tages udgangspunkt i landskabets natur- og kulturgeografiske beplantningsstruktur under hensyn til visuelle værdier.

**Vejdirektoratets bemærkninger**

Ift. beplantning og skråninger henvises til kommentar ovenfor.

**Bemærkning SGAV**

Delstrækning 2, Hauge landbrugslandskab

SGAV vurderer, at skråningerne må gøres blødere og tilplantes med småbeplantninger eller tværgående levende hegn med udgangspunkt i landskabets natur- og kulturgeografiske beplantningsstruktur og under hensyn til visuelle værdier.

**Vejdirektoratets bemærkninger**

Ift. Skråninger og beplantning henvises til kommentar ovenfor.

**Bemærkning SGAV**

Delstrækning 3, Aunsbjerg hovedgårdslandskab

SGAV vurderer, at dæmningen i ådalen må erstattes af en broløsning. Broen bør have en let og transparent karakter, så det stadig er muligt at opleve det bevaringsværdige landskab omkring Tange Å.

SGAV vurderer, at der må plantes ved om omkring vejanlægget på strækningen omkring Avnstrup og Vium. Dels så det understøtter Viums stjerneformede udstykningsstruktur, der er kendetegnet af levende hegn, dels så det understøtter herregårdslandskabet omkring Aunsbjerg, der er kendetegnet af samt skov- og småbevoksninger.

SGAV vurderer, at der må plantes småbevoksninger på dæmningen for at fremhæve og understrege ådalen og dæmpe dæmningens påvirkning.

**Vejdirektoratets bemærkninger**

Vejdirektoratet har ved skitseprojekteringen på dette sted foretaget en afvejning af de landskabelige værdier ift. øvrige arealinteresser og økonomien forbundet med anlægget og vurderet at en dæmningsløsning er mulig bl.a. pga. den tætte beplantning i området, og vurderer også at det fortsat er muligt at opleve det bevaringsværdige landskab omkring Tange Å, men anerkender at vejanlægget vil have en påvirkning på landskabet hvor den krydser Tange Å.

Ift. beplantning henvises til kommentar ovenfor.

**Bemærkning SGAV**

Delstrækning 4, Faldborgdalen

SGAV vurderer, at dæmningen ift. til de geologiske interesser og de visuelle værdier med Faldborgdalens markante dalsider i sammenhæng med den plane dalbund må erstattes med en broløsning.

SGAV vurderer, at dæmningen vest for Kollerupvej må erstattes af broløsning. Øst for Kollerupvej bør dæmningen tilplantes med levende hegn og mindre skovbevoksning for at dæmpe påvirkningen.

**Vejdirektoratets bemærkninger**

Vejdirektoratet har ved skitseprojekteringen ved Faldborgdalen foretaget en afvejning af de landskabelige værdier ift. øvrige arealinteresser og vurderer sammenholdt med de økonomiske konsekvenser, at dalen det pågældende sted allerede er præget af tekniske anlæg. Derfor vurderes en dæmningsløsning som mest hensigtsmæssig på dette sted. Vejdirektoratet anerkender, at vejanlægget vil medføre en markant ændring af landskabet.

Vejdirektoratet har ved skitseprojekteringen ved dæmningen vest for Kollerupvej, foretaget en afvejning af de landskabelige værdier ift. øvrige arealinteresser og vurderer sammenholdt med de økonomiske konsekvenser, at en dæmningsløsning vil være mest hensigtsmæssig på dette sted. Vejdirektoratet anerkender, at vejanlægget vil have en moderat påvirkning på landskabet.

Ift. beplantning henvises til kommentar ovenfor.

**Bemærkning SGAV**

Delstrækning 6, Nørreådal

SGAV vurderer at vejen må placeres f.eks. vest om Tapdrup, hvor landskabsudpegningen er smallere og hvor vejanlægget kan indpasses ved Skovgård Skov og Randrup Skov. Dette fremgår også på side 2 i dette brev.

SGAV er enig i, at landskabsbroerne fremstår som markante nye teknisk anlæg i de uforstyrrede ådale og tilfører dog betydelig visuel uro til oplevelsen af landskabet i ådalen. SGAV anbefaler derfor 0-alternativet.

**Vejdirektoratets bemærkninger**

Ved passage af de store ådale/tunneldale er vejkrydsningen søgt placeret med mindst samlet påvirkning på natur og landskab men også under forudsætning af hvad der er teknisk muligt inden for den økonomiske ramme. Ift. krydsningen af Nørre ådal har forholdet til Natura 2000 beskyttelsen vægtet højere end de landskabelige hensyn, idet gennemførelse af projekter der kan skade Natura 2000 områder ikke er tilladt. Linjeføringen krydser således Natura 2000 området på et

sted hvor der er ganske få habitatnaturtyper, og således at ingen af disse berøres direkte. En flytning af den østlige linjeføring mod vest til vest om Tapdrup vurderes at ville påvirke Natura 2000 områder i langt højere grad, da der i området vest for Tapdrup findes mange prioriterede habitatnaturtyper, som ville blive berørt, og det vurderes dermed ikke muligt at gennemføre projektet, hvis linjeføringen flyttes som foreslået. Desuden ville en flytning af linjeføringen til vest for Tapdrup betyde at flere mindre bysamfund som fx Sønder Rind, Vinkel, Vinkel Vesterby og Tapdrup ville kunne blive direkte berørt, med nedrivning af mange boliger til følge. Linjeføringen ville med en flytning også medføre at væsentligt flere antal boliger ville blive påvirket af støj over grænseværdien, da vejanlægget ville komme ganske nær på de mindre byer og Viborgs østlige udkant. Vejdirektoratet vurderer på baggrund af ovenstående, at det ikke er muligt at flytte linjeføringen som foreslået.

### **Bemærkning SGAV, Tekstnære kommentarer til 0+ alternativet**

SGAV anbefaler 0-alternativet, hvor den eksisterende rute 13 udbygges til en 4-sporet vej på strækningen mellem Klode Mølle og Løvel. Langt størstedelen af den nye vej, vil være en direkte udvidelse af den eksisterende vej, og ikke som en ny vej i et ikke-bebygget landskab.

Selv om der placeres nye bygværker, herunder tilslutningsanlæg, ramper, broer over veje og ådale, regnvandsbassiner samt foretages terrænregulering og opsættes støjværn, så vurderer SGAV, at der tages størst muligt hensyn til landskabelige værdier ved at tage udgangspunkt i den eksisterende vejstrækning, herunder supplere med nye vejanlæg i trafikkorridorer langs med eksisterende veje eller i tilknytning til eksisterende bysamfund.

### **Vejdirektoratets bemærkninger**

Der henvises til tidligere svar i forhold til anbefaling af 0-+ alternativet.

### **Bemærkning SGAV**

I forhold til landskab er det en forudsætning, at der under afværgeforanstaltninger i miljørapporten indarbejdes og vises afværgeforanstaltninger ift. støjskærme, -volde og skråningsanlæg.

Støjskærme må desuden bearbejdes i detailplanlægningen, så de indpasses landskabets bærende karaktertræk inden for hver af de kortlagte delstrækninger.

Påvirkningen af det omgivende landskab kan bl.a. mindskes, ved at:

- anvende transparente støjskærme på steder med særlig værdifuld udsigt
- indpasse dem i landskabet, så de bliver så lave som mulige
- beplante for- og evt. bagsiden med udgangspunkt i landskabets kulturgeografiske beplantningsstruktur og anvende hjemmehørende, egnstypiske arter, herunder slyngplanter og stedsegrønne arter
- anvende antireflekerende materialer og jordfarver.

Påvirkningen fra høje jordvolde og skråningsanlæg bør afdæmpes. Det bør under i detailplanlægningen vurderes om højden ift. udsigten kan blive lavere og om skråningsanlæg kan blive mindre stejle og få en blødere form. Desuden bør det vurderes, om der skal ske tilplantning foran og bagved voldanlæg med udgangspunkt i landskabets natur- og kulturgeografiske beplantningsstruktur samt visuelle værdier. Derved tages der hensyn til ikke blot udsigten, men også lokale landskabstræk.

### **Vejdirektoratets bemærkninger**

I miljøkonsekvensrapporten er vurderingerne foretaget for projektet med de indarbejdede afværgeforanstaltninger, herunder de 11 støjskærme, der er en forudsætning i projektet. Der etableres ingen støjvolde i projektet.

Ifm. opsætning af støjskærme, så er de dimensioneret og funktionsmæssigt fastlagt ud fra støjhensyn med det formål at reducere støjubredelsen mest muligt. Støjskærme, som på baggrund af skærmundersøgelserne er udvalgt til at indgå i projektet, skal således kunne give en mærkbar effekt ved boligerne. Desuden skal der generelt være et rimeligt forhold mellem omkostningen til støjskærmen og effekten af støjskærmen. Disse principper betyder, at der typisk vil blive anvendt støjskærme ved sammenhængende boliger / boligområder, mens støjskærme ved enkeltliggende boliger vil være uforholdsmæssigt dyre. Der valgte støjskærme er derfor primært placeres i områder med bebyggelse.

Det er forudsat, at skærmene er lydabsorberende mod vejen, hvilket betyder at transparente støjskærme typisk fravælges. Ligeledes sikrer Vejdirektoratet, at der ikke anvendes reflekterende materialer i støjskærme af trafiksikkerhedsmæssige hensyn.

Højden er fastsat, som beskrevet ovenfor, ved beregninger med henblik på at opnå mest effekt for pengene. Støjskærmene har dermed den højde, der vurderes nødvendig af hensyn til støjreduktionen til omgivelserne.

Ift. beplantning henvises til kommentar ovenfor.

Ift. skråningsanlæg henvises til tidligere kommentarer.

### **Bemærkning SGAV**

I forhold til landskab er det en forudsætning, at der under afværgeforanstaltninger i miljørapporten indarbejdes og vises afværgeforanstaltninger ift. terrænmodellering og tilføjelser af broer og andre nye byggerier og anlæg.

SGAV vurderer, at det i rapporten konkret bør beskrive, visualiseres og vurderes, hvordan beplantning og en landskabelig bearbejdning af de markante anlæg og terrænændringer kan reducere den landskabelige påvirkning.

SGAV vurderer, at det af rapporten også bør fremgå, hvordan regnvandsbassiner udformes til naturligt udseende søer og vandhuller, så de ikke får udseende som et ”teknisk anlæg”, og derfor er sværere at indpasse i landskabet.

### **Vejdirektoratets bemærkninger**

Ift. skråningsanlæg og beplantning henvises til tidligere kommentar.

Ift. regnvandsbassiner, dimensioneres og indrettes disse som tekniske anlæg, da deres funktion ift. forsinkelse og rensning af vejvandet er helt nødvendig ift. udledning eller nedsivning af vejvand. Placeringen er fastlagt under hensyntagen til de afvandingstekniske forhold under afvejning af andre arealinteresser, og således også i muligt omfang de landskabelige interesser. Erfaringsmæssigt vides det, at regnvandsbassinerne på sigt ofte vokser ind i §3 beskyttelse, og således på sigt vil være yderligere tilpasset omgivelserne.