

Til Vejdirektoratet og til Transportministeriet

Carsten Nieburhs gade 43, 5. sal

1577 København V

Finderup d. 22.09.2025

Klage over påvirkning af: Natur – Biodiversitet – Flagermus -dyreliv, fredskov og støj i forbindelse med Motorvej Klode Mølle-Viborg-Løvel

Der fremsendes følgende klager:

1. EU lovgivningen er ikke overholdt, idet der er mangelfuld redegørelse for skader og tab af Bilag IV-arten flagermus.
2. EU lovgivningen er ikke overholdt i fht. EU's vandrammedirektiv. Der er en mangelfuld Miljøkonsekvensvurdering af grundvandsområderne ved etablering af motorvej, idet der sker påvirkning grundvandet af miljøfarlige forurenende stoffer (MFS). Der er ikke på bedste videnskabelige vis påvist *fravær* af skader på grundvandet.
3. Fredskov er erstatningsskov, når der gives tilladelse til at fjerne eller beskadige eksisterende fredskov efter skovloven. Der er ikke anført hvor og om det er muligt at placere i nærområdet.

Forholdet til Miljøvurderingsloven, Vejdirektoratet og Viborg Kommunes handleplaner for EU's Natura 2000-områder og dyrearter på habitatdirektivets bilag IV-art.

Miljøkonsekvens-vurdering af projektet. Det er ikke beskrevet i rapporten, hvorledes man har sikret sig, at miljørapporten lever op til kravene i Miljøvurderingslovens § 6.

I Danmark skal EU's udpegede Natura 2000-områder opfyldes løbende gennem kommunernes handleplaner. I planerne fastsætter staten mål for perioden, mens kommunerne står for at udføre handleplanerne.

Det er ikke anført i miljørapporten, at den dækker over både planlægning og det planlagte projekt, det er ikke muligt at sikre sig, at dette skulle være tilfældet på det foreliggende grundlag. Dette er især begrundet i, at der ikke er en (klar) adskillelse i rapporten af afsnit, der dels er rettet imod en miljøvurdering af planlægning og dels er rettet imod en miljøkonsekvensvurdering i projektet. Det er således ikke muligt for læseren at sikre sig, at miljørapporten lever op til kravene i miljøvurderingslovens afsnit II og III og dermed op til lovens § 6.

Som konsekvens af ovenstående står det ligeledes klart, at miljørapporten og den gennemførte miljøvurderingsproces ikke kan leve op til kravene om håndtering af interessekonflikt i miljøvurderingslovens § 40, stk. 1 og § 40, stk. 2 for så vidt angår EU's Natura 2000-områder. Dette er især begrundet i det forhold, at den samme myndighed, Vejdirektoratet, både er planlæggende og miljøvurderende i.f.t. den gennemførte planlægning samtidig med, at den selvsamme myndighed ligeledes har skullet sikre sig, at den udarbejdede miljørapport opfylder minimumskravene i miljøvurderingsloven, jf. lovens §24, stk. 1. Det fremgår ikke af miljørapporten eller det bilagsmateriale, som Vejdirektoratet har lagt på egen hjemmeside, hvorledes Vejdirektoratet har sikret sig, at direktoratet både kan være koncipist af miljørapporten og samtidig

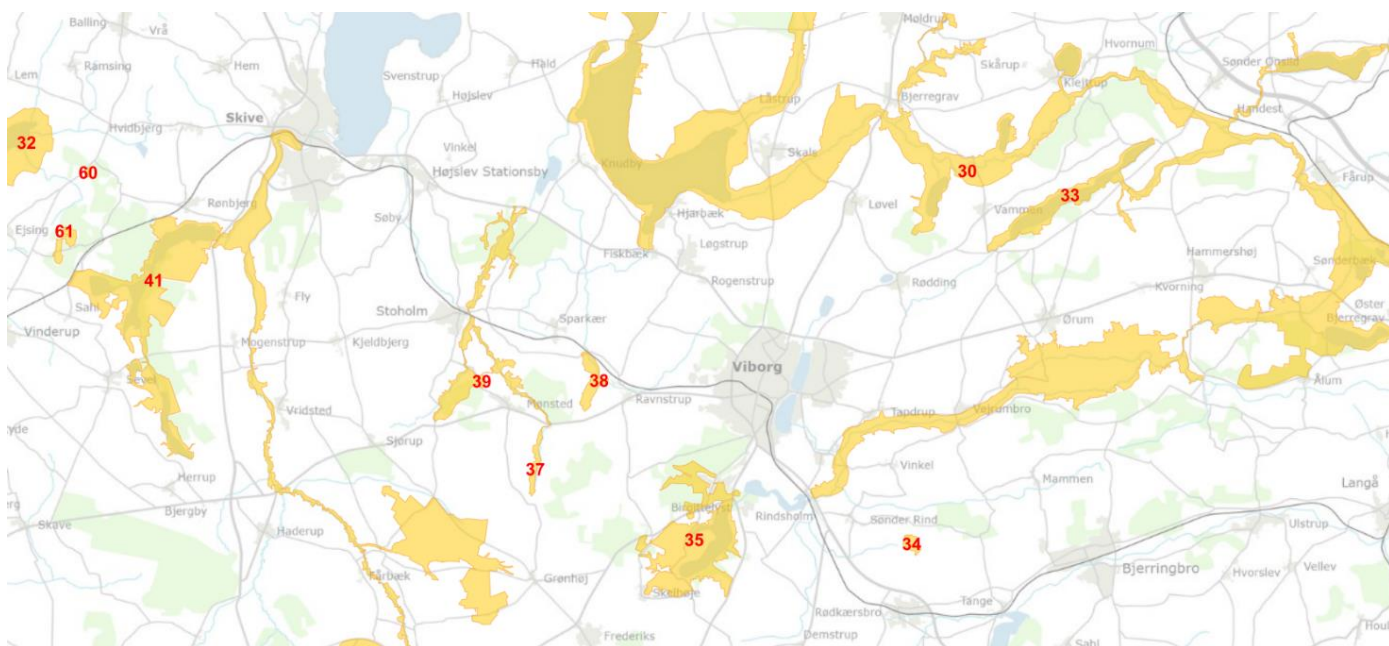
leve op til minimumskravene uden at der foreligger en konflikt med kravene i miljøvurderingslovens § 40, stk. 1 og § 40 stk. 2.

Konklusivt er det uklart hvorvidt miljørapporten lever op til Miljøvurderingslovens § 6 og at der, som konsekvens heraf, ikke er sket den nødvendige funktionelle opdeling af myndighedsansvaret i sagen i overensstemmelse med Miljøvurderingslovens § 40.

Natura 2000-områderne i Viborg Kommune andrager store landområder med beskyttelse af naturtyper og -arter.

Natura 2000-område nr. 39 Mønsted og Daugbjerg Kalkgruber og Mønsted Ådal er en naturplan under det fælleseuropæiske Natura 2000 -projekt. Planområdet er et habitatområde, med et samlet areal på 740 ha, hvoraf 14,5 ha er statsejet.

Natura 2000-område nr. 38 Bredsgård Sø er et habitatområde, med et samlet areal på ca. 172 ha. og hele området blev fredet i 1984. samt de enorme områder nr. 37 Rosborg sø, nr. 35 Dollerup Bakker og Hald Sø, samt nr. 40 Kongenshus hede.



Natura 2000-område nr. 30 Lovns Bredning, Hjarbæk Fjord og Skals Ådal hvor en stor del også er Fuglebeskyttelsesområde (nr. F14 Lovns bredning og F24 Hjarbæk Fjord); naturplanområdet har et samlet areal på i alt ca. 25.513 hektar, hvoraf vandområdet i Limfjorden, Lovns Bredning og Hjarbæk Fjord omfatter heraf 9329 ha; 556 ha er statsejede arealer. Natura 2000-området består Hjarbæk Fjord, Lovns Bredning og Lovns halvøen i vest, områder langs de fire store vandløb Lerkenfeld Å, Simested Å, Skals Å og Nørreå til de store mosearealer ved Øster Bjerregrav og Fussing Sø – og Glenstrup Søer mod øst. Vest for Hjarbæk Fjord, i den vestlige del af området ligger Ørslevkloster Sø som også er en del af planområdet. Syd

for Hammershøj binder den lille Vejleløb området sammen med Ø Bakker og Nørreådalene, der også er en del af område nr. 30, mod vest over til Rindsholm.

Natura 2000-område nr. 33 Tjele Langsø og Vinge Mølleløb er en naturplan under det fælleseuropæiske Natura 2000-projekt. Planområdet er et habitatområde, Tjele Langsø og Vinge Mølleløb med et samlet areal på ca. 1.353 ha (H33), hvoraf selve Tjele Langsø udgør 409 ha; Tjele Langsø er endvidere udpeget til fuglebeskyttelsesområde nr. F16.

Natura 2000-område nr. 39 beskrives som strækkende sig fra Daugbjerg og Mønsted i syd og går mod nord, primært langs Mønsted- og Jordbro-ådalene indtil Liebes- og Dalgas plantager med lobeliasøen Birkesø nord for Stoholm.

I området ligger de to gamle kalkgruber Mønsted- og Daugbjerg kalkgruber. Kalkgruberne udgør en international meget vigtig overvintringslokalitet for flere arter flagermus, herunder bl.a. damflagermus.

Damflagermus optræder som Bilag IV-art i de nærliggende Natura 2000-områder. Områder der adskilles af en lang og bred motorvejskorridor.

Miljørapporten indeholder ingen konsekvensvurdering for bilag IV-arter i Natura 2000-områderne N35, N37, N38, N39, N40 og N228.

Flagermus er ifølge Habitatdirektivet art. 12 en bilag IV-art, hvor direktivet beskriver et regelsæt, at arten er omfattet af forbud mod bl.a. drab, forsætlig forstyrrelse, samt beskadigelse og ødelæggelse af yngle og rasteområder. Håndbog om dyrearter på Habitatdirektivets Bilag IV, Del 2 – Odder og flagermus er en opdatering af faglig viden. Håndbogen blev udgivet 29. april 2024 og er ikke anvendt i miljørapporten. Der forekommer ikke et separat afsnit i miljørapporten om en konsekvensvurdering over for skader på flagermus. Det samme er gældende for en konsekvensvurdering, at - ud fra bedste videnskabelige viden - skal der beskrives *fravær* af skader på det internationale naturbeskyttelsesområde. Der er beskrevet forekomst af skader på flagermus, og det vil således være en væsentlighedsvurdering, som ikke kan danne gyldig grund for en § 25 tilladelse.

Håndbog om dyrearter på Habitatdirektivets bilag IV Del 2 – Odder og flagermus er en opdatering af faglig viden, som blev udgivet 29. april 2024. Det er en videnskabelig rapport fra DCE – Nationalt Center for Miljø og Energi, nr. 603 og er udarbejdet for Miljøstyrelsen.

Miljøstyrelsen har 20. juni 2024 udgivet et notat Q&A som supplement til Håndbogen.

Fagligt notat fra DCE: Flagermus, vindmøller og solceller udgivet 10. februar 2025 | 07 er ikke inddraget i Miljørapporten.

Vejdirektoratet beskriver at -

Den nye motorvejsstrækning vil udgøre en ny barriere i landskabet for arter som følger landskabelige træk, og frygten er derfor, at motorvejen vil forhindre spredningen og øge risikoen for trafikdrab for damflagermus, som overvintrer i kalkgruberne.

Den oprindelige feltkortlægning i 2023 havde indtænkt kalkgruberne i forårskortlægningen af flagermus, ved at nøglehabitater, med forventet aktivitet af damflagermus, blev undersøgt. Nøglehabitater er særlige områder med høj insektaktivitet og forekommer ofte i forbindelse med skov og vådområder. Undersøgelserne i 2023 blev dog foretaget i maj måned, hvor den primære udflyvning af damflagermus foregår i marts-april måned. Vejdirektoratet har i forlængelse heraf besluttet at gennemføre supplerende undersøgelser i april 2025. Disse undersøgelser skal afdække eventuel aktivitet af damflagermus i området omkring de tre vejstrækninger fra Løvel til Klodemølle som kan sættes i direkte forbindelse til udflyvningen fra kalkgruberne i april måned. **Tidlig i marts 2025 sås der stor flyveaktivitet af flagermus i områderne ved Finderup og vestlige opland, altså inden målingerne påbegyndte!**

Damflagermus er udbredt i det meste af Jylland, men mest almindelig i Midt- og Østjylland og omkring Limfjorden. Arten er en relativt sjælden art i Europa, og forekomsten i Danmark er et af artens kerneområder. Damflagermus jager typisk lavt over søer og større vandløb med frie vandflader, og over fjorde og sunde. Damflagermus kan også jage langt ude over havet og inde over land ved rørskove og fugtige enge. Om sommeren har damflagermus ofte yngle- og rastekvarterer i hulheder i gamle træer, men den kan også anvende bygninger. Damflagermusen sidder i vinterdvaleperioden i underjordiske rastesteder. De fire jyske kalkgruber i Daugbjerg, Mønsted, Smidie og Thingbæk huser formentlig stort set hele den samlede overvintrende jyske bestand af damflagermus, og Danmark er Nordeuropas største overvintringslokalitet. Optællinger på vinterrastesteder i Jylland viser, at den overvintrende bestand i Mønsted har været faldende i de seneste år (Elmeros, et al., 2022) (Elmeros, et al., 2024). Damflagermus er en af vores strukturbundne arter, hvilket vil sige, at den følger ledelinjer i landskabet, såsom læhegn, vandløb, skovbryn mfl., når den bevæger sig om natten. Dette gør damflagermus særligt sårbar overfor større vejanlæg, da arten har en lav flyvehøjde, og derfor risikerer at kolliderer med trafik på tværs af vejen. Da damflagermus følger landskabelige træk, kan brud på ledelinjer derfor også begrænse bevægelsen af arten, fordi de opfatter motorvejen som en barriere, de ikke kan passere, fordi motorvejen medfører, at der mangler bevoksning (Møller & Baagøe, 2011).

Nord og vest for Finderup i flere ældre og fredede løvtræsskove er der på motorvejslinjeføringen lokaliseret flere yngle og rastesteder for flagermusene. Specielt i "Kratskoven, som er fredskov" og i andre skove nedgraves vejen med store og brede anlægsskråninger. Her vil der være stor risiko for at flagermusene i skumringen søger føde-insekter lavt over den opvarmede vej asfalt, forvirres af trafiklys og bliver trafikdræbte. Gårdsdal Krat ved lokalitet 224_W huser flere træer, som er egnede som yngle-/rastesteder for flagermus. Midt i Gårdsdal krat er der uhensigtsmæssig planlagt ca. 2,5 hektar midlertidig ekspropriation for oplagsplads, udover de ca. 3,4 hektar permanent areal til motorvejen. Samtidig ryddes der 2,5 + 5 hektar blandet skov ved lokation 217-400 sydvest for Finderup, en skov der også huser træer - ynglesteder for sjældne flagermus.

Den nye midtjyske motorvej implementerer i sin nuværende projektbeskrivelse afværgeforanstaltninger bl.a. for flagermus i form af faunapassager langs strækningen. Disse faunapassager er placeret, hvor det er vurderet, at fauna (herunder flagermus) krydser motorvejen. De faunapassager, som flagermus kan benytte, er en blanding af faunabroer, landskabsbroer samt større underføringer. Landskabsbroer og de større underføringer er primært

placeret ved krydsende vandløb og ådale. Faunapassagerne udformes efter metode angivet i "Faunapassager – En vejledning, anlæg og planlægning" (Vejdirektoratet, 2020). Ledelinjer, som fører ind mod de undersøgte linjeføringer, er desuden omlagt, så de leder langs det nye vejforløb og hen til faunapassager. Dette er gjort for at mindske, at flagermus flyver over motorvejen og risikerer at kolliderer med trafikken. **Det skal bemærkes at der er sparet 44 dyr-og paddepassager væk langs ruten samt flere landskabsbroer er afkortet, for at overholde den økonomiske budgetramme, hvilket i væsentlig grad forringer såvel flagermusene - og andre dyr og padder i at passere motorvejen og følge ledelinjerne med de store afstande der bliver mellem passagerne.**

I Miljørapporten er der ikke henvist til Håndbogen fra 2024 for bilag IV-arten flagermus.

Håndbogen er udgivet af DCE, og udgør en videnskabelig rapport om bilag IV-arter, hvortil den indeholder faglig vejledning og anbefalinger ud fra arternes biologi. Miljøvurderingsloven fastslår, at man i en miljøkonsekvensrapport skal tage hensyn til gældende viden og vurderingsmetoder, ligesom der skal tages hensyn til tilgængelige resultater af andre relevante vurderinger foretaget i henhold til anden lovgivning. Det er derfor relevant, at den ny viden i DCE Håndbogen fra 2024 og det faglige notat fra 2025 anvendes som supplerende faglig viden.

Miljøstyrelsen har generelt beskrevet, at der i en miljøkonsekvensrapport redegøres for hvilke metoder, der er anvendt til at undersøge bilag IV-arterne, og at der sagligt redegøres for, hvorvidt undersøgelserne er fyldestgørende og retvisende. I denne forbindelse er det *relevant*, at man forholder sig til indholdet i den nye håndbog, som udgør ny viden og derfor haft inkluderet et afsnit herom i miljøkonsekvensrapporten.

Habitatdirektivet art. 12 beskriver et regelsæt for at bilag IV-arter er omfattet af forbud mod bl.a. drab, forsætlig forstyrrelse, samt beskadigelse og ødelæggelse af yngle og rasteområder.

Vejdirektoratet har ikke inkluderet ny viden fra Håndbogen 2024 med tillægsnotat fra 2025, og der er ikke inkluderet et afsnit i miljøkonsekvensrapporten om Håndbogens ny viden.

Det er også relevant, at Vejdirektoratet ikke har underbygget sit valg af undersøgelsesmetode og omfang ud fra det konkrete projekt, og at man ikke beskriver, hvorfor disse valg er tilstrækkelige.

Undersøger har ikke haft fokus på, hvilken redegørelse for valg (fravalg) af metode til undersøgelse af bilag IV-arter, herunder at have redegjort for undersøgelsesdesign og omfanget heraf, der har relevans for motorvejsprojektet.

I miljørapporten er der for bilag IV arter foretaget vurdering med et "snapshot" på flagermus med enkeltstående tidspunkter med lyttebokse i april 2025.

Der kan ikke findes tilstrækkelige undersøgelser, som udpeger træk ruter og kun i begrænset omfang yngle- og rastesteder i hhv. træer og bygninger for flagermus i de områder, der ligger i området for placering af motorvej.

De foretagne målinger viser udelukkende mængden af flagermusaktivitet i få yngleområder, men ikke noget om, flagermusenes træk ruter, hvor de bevæger sig hen. De giver ikke nogen sikker

viden om, at de planlagte ledelinjer vil virke efter hensigten og at de få planlagte faunapassager vil blive brugt af flagermusene på deres træk ruter.

Grundige undersøgelser er nødvendige for at konstatere om der er faste forekomster af flagermus i et område, om det er del af ynglestedet for flagermus, og hvordan de forskellige arter bruger området i løbet af sommerhalvåret (marts-oktober). Flagermus' brug af landskabet er kontekstafhængigt og meget fleksibel. Derfor skal undersøgelser inkludere større områder i oplandet omkring selve projektområdet.

Der findes mange døde flagermus ved motorvej anlagt i eller nær skov, og modelleringer viser, at risikoen for vindmøllekrab af flagermus er forhøjet op til 5 km fra skov og vådområder. En lang og bred motorvejskorridor må antages at risikoen for trafikkrab af flagermus, må være væsentligere højere.

Områder med mulige yngle- og rastesteder skal udvides til ikke kun at være langs de foreslåede motorvejsstrækningerne vest og øst samt langs A13, men også områder i Natura 2000 såvel som nærområder, der er med til at oppebære status for arten. Større skovområder, hvor der findes mange ældre træer og ubenyttede landbrugsbygninger. Disse områder bør undersøges nærmere for mulige yngle- og rastesteder for flagermus også med hensyn til støjfri områder for flagermusen. Derudover nedlægges flere ældre ejendomme ved motorvejsstrækningen vest heraf flere med ubenyttede udhuse, som også kan være yngle- og rastesteder for flagermus.

Det er meget problematisk at etablere motorvej nær – og i skovområder, hvor der er flagermusegnede træer, der udgør yngle- og rasteområder. I de skovområder/træer, er der egnede levesteder for flagermus - herunder yngle- og rasteområder - beskrevet i miljørapporten. Det vil dernæst være relevant at foretage flagermusundersøgelser med henblik på at kunne artsbestemme dem, da der er store individuelle forskelle på flagermusenes aktionsradius. Der er ikke foreliggende viden om yngle- og rasteområderne for de aktuelle arter. I miljørapporten har det på baggrund af de foreliggende flagermusundersøgelser ikke været muligt at vurdere, hvilke arter der flyver i nærheden af motorvejen, f.eks. hvis der udgår ledelinjer fra yngle- og rasteområdet og ud til motorvejen

Der er ikke undersøgt, hvorvidt projektet medfører inddragelse af jagt- og fødesøgningsområder for flagermus, samt om projektet medfører overskæring eller fjernelse af ledelinjer til og fra et yngle- og rasteområde. Der er ikke foretaget en vurdering af, hvorvidt inddragelse af fødesøgningsområder reelt vil medføre ødelæggelse af yngle- og rasteområder, hvis f.eks. flagermusenes fødegrundlag forsvinder i de nærliggende Natura 2000-områder. Der er ikke foretaget en vurdering af, om overskæring eller fjernelse af ledelinjer vil medføre, at de flagermusarter, som benytter sig af disse, afskæres fra deres omgivelser i et sådant omfang, at de ikke længere kan søge føde og dermed dør.

Der er ud fra de konkrete omstændigheder herunder karakteristika, størrelse, udformning og geografiske placering ikke foretaget en vurdering af den nødvendige undersøgelsesperiode, herunder at disse overvejelser ikke indgår i miljøkonsekvensrapporten. Hverken borgere, myndigheder eller klageinstanser kan se disse overvejelser. Der har ikke være overvejelser

hvorvidt, det har været nødvendigt at foretage en grundigere flagermusundersøgelse som nu er på 2 år. Det vil i sagens natur være sådan, at ved en længere undersøgelsesperiode vil der være flere tilgængelige undersøgelsesresultater, der kan beskrive påvirkningen af flagermus.

Der er foretaget "snapshot" lytning af flagermus i april 2025.

Der har ikke været visuel observation eller direkte lytning med det menneskelige øre for at foretage en artsbestemmelse i observationsfeltet siden en måned i 2023. Der er ikke angivet en beskrivelse af om den pågældende flagermusobservatør er trænet og om dennes erfaring. Der er ikke foretaget en redegørelse for valg (fravalg) af observationsområder.

I det planlagte motorvejsområde er der mange bygninger med flagermus. Det fremgår ikke i myndighedens beskrivelse, om man har rådført sig med en vildkonsulent, og om man følger dennes påbud og metoder, hvis der foretages en nedrivning af bygningerne.

I miljøkonsekvensrapporten er der beskrevet og dokumenteret skadelige indvirkninger på Bilag IV arter, men der er foretaget planlægning af faunapassager uden der er videnskabeligt bevis, for at dette afbøder skaderne på flagermus, som har en flyverute imellem de nævnte Natura 2000-områder, **N35, N37, N38, N39, N40 og N228.**

Nationalt Center for Miljø og Energi, DCE - Dato: 10. februar 2025 | 07 udgav fagligt notat: Flagermus, vindmøller og solceller Uddybning af udvalgte emner i Håndbog om dyrearter på Habitatdirektivets bilag IV, del 2. Publikationen udgivet af - nu Styrelsen for Grøn Arealomlægning og Vandmiljø (SGAV).

Den faglige rådgivning, vurderinger og anbefalinger bygger på den nyeste forskning og er udarbejdet under hensyntagen til manglende viden om problematikker om anlæg til produktion af vedvarende energi og beskyttelse af flagermus.

Ved etablering af motorvej vest for Viborg er det et område med høj risiko for påvirkning af flagermus, hvor der er høj risiko for drab og habitattab. Det er et typisk landskab med større skov og større søer.

Hvis man vil opretholde de forskellige flagermusarters status, skal man derfor anvende ***forsigtighedsprincippet.***

Dette understøttes også af viden om, at der er dårlig sammenhæng mellem aktiviteten af flagermus registeret i før-undersøgelser og mortaliteten ved motorvejen, når den tages i brug.

I miljørapporten har før-undersøgelserne været utilstrækkelige i tid og rum som grundlag for vurdering af risikoen for drab af flagermus, idet der er blot enkelte perioder/nætter i projektområderne, der er undersøgt.

Aktiviteten af flagermus er meget variabel i tid og rum. Specielt i trækområder er der stor variation i løbet af året, og formentlig også fra år til år.

I det seneste udgivne faglige notat 10. februar 2025 | 07 er citeret følgende: ***Med den øgede viden om anlægs påvirkning af flagermus og behovet for beskyttelse af flagermus, bør før-***

undersøgelser for anlæg af motorvej i udgangspunkt være toårige fra april til og med oktober. Før-undersøgelser skal dække både foråret, hvor insektmængderne er meget små, og enkelte små områder, der kan være meget vigtige for flagermus, samt forårstræktiden, sommeren og efteråret for at få grundig viden om flagermusaktiviteten i og omkring et projektområde.

Dele af motorvejsstrækningen bliver placeret lige op ad skovkanten og føres igennem flere sammenhængende skove. Det er således vigtigt, at der skal gennemføres 2-årige før-undersøgelser, når der er mindre end 3 km til større skove, søer, vandløb og lysåbne naturområder såsom vådområder, enge og overdrev. Flere søer i området er større end 10 ha.

Flagermus er afhængige af echolokation (De udsender korte, meget højfrekvente lyde, som vi mennesker ikke kan høre. Lyden rammer omgivelserne og kastes tilbage som ekkøer, som flagermusen opfanger med sine ører) til navigation og fødesøgning. De fleste europæiske arter opererer i intervallet 20–80 kHz, enkelte helt op til 120 kHz. Elbiler anvender frekvensomformere baseret på højfrekvent pulsbredde-modulation (PWM) til styring af deres vekselstrømsmotorer. De nominelle switchingfrekvenser ligger ofte mellem 8–20 kHz, men på grund af harmoniske og sidebåndsudstråling forekommer akustiske emissioner langt ind i flagermusenes aktive bånd, typisk registreret i intervallet 20–60 kHz. Målinger af akustisk støj fra elektriske elbiler viser, at visse køretøjer udstråler kontinuerlige ultrasoniske komponenter omkring 25–35 kHz samt harmoniske op til 60–80 kHz.

Denne overlapning betyder, at flagermus udsættes for et bredbåndet ultralydsstøjniveau i nærheden af trafikerede områder, hvor elektriske køretøjer passerer. Bioakustiske studier har vist, at selv lave støjniveauer kan medføre **masking-effekter**, dvs. reduktion af signal-til-støj-forholdet, så ekkøer fra bytte eller omgivelser bliver skjult. Resultatet kan være nedsat jagteffektivitet, desorientering og øget kollisionsrisiko (Finch, D., Mathews, F., Schofield, H. m.fl. 2020). Flagermus, der i forvejen er truet af habitatfragmentering, lysforurening og fødegrundlagsændringer, kan dermed opleve en ny antropogen stressfaktor direkte relateret til elektrisk transportteknologi (Murugavel et al., 2025).

For en motorvej, placeret i en af Europa's kerneområder for Damflagermus, er det relevant, at man forholder sig til nyeste viden indenfor højfrekvens akustisk støj fra motorvejens fremtidige trafikanter - elbiler og ellastbiler, og denne støjs negative påvirkning af flagermusens navigations system - echolokation.

Samlet indikerer resultaterne, at motorvejen kan medføre en væsentlig forringelse af kvaliteten eller tab af fourageringsområder for flagermus, og forringelsen vil (sandsynligvis) være mere markant, jo større flagermusaktivitet der er på den lokalitet, hvor motorvejen placeres.

Konklusionerne for beskrivelse af konsekvenserne er misvisende, da der ikke er konsekvensvurdering udført ud fra bedste videnskabelig viden og anbefalinger fra Håndbogen 2024 og 2025.

Det bemærkes, at hvis Vejdirektoratet/Staten som miljøvurderingsmyndighed overvejer at tillade et projekt, der kan ødelægge eller beskadige et yngle- eller rasteområde for en bilag IV-art, skal en række betingelser være opfyldt, jf. Habitatet direktivet.

I praksis skal følgende betingelser være opfyldt, hvis en fravigelse skal gennemføres i forhold til habitatbekendtgørelsen:

- 1) Der ikke findes et tilfredsstillende alternativ
- 2) Fravigelsen må ikke hindre, at den pågældende bestands gunstige bevaringsstatus opretholdes i dens naturlige udbredelsesområde
- 3) Det ansøgte har til formål at sikre hensyn til den offentlige sundhed og sikkerhed eller af andre bydende nødvendige hensyn til væsentlige samfundsinteresser, herunder af social og økonomisk art, og hensyn til væsentlige gavnlige virkninger på miljøet.

Med lov nr. 614 af 11. juni 2024 kræves en ansøgning efter skovloven, før SGAV kan tage konkret stilling til projektet, herunder vurdering af alternative placeringsmuligheder. SGAV skal bl.a. vurdere påvirkning af bilag IV-arter. Alternative placeringsmuligheder er ikke undersøgt tilstrækkeligt med placering ved planlagt motorvej vest for Viborg.

Den første betingelse forudsætter, at der forinden er undersøgt forskellige alternativer, hvilket typisk allerede vil indgå i forbindelse med miljøvurderingen af projektet. Kravene til beskrivelsen af alternativer omfatter kun de rimelige alternativer, som vejdirektoratet har undersøgt, og som er relevante for projektet og dets særlige karakteristika.

Vejdirektoratet har ikke taget stilling til at udvidelse af A13 i sig selv oppebærer status for Natura 2000-områder, i fredskov, § 3 natur, vandmiljø med store grundvandsinteresser og landskab.

I forhold til den anden betingelse, så forudsætter denne, at der er udført fyldestgørende undersøgelser af den konkrete bilag IV-art med henblik på, at der er et vist kendskab til bestanden og dens tilstand i området, eftersom bestandens bevaringsstatus skal opretholdes. Miljørapporten har som anført oven for ikke fyldestgørende undersøgelser.

I forhold til den sidste betingelse bemærkes det, at det vil bero på den konkrete sag, herunder det konkrete projekt, om denne betingelse er opfyldt.

Der er et reelt alternativ: Et grundkrav i VVM-processen er, at der skal vurderes "realistiske alternativer til projektets placering. Udformning og gennemførelse".

I denne sag er alternativet en udvidelse af A13 + løsningen. Der ses ikke en vurdering af om en udvidelse af A13 har en lavere konfliktgrad, det må den skønnes at have grundet det væsentligt mindre areal i anlægsfasen og i permanent anlæg i alt 320 færre hektar. Samtidig er den ca. 5km kortere og ca. 10km forløber på Viborgs vestlige ringvej, hvor der formodes ringe dyreliv.

Kravet om alternativvurdering i henhold til både dansk og EU-ret er ikke opfyldt, hvilket bør føre til at planen undersøges yderligere eller annulleres.

Det bemærkes, at projektet ikke overholder habitatdirektivet og mål for at undgå tab af bilag IV arter, skade på Natura 2000-områder, og habitatstab.

Habitatdirektivet fraviges på alle tre ovennævnte betingelser.

Danmark er forpligtiget til at bevare eller forbedre målsætningen for Natura 2000-områder, så den samlede forekomst af naturtyper og arters levesteder i Natura 2000-området - uanset om de er kortlagt - skal være stabil eller i fremgang, såfremt de naturgivne forhold giver mulighed for det.

Kumulative påvirkninger

Vejdirektoratets miljørapport har beskrevet at -

Der er ikke kendskab til andre projekter med samme type påvirkninger på Natura 2000-områderne, som skal vurderes i forhold til kumulative effekter.

Viborg Kommune har planlagt statslige VE anlæg i Tjele/Vinge og Stoholm, som også påvirker Natura 2000-områdernes Bilag IV-arter.

Fredskov

Fredskov er erstatningsskov, når der gives tilladelse til at fjerne eller beskadige eksisterende fredskov efter skovloven. Erstatningsskov har til formål at kompensere for den permanente eller midlertidige negative påvirkning af fredskoven. Størrelsen af erstatningsskoven fastsættes til at være dobbelt så stor som det areal, og skal opfylde skovlovens krav for at blive fredskovspligtig.

I miljørapporten er der ikke redegjort for hvor erstatningsskoven vil blive anlagt, og om det er muligt at anlægge den i umiddelbare nærområder, så Habitatet direktivet artikel 6 overholdes.

Fugle

Observationer af hhv. ynglefugle og trækfugle er blevet fremsøgt fra eksisterende databaser.

Ynglefugle

Inden for det screenede område foreligger der en del registreringer af potentielle ynglefugle af arter enten opført på fuglebeskyttelsesdirektivets bilag I (EU-Kommisionen, 2022) og/eller opført i kategorierne VU (sårbar), EN (truet) og CR (kritisk truet) på den danske rødliste fra 2019 (Moeslund et al. 2019).

I alt er 25 arter af fugle registreret, hvoraf følgende arter forventes at forekomme regelmæssigt som ynglefugle inden for det screenede område: Agerhøne, gravand, grønspætte, gulspurv, hedelærke, hættemåge, løvsanger, natravn, rød glente, rødrygget tornskade, rørhøg, sortspætte, spurvehøg, stær, toppet lappedykker, trane, vendehals og vibe.

De mest fåtallige af ovennævnte arter er de tre spættearter: Vendehals, grønspætte og sortspætte.

Det bemærkes herfor at flere af de større sammenhængende skove og naturarealer er yngle – og træk ruter for disse mange fuglearter. De seneste år observeres der flere og tiltagende ynglende

fugle af de sjældnere arter i disse områder. Det er derfor uhensigtsmæssig og modstridende med den planlagte motorvejslinjeføring. Hvilket indgår i vores klage.

Hjortevildt

På det interaktive kort fremgår registreringer af hjortevildt inden for en radius på 3 km fra undersøgelseskorridoren i perioden 1. januar 2019 til 30. juni 2023. Alle data vedrørende eksisterende viden er hentet på [Arter.dk](https://arter.dk) og [Naturbasen](https://naturbasen.dk) (Licens nr. E03/2014). Derudover fremgår påkørsler af hjortevildt oplyst af Miljøstyrelsen for årene 2019-2021

Der foreligger eksisterende viden om dådyr, rådyr, kronhjort og sika inden for det screenede område. Generelt er der ret få registreringer, hvilket ikke viser et retvisende billede af de fire arters udbredelse i det screenede område. Rådyr er den klart hyppigst registrerede art med registreringer nogenlunde jævnt fordelt inden for det screenede område.

Der foreligger ret få registreringer af både sika, dådyr og krondyr. De fleste af disse registreringer stammer fra den sydlige del af det screenede område omkring Kompedal/Ulvedal Plantage.

Endvidere foreligger der følgende oplysninger fra lokale jægere:

- I området sydvest for Viborg (mellem Morville Plantage, Viborg Hedeplantage og Guldborgland Plantage) er der større bestand af råvildt - i samme område er der også ved at blive etableret bestande af både dåvildt og kronvildt.

Undersøgelserne her vest for Finderup er forældede, mangelfulde og misvisende. Dagligt ser man flere rådyr, samt bestanden af specielt kronvildt, men også dådyr de seneste 2 til 4 år har været stærkt tiltagende i bestandenes størrelse, udbredelse og antal. Der iagttages dagligt stor vandring af disse, mellem de store skovområder - og naturområder vest og øst for, samt i skovene og på markerne hvor motorvejslinjeføringen planlægges. Hvilket indgår i vores klage.

Fredede, sårbare og truede arter

I forbindelse med feltundersøgelserne er der registreret flere arter af fredede padder og krybdyr samt enkelte arter af fredede, sårbare eller truede planter. Derudover er eksisterende viden vedrørende fredede planter, fredede padder og andre truede arter blevet fremsøgt inden for undersøgelseskorridoren, samt inden for en radius på 1 km fra denne.

Af det interaktive kort herunder fremgår registreringer af fredede padder, krybdyr og planter gjort i forbindelse med feltundersøgelserne. På det interaktive kort fremgår også tidligere registreringer af fredede planter og padder samt truede arter inden for en radius på 1 km fra undersøgelseskorridoren i perioden 1. januar 2019 til 30. juni 2023. Alle data vedrørende eksisterende viden er hentet på [Arter.dk](https://arter.dk) og [Naturbasen](https://naturbasen.dk) (Licens nr. E03/2014).

Når der er registreret så store forekomster af flere arter af fredede padder og krybdyr (tidligere omtalt flagermus), samt fugle og hjortevildt, så er det dybt bekymrende og uforsvarligt for fremtidens dyreliv og biodiversitet at man planlægger en motorvej gennem så følsomme

naturområder. Samtidig sparer man grundet en økonomisk budgetramme 44 pattedyrs – og paddepassager væk, samt afkorter flere landskabsbroer, faunapassager der oprindeligt har været skønnet nødvendige. Hvilket indgår i vores klage. Se bilag PDF Klage- tab af skove og biodiversitet.

Støj

Vejdirektoratets støjberegninger er beregnet ud fra et døgn gennemsnit, men i dagtimerne vil støjbelastningen være mere 4 gange større. Se bilag PDF Klage støjbelastning.

Støjbelastningen udgør ikke kun en sundhedsmæssig risiko for mennesker, men også for de mange dyrearter der er registreret og findes i – og omkring området langs linjeføringen. Indgår i klagen.

Konklusion

Der findes et alternativ, 0+ løsningen en udvidelse af A13, den udvides kun nogle få meter i en af siderne. A13 har været der i flere år og dannet en naturlig korridor, som dyrelivet over denne lange årrække har tilvænnet sig til. Denne løsning er ca. 1,5 mia. under den økonomiske budgetramme, der er ingen faunapassager eller støjværn sparet væk.

- Mindst omfang af berørte paddevandhuller
- Mindst omfang af erstatningsvandhuller
- Mindst omfang af potentielle rastesteder i træer/ledelinjer for flagermus
- Mindst omfang af potentielle rastesteder for flagermus i bygninger
- Rute 13 er en eksisterende barriere, så påvirkning på padder og flagermus er mindre end de to andre linjer.

Her er der et stort økonomisk råderum til at forbedre såvel faunapassager og støjreduktioner til stor gavn for dyrelivet og menneskesundheden.

En løsning der samtidig er mere klima og miljøvenlig.

Med venlig hilsen

Søren Riis Vester
Fallevej 46
8800 Viborg
s.vester@mail.dk
tlf. 40377457

Flemming Munk
Fallevej 34
8800 Viborg
flemmingmunk@gmail.com
tlf. 25601362

