Forslag

til

Lov om anlæg af motorvej mellem Klode Mølle og Løvel[**[1]**](https://euc-word-edit.officeapps.live.com/we/wordeditorframe.aspx?new=1&ui=da&rs=da-DK&wopisrc=https%3A%2F%2Fvejdirektoratet.sharepoint.com%2Fsites%2FP-AnlaegslovfortiludbygningafRute11-Korskro-Varde%2F_vti_bin%2Fwopi.ashx%2Ffiles%2F60d85c9d13e74db0a5d3bee9f0a67202&wdorigin=TEAMS-MAGLEV.teamsSdk_ns.rwc&wdexp=TEAMS-TREATMENT&wdhostclicktime=1710488651550&wdenableroaming=1&mscc=1&hid=E63315A1-6019-8000-5D48-DE472E680063.0&uih=sharepointcom&wdlcid=da&jsapi=1&jsapiver=v2&corrid=d5d44afc-06b6-d4ef-86a4-c0e6132d249e&usid=d5d44afc-06b6-d4ef-86a4-c0e6132d249e&newsession=1&sftc=1&uihit=docaspx&muv=1&cac=1&sams=1&mtf=1&sfp=1&sdp=1&hch=1&hwfh=1&dchat=1&sc=%7B%22pmo%22%3A%22https%3A%2F%2Fvejdirektoratet.sharepoint.com%22%2C%22pmshare%22%3Atrue%7D&ctp=LeastProtected&rct=Normal&wdredirectionreason=Unified_SingleFlush#_ftn1)

Kapitel 1

*Anlægsprojektet*

**§ 1.** Transportministeren bemyndiges til at anlægge en ca. 43,6 km lang motorvej med 4 vognbaner vest om Viborg med forbindelse til rute 13 ved Klode Mølle i syd og Løvel i nord, herunder

1. nedklassificere delstrækninger af rute 12, rute 13 og rute 16,
2. omlægge jernbanen Langå - Struer på en ca. 800 m lang strækning mellem Viborg og Sparkær og
3. anlægge og omlægge lokale veje og stier, herunder kommunale samt private veje og fællesveje.

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

*Stk. 3.* Transportministeren overdrager de lokale veje og stier, jf. stk. 1, nr. 3, til Viborg, Silkeborg og Ikast-Brande kommuner og de private vejejere i takt med færdiggørelsen.

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

Kapitel 2

*Rammerne for projektets miljømæssige påvirkninger*

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

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

Kapitel 3

*Fravigelse af anden lovgivning og klageadgange*

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

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

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

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

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

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

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

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

Kapitel 4

*Ledningsarbejder*

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

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

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

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

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

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

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

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

Kapitel 5

*Støjisoleringsordning*

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

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

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

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

Kapitel 6

*Domstolsprøvelse*

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

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

Kapitel 7

*Ikrafttræden*

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

S*tk. 2.* Transportministeren fastsætter tidspunktet for lovens ophævelse.

**Bilag 1**



*Bemærkninger til lovforslaget*

*Almindelige bemærkninger*

**Indholdsfortegnelse**

[1. Indledning 9](#_Toc200456396)

[2. Baggrund 9](#_Toc200456397)

[**2.1 Miljøkonsekvensvurdering og offentlig høring** 10](#_Toc200456398)

[3. Lovforslagets hovedpunkter 10](#_Toc200456399)

[**3.1 Anlægsprojektet** 10](#_Toc200456400)

[**3.2 Trafikale forbedringer** 12](#_Toc200456401)

[**3.3 Ekspropriation** 13](#_Toc200456402)

[**3.4 Miljømæssige vurderinger** 14](#_Toc200456403)

[3.4.1 Gældende ret 14](#_Toc200456404)

[3.4.2 Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning 16](#_Toc200456405)

[**3.5 Forholdet til anden lovgivning** 17](#_Toc200456406)

[3.5.1 Gældende ret 17](#_Toc200456407)

[3.5.2 Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning  21](#_Toc200456408)

[**3.6 Ledninger** 24](#_Toc200456409)

[3.6.1 Gældende ret 24](#_Toc200456410)

[3.6.2 Transportministeriets overvejelse og den foreslåede ordning   26](#_Toc200456411)

[4. Konsekvenser for opfyldelsen af FN’s verdensmål 26](#_Toc200456412)

[5. Økonomiske konsekvenser og implementeringskonsekvenser for det offentlige 27](#_Toc200456413)

[**5.1 Anlægsøkonomi og tidsplan** 27](#_Toc200456414)

[5.1.1 Anlægsøkonomi for projektet 28](#_Toc200456415)

[**5.2 Anlægsprojektets økonomiske og implementeringskonsekvenser for det offentlige** 29](#_Toc200456416)

[6. Regionale konsekvenser 30](#_Toc200456417)

[7. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet mv. 30](#_Toc200456418)

[8. Administrative konsekvenser for borgerne 30](#_Toc200456419)

[9. Klimamæssige konsekvenser 31](#_Toc200456420)

[10. Miljø- og naturmæssige konsekvenser 32](#_Toc200456421)

[**10.1 Planforhold** 32](#_Toc200456422)

[**10.2 Landskab og visuelle forhold** 32](#_Toc200456423)

[10.2.1 Eksisterende forhold 32](#_Toc200456424)

[10.2.2 Påvirkning i anlægsperioden 33](#_Toc200456425)

[10.2.3 Påvirkning i driftsfasen 33](#_Toc200456426)

[**10.3 Arkæologi og kulturarv** 34](#_Toc200456427)

[10.3.1 Eksisterende forhold 34](#_Toc200456428)

[10.3.2 Påvirkning i anlægsperioden 35](#_Toc200456429)

[10.3.3 Påvirkning i driftsfasen 36](#_Toc200456430)

[10.3.4 Afværgeforanstaltninger 36](#_Toc200456431)

[**10.4 Befolkning, sundhed og materielle goder** 36](#_Toc200456432)

[10.4.1 Eksisterende forhold. 36](#_Toc200456433)

[10.4.2 Påvirkning i anlægsperioden 36](#_Toc200456434)

[10.4.3 Påvirkning i driftsfasen 37](#_Toc200456435)

[**10.5 Friluftsliv og rekreative forhold** 38](#_Toc200456436)

[10.5.1 Eksisterende forhold 38](#_Toc200456437)

[10.5.2 Påvirkning i anlægsperioden 38](#_Toc200456438)

[10.5.3 Påvirkning i driftsfasen 38](#_Toc200456439)

[**10.6 Støj og vibrationer** 39](#_Toc200456440)

[10.6.1 Eksisterende forhold 39](#_Toc200456441)

[10.6.2 Påvirkning i anlægsperioden 39](#_Toc200456442)

[10.6.3 Påvirkning i driftsfasen 40](#_Toc200456443)

[10.6.4 Afværgeforanstaltninger 40](#_Toc200456444)

[**10.7 Natur og biodiversitet** 41](#_Toc200456445)

[10.7.1 Eksisterende forhold 41](#_Toc200456446)

[10.7.2 Påvirkning i anlægsperioden 42](#_Toc200456447)

[10.7.3 Påvirkning i driftsfasen 42](#_Toc200456448)

[10.7.4 Afværgeforanstaltninger 42](#_Toc200456449)

[10.7.5 Bilag IV-arter 44](#_Toc200456450)

[10.7.6 Natura 2000 væsentlighedsvurdering 49](#_Toc200456451)

[**10.8 Geologi, grundvand og hydrologi** 50](#_Toc200456452)

[10.8.1 Eksisterende forhold 50](#_Toc200456453)

[10.8.2 Påvirkning i anlægsperioden 51](#_Toc200456454)

[10.8.3 Påvirkning i driftsfasen 51](#_Toc200456455)

[10.8.4 Afværgeforanstaltninger 52](#_Toc200456456)

[**10.9 Overfladevand** 53](#_Toc200456457)

[10.9.1 Eksisterende forhold 53](#_Toc200456458)

[10.9.2 Påvirkning i anlægsperioden 54](#_Toc200456459)

[10.9.3 Påvirkning i driftsfasen 55](#_Toc200456460)

[10.9.4 Afværgeforanstaltninger 56](#_Toc200456461)

[**10.10 Forurenede grunde** 57](#_Toc200456462)

[10.10.1 Eksisterende forhold 57](#_Toc200456463)

[10.10.2 Påvirkning i anlægsperioden 57](#_Toc200456464)

[10.10.3 Påvirkning i driftsfasen 58](#_Toc200456465)

[**10.11 Råstoffer, jordhåndtering og affald** 58](#_Toc200456466)

[10.11.1 Påvirkning i anlægsperioden 59](#_Toc200456467)

[10.11.2 Påvirkning i driftsfasen 59](#_Toc200456468)

[**10.12 Arealindgreb og ledninger** 59](#_Toc200456469)

[10.12.1 Påvirkning af arealer 59](#_Toc200456470)

[10.12.2 Påvirkning af ledninger 60](#_Toc200456471)

[**10.13 Støjisoleringsordningen** 60](#_Toc200456472)

[11. Forholdet til EU-retten 60](#_Toc200456473)

[**11.1 VVM-direktivet** 61](#_Toc200456474)

[**11.2 Habitat- og fuglebeskyttelsesdirektivet** 61](#_Toc200456475)

[**11.3 Århus-konventionen** 63](#_Toc200456476)

[**11.4 Vandrammedirektivet og grundvandsdirektivet** 64](#_Toc200456477)

[**11.5 Havstrategidirektivet** 66](#_Toc200456478)

[12. Hørte myndigheder og organisationer mv. 66](#_Toc200456479)

[13. Sammenfattende skema 66](#_Toc200456480)

**1. Indledning**

Lovforslaget har til formål at skabe hjemmelsgrundlaget for etablering af et vejanlæg, herunder for ekspropriation, så der kan etableres en ny motorvej, der dels skaber forbedret vejforbindelse i Midtjylland, samt dels aflaster rute 13 og E45.

I lovforslagets § 1 foreslås det, at transportministeren bemyndiges til at anlægge en motorvej fra Klode Mølle vest om Viborg til rute 13 syd for Løvel, nedklassificere delstrækninger af rute 12, rute 13 og rute 16, omlægge jernbanen Langå – Struer på en ca. 800 m lang strækning mellem Viborg og Sparkær samt anlægge og omlægge lokale veje og stier. Motorvejen foreslås at blive ca. 43,6 lang og vil blive anlagt med 4 vognbaner og nødspor, samt med en hastighedsbegrænsning på 130 km/t. På overgangsstrækninger i den sydlige og nordlige ende af projektstrækningen foreslås hastighedsgrænsen nedsat gradvist ved tilslutningerne til den eksisterende rute 13 ved Klode Mølle og ved Løvel.

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

Loven vil udgøre godkendelsen af de udførte miljøkonsekvensvurderinger.

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

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

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

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

**2. Baggrund**

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

Aftalen om Infrastrukturplan 2035 omfatter bl.a. anlægsprojektet om anlæg af en motorvej fra rute 13 ved Klode Mølle til rute 13 ved Løvel. Enhedslisten og Alternativet står uden for den del af aftalen.

Det fremgår således af den politiske aftale om Infrastrukturplan 2035 af 28. juni 2021, at der fra 2026-2033 afsættes midler på Finansloven til anlæg af motorvej mellem Klode Mølle og Løvel.

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

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

**2.1 Miljøkonsekvensvurdering og offentlig høring**

Forud for udarbejdelsen af lovforslaget er der gennemført en miljøkonsekvensvurdering af projektet, herunder vurderinger af projektets eventuelle indvirkning på Natura 2000-områder i henhold til artikel 6, stk. 3, i Rådets direktiv 92/43/EØF om bevaring af naturtyper samt vilde dyr og planter (herefter habitatdirektivet). Miljøkonsekvensvurderingen med tilhørende baggrundsdokumentation er afrapporteret digitalt på Vejdirektoratets hjemmeside. Her findes endvidere ikke-tekniske resuméer af miljøkonsekvensvurderingerne.

Miljøkonsekvensvurderingen af projektet Motorvej Klode Mølle – Viborg - Løvel har været i offentlig høring i perioden fra den 18. september til den 15. november 2024. Der er afholdt borgermøder den 8. og 9. oktober 2024.Vejdirektoratet har modtaget 516 høringssvar.

Vejdirektoratet har på baggrund af høringssvarene udarbejdet en supplerende miljøkonsekvensvurdering i foråret 2025, som har været i offentlig høring i perioden fra den 1. juli 2025 til den 12. august 2025. Vejdirektoratet har modtaget [X] høringssvar til den supplerende miljøkonsekvensvurdering.

Alle høringssvar og det samlede høringsnotat er tilgængelige på Vejdirektoratets hjemmeside.

**3. Lovforslagets hovedpunkter**

**3.1 Anlægsprojektet**

Anlægsprojektet omfatter en ca. 43,6 km lang motorvej med fire vognbaner og nødspor vest om Viborg. Motorvejen passerer forbi Kompedal Plantage og herfra vest om byerne Sønder og Nørre Knudstrup samt Thorning og øst om byen Skræ. Motorvejen passerer herefter Havredal Plantage forbi Fallesgårde og videre vest om Finderup og øst om Ravnstrup inden den passerer øst om Romlund og Rogenstrup og sidst slutter i nord ved den eksisterende rute 13 ca. 2,5 km syd for Løvel.

På strækningen bygges fem tilslutningsanlæg og ét forbindelsesanlæg, der leder trafikken til og fra de lokale veje. Tilslutningsanlæggene placeres ved Klode Mølle med en ny vej mellem Skyggevej og Christianshøjvej samt ved Ulvedalsvej (rute 186), ved Herningvej/Viborgvej (rute 12), ved Holstebrovej (rute 16) og ved Skivevej (rute 26). Ved anlægsprojektet nordlige afslutning etableres et forbindelsesanlæg til Aalborgvej (rute 13). Der etableres en samkørselsplads ved hvert tilslutningsanlæg.

Motorvejen projekteres med en hastighed på 130 km/t bortset fra de sydligste ca. 3 km og de nordligste 3-4 km, hvor farten nedsættes til henholdsvis 110 km/t og endelig til 80 km/t ved Klode Mølle og 90 km/t syd for Løvel, som er de eksisterende skiltede hastigheder på rute 13.

Som en del af anlægsprojektet etableres der bl.a. broer for krydsende veje og en jernbane, tilslutningsanlæg, samt faunapassager, regnvandsbassiner og samkørselspladser.

Jernbanen Langå – Struer ligger i ådalen nordøst for Ravnstrup, hvor den krydser den kommende motorvej. For at kunne placere motorvejen så lavt som muligt, skal banen sænkes og føres under motorvejen. Banen sænkes på en ca. 800 meter lang strækning, hvor den i dag fortrinsvist ligger på en høj dæmning.

3.1.1 Lokale veje og stier

I forbindelse med anlægsprojektet vil 17 lokale veje og stier, som går på tværs af motorvejsanlægget blive ført enten under eller over motorvejen. Forlægning og under- eller overføring af lokale veje og stier omfatter bl.a. Aalborgvej, Løgstørvej, Havredalsvej, Hellerupvej og Kirkebækvej. Desuden vil to lokalveje blive tilsluttet andre lokalveje.

Den konkrete udformning af nye adgangsforhold og forlægning af kommuneveje foreslås at blive fastlagt i anlægsperioden i dialog med de berørte vejejere og den stedlige kommune.

3.1.2 Bygværker

Der etableres et betydeligt antal større og mindre bygværker på den ca. 43,6 km lange projektstrækning. Der etableres fem landskabsbroer på en samlet længde af ca. 750 m. Desuden etableres 7 faunapassager til hjortevildt mm. Der etableres fem tilslutningsanlæg med ramper til det øvrige vejnet og ét forbindelsesanlæg, hvor motorvejen kobles sammen med den eksisterende rute 13 nord for Viborg. Desuden etableres bygværker ved alle opretholdte over- eller underførte lokalveje og stier samt et større antal mindre faunapassager til bl.a. små pattedyr.

På strækningen mellem Klode Mølle og Frederiks bygges tre faunabroer ved henholdsvis Karlsbakke, Vester Christianshøj og Stendal Plantage, én faunaunderføring ved Voer Strøm og en landskabsbro ved Åresvad Å. På strækningen etableres tilslutningsanlæg nord for Klode Mølle og ved Ulvedalsvej.

Mellem Frederiks og Ravnstrup etableres 3 faunabroer ved Ågårds Plantage, Morville Plantage og Gårsdal Krat. På strækningen bygges 3 landskabsbroer, og der etableres tilslutningsanlæg ved Herningvej og Holstebrovej.

På strækningen mellem Ravnstrup og Løvel anlægges en faunabro ved Stolhøj samt en landskabsbro over Gårsdal/Jestrup bæk. Der etableres tilslutningsanlæg ved Skivevej samt et forbindelsesanlæg, hvor motorvejen rammer eksisterende rute 13.

3.1.3 Støjreducerende tiltag

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

3.1.4 Vejafvanding

Der etableres kantopsamling på de dele af strækningen, der er beliggende inden for områder med særlige drikkevandsinteresser (OSD), hvorefter vejvandet vil blive ledt til rensning i regnvandsbassiner. På de dele af strækning der er beliggende uden for OSD, vil vejvandet blive ledt til grøfter eller trug, og opsamles og renses i regnvandsbassiner.

Vejvandet fra regnvandsbassinerne vil blive udledt til recipient eller nedsivet i nedsivningsbassiner.

Der bliver etableret et ekstra rensetrin som afværgeforanstaltning på tre regnvandsbassiner, som udleder til Trudskov Bæk for, at miljøkvalitetskravet for chrom i sediment kan overholdes. Rensetrinet består af et filteranlæg til efterpolering af vejvandet. Filteranlægget er i princippet et tørt bassin, hvor der på bunden lægges en sandwichopbygning af såkaldt filtermaterialer, hvor stofferne kan sorberes, inden vandet via dræn samles op og ledes til vandløbet.

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

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

**3.2 Trafikale forbedringer**

Etablering af en motorvej på strækningen Klode Mølle – Viborg – Løvel vil generelt forbedre vejbetjeningen af Viborg og det samlede midt-vestjyske område. Den nuværende rute 13 vil på strækningen fra nord for Viborg til Klode Mølle i syd få en væsentlig trafikal aflastning, når motorvejen er etableret. Særligt dele af vejnettet i og omkring Viborg bliver aflastet ved etablering af motorvejen.

Desuden vil motorvejsstrækningen i begrænset omfang give en trafikal aflastning af E45, Østjyske Motorvej, da en transportrute via den nye motorvejsstrækning og rute 13 fremover vil være mere attraktiv i forhold til en transportrute via E45, Østjyske Motorvej.

**3.3 Ekspropriation**

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

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

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

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

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

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

Det forventes, at der skal erhverves ca. 435 ha til selve anlægsprojektet og ca. 190 ha til midlertidige arbejdsarealer. Derudover skal der erhverves ca. 44,6 ha til etablering af erstatningsnatur, samt etableres 89 søer til opretholdelse af den økologiske funktionalitet for bilag IV padder. Der etableres 97,4 ha erstatningsskov. Omkring 285 ejendomme forventes berørt af ekspropriation i forskelligt omfang. Det estimeres, at ca. 55-65 ejendomme kan blive totaleksproprieret.

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

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

**3.4 Miljømæssige vurderinger**

3.4.1 Gældende ret

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

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

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

Det følger af vejlovens § 17 a, stk. 1, at Vejdirektoratets etablering, udvidelse eller ændring af statslige vejanlæg og dertil knyttede projekter, der er omfattet af lovens bilag 1, som bl.a. på grund af deres art, dimensioner eller placering kan forventes at få væsentlige indvirkninger på miljøet, kræver en vurdering af projektets indvirkning på miljøet samt administrativ tilladelse.

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

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

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

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

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

One stop shop-bekendtgørelsen er udstedt i medfør af vejlovens § 17 q og fastsætter regler om fælles og samordnede procedurer for miljøkonsekvensvurdering af projekter, hvor der både gælder krav om miljøkonsekvensvurdering efter reglerne i vejlovens kapitel 2 a og krav om vurdering efter regler, der implementerer habitatdirektivet eller [Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/147/EF af 30. november 2009 om beskyttelse af vilde fugle (](https://pro.karnovgroup.dk/b/documents/abs/EUDIR2009147)herefter fuglebeskyttelsesdirektivet). Væsentlighedsvurdering og eventuel konsekvensvurdering indgår i miljøkonsekvensrapporten. Projekter, der vedtages ved anlægslov, er ikke omfattet af one stop shop-bekendtgørelsen, men rapporten skal leve op til de indholdsmæssige krav i VVM-direktivet, fuglebeskyttelsesdirektivet og habitatdirektivet.

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

Hvis det i væsentlighedsvurderingen ikke kan udelukkes, at et projekt kan påvirke et Natura 2000-områdes bevaringsmålsætning væsentligt, skal der herefter udarbejdes en konsekvensvurdering. Konsekvensvurderingen skal forholde sig konkret til, om projektet skader det konkrete udpegningsgrundlag for det berørte Natura 2000-område. Hvis konsekvensvurderingen viser, at projektet væsentligt skader et Natura 2000-område (udpegningsgrundlaget), kan projektet ikke gennemføres, medmindre betingelserne i direktivets artikel 6, stk. 4, for at fravige beskyttelsen af Natura 2000-området er opfyldt.

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

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

3.4.2 Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

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

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

Projektets indvirkninger på miljøet er beskrevet og vurderet i de miljømæssige undersøgelser, dvs. miljøkonsekvensrapporten. Omlægning af jernbanen Langå – Struer på en ca. 800 m strækning er omfattet af miljøkonsekvensvurderingen for det samlede anlægsprojekt nævnt i § 1, stk. 1, og følger derfor reglerne i vejlovens kapitel 2 a.

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

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

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

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

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

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

**3.5 Forholdet til anden lovgivning**

3.5.1 Gældende ret

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

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

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

Som følge af § 35, stk. 1 i lov om planlægning, jf. lovbekendtgørelse nr. 572 af 29. maj 2024 (herefter planloven), vil etablering af visse dele af et anlægsprojekt beliggende i landzone kræve en landzonetilladelse. Herudover vil der i nogle tilfælde opstå behov for ændringer i kommune- og lokalplaner. Planlovens bestemmelser om kommune- og lokalplaner indeholder bl.a. regler om vedtagelse af nye planer, ændringer i eksisterende planlægning og dispensation fra eksisterende planlægning.

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

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

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

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

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

[Naturbeskyttelseslovens § 26 a](https://pro.karnovgroup.dk/b/documents/rel/LBKG20221392_P26A) indeholder regler om nedlæggelse af veje og stier, herunder regler om, at der forud for nedlæggelse skal ske anmeldelse til kommunalbestyrelsen, der kan nedlægge forbud mod nedlæggelse af veje og stier.

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

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

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

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

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

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

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

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

§§ [8](https://pro.karnovgroup.dk/b/documents/abs/LBKG2023690_P8)-[13 i lovbekendtgørelse nr. 690 af 26. maj 2023](https://pro.karnovgroup.dk/b/documents/abs/LBKG2023690_P13) om skove med senere ændringer (herefter [skovloven](https://pro.karnovgroup.dk/b/documents/rel/LBKG2023690)) fastsætter regler om anvendelsen af fredskovspligtige arealer, herunder om pligt til at holde arealet bevokset med træer og begrænsninger i adgangen til at foretage hugst. [Skovlovens §§ 26](https://pro.karnovgroup.dk/b/documents/rel/LBKG2023690_P26)-[28](https://pro.karnovgroup.dk/b/documents/rel/LBKG2023690_P28) fastsætter endvidere regler om beskyttelse af skovnaturtyper og levesteder for arter i internationale naturbeskyttelsesområder og beskyttelse af andre former for naturmæssigt særlig værdifuld skov. Miljøministeren har kompetence til at dispensere fra nærmere bestemte bestemmelser i [skovloven](https://pro.karnovgroup.dk/b/documents/rel/LBKG2023690), jf. lovens § 38.

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

Med museumsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 358 af 8. april 2014, sikres væsentlige bevaringsværdier på land og til havs. Kapitel 8 og 8 a i museumsloven omhandler bl.a. sikring af kultur- og naturarven i forbindelse med den fysiske planlægning og forberedelse af jordarbejder mv., samt om bevaring af fortidsminder og sten- og jorddiger. Loven foreskriver i kapitel 8 og 8 a bl.a., at der skal søges dispensation til tilstandsændringer af beskyttede diger og fortidsminder. Det følger af museumsloven, at anlægsmyndigheden, hvis der under anlægsarbejdet fremkommer arkæologiske fund, skal standse arbejdet i det omfang, det berører fortidsmindet. Fundet vil herefter skulle anmeldes til kulturministeren (ved Slots- og Kulturstyrelsen). Kompetencen til at vurdere bevaringsværdige hensyn varetages efter museumsloven af kulturministeren (ved Slots- og Kulturstyrelsen).

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

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

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

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

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

[Lovbekendtgørelse nr. 116 af 6. februar 2020](https://pro.karnovgroup.dk/b/documents/abs/LBKG2020116) om landbrugsejendomme (herefter [landbrugsloven](https://pro.karnovgroup.dk/b/documents/rel/LBKG2020116)) indeholder bl.a. regler om jordfordeling og landbrugspligt. Ved anlæg på arealer, der er pålagt landbrugspligt, kan landbrugspligten ophæves efter reglerne i [landbrugslovens kapitel 5](https://pro.karnovgroup.dk/b/documents/rel/LBKG2020116_KAP5).

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

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

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

3.5.2 Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

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

Der er i henhold til habitatdirektivets artikel 6, stk. 3, foretaget en væsentlighedsvurdering af anlægsprojektets påvirkning på Natura 2000-områderne N40, Karup Å, Kongenshus og Hessellund Heder, N30 Lovns Bredning, Hjarbæk Fjord og Skals Ådal samt N38 Bredsgård Sø.

Der er i væsentlighedsvurderingen vurderet, at det kan udelukkes, at projektet har en væsentlig påvirkning af Natura 2000-områderne N40, N30 og N38. Der er derfor ikke foretaget en konsekvensvurdering for at afgøre, om projektet er skadeligt for områdets udpegningsgrundlag jf. habitatdirektivets artikel 6.

Der er i henhold til habitatdirektivets artikel 6, stk. 3, foretaget en konsekvensvurdering af projektets påvirkning på Natura 2000-områderne N39, Mønsted og Daugbjerg Kalkgruber samt Mønsted Ådal, N36 Nipgård Sø, N40 Karup Å, Kongenshus og Hessellund Heder, N35 Hald Ege, Stanghede og Dollerup Bakker, N30 Lovns Bredning, Hjarbæk Fjord og Skals Ådal, N33 Tjele Langsø og Vinge Møllebæk samt N38 Bredsgård Sø. Det er ved konsekvensvurderingen vurderet, at projektet ikke er skadeligt for områdernes udpegningsgrundlag, jf. habitatdirektivets artikel 6.

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

Der er i forbindelse med miljøkonsekvensvurderingen ikke konstateret direkte påvirkning af bilag IV-arter inden for de arealer, som forventes påvirket af anlægsarbejdet.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

**3.6 Ledninger**

3.6.1 Gældende ret

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

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

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

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

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

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

I dom af 15. februar 2022 (UfR 2022.1635 H - dommen om Aalborg Kloak) udtalte Højesteret, at det ulovbestemte gæsteprincip er udviklet i retspraksis med sigte på tilfælde, hvor tilladelsen til ledningsejeren beror på en aftale med arealejeren og må ses i lyset af det gavemoment, der kan ligge i en sådan aftale. Gæsteprincippet er en udfyldningsregel og finder derfor kun anvendelse, hvis ikke andet fremgår eller kan udledes af den pågældende aftale. Højesteret fastslog, at anbringelse af ledninger, der beror på en offentligretlig afgørelse (landvæsenskommissionskendelse) truffet med hjemmel i lov, ikke kan begrunde en anvendelse af det ulovbestemte gæsteprincip, da de hensyn, der ved aftaler mellem ledningsejer og arealejer om anbringelse af ledninger kan begrunde anvendelse af det ulovbestemte gæsteprincip, herunder det nævnte gavemoment, ikke i almindelighed kan overføres på sådanne tilfælde. I disse tilfælde er der en formodning for, at arealejeren selv skal betale for ledningsomlægning, der sker på arealejerens foranledning, og det kræver særlige holdepunkter i den offentligretlige afgørelse, hvis dette udgangspunkt skal fraviges.

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

3.6.2 Transportministeriets overvejelse og den foreslåede ordning

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

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

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

**4. Konsekvenser for opfyldelsen af FN’s verdensmål**

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

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

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

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

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

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

**5. Økonomiske konsekvenser og implementeringskonsekvenser for det offentlige**

Implementeringskonsekvenserne for det offentlige vil omfatte alle aktiviteter for Vejdirektoratet som bygherre, mens en række øvrige berørte myndigheder skal behandle ansøgninger i relation til gennemførelse af anlægsprojektet. Efter færdiggørelsen af anlægsprojektet vil Vejdirektoratet have opgaver med drift og vedligeholdelse af statsvejen omfattet af anlægsloven. Ligeledes vil Viborg Kommune og Silkeborg Kommune fremadrettet have opgaver med drift og vedligehold af de dele af statsvejene rute 12, rute 13 og rute 16, som foreslås nedklassificeret til kommuneveje.

**5.1 Anlægsøkonomi og tidsplan**

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

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

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

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

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

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

I henhold til principperne i ny anlægsbudgettering har eksterne rådgivningsteams gennemført ekstern kvalitetssikring af miljøkonsekvensvurderingen. Den overordnede konklusion af kvalitetssikringen er, at der ikke er fundet vægtige forhold, som forhindrer, at anlægsprojektet sendes til godkendelse i det politiske system.

5.1.1 Anlægsøkonomi for projektet

Det samlede anlægsbudget for projektet er beregnet til 5.053 mio. kr. (FFL-25, vejindeks 146,51). Den centrale reserve placeres hos transportministeren, mens Vejdirektoratet råder over ankerbudgettet.

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Basisoverslag | Ankerbudget(basisoverslag + 10 pct.) | Samlet anlægsbudget(basisoverslag + 15 pct.) |
| 4.394 | 4.833 | 5.053 |

Tabel 1. Basisoverslag, ankerbudget og samlet anlægsbudget for projektet i mio. kr. (FFL-25, vejindeks 146,51).

Projektet vil kunne gennemføres på ca. 9 år fra anlægslovens ikrafttrædelse. Her vil der indledningsvist skulle bruges 3 - 4 år på udbud, geotekniske boringer, detailprojektering, besigtigelse og ekspropriation mv. Herefter vil anlægsarbejdet kunne startes op, samtidig med at den videre detailprojektering fortsættes. Anlægsarbejdet vil kunne færdiggøres inden for en periode på ca. 6 år.

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

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

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

2034: Forventet åbning

2035: Færdiggørelse af projektet

Tidsplanen konsolideres endeligt i forbindelse med detailprojektering af projektet.

|  |  |
| --- | --- |
| **År**  |  **Anlægsbevilling****mio. kr.** |
| 2025 | 10 |
| 2026 | 50 |
| 2027 | 152 |
| 2028 | 455 |
| 2029 | 505 |
| 2030 | 808 |
| 2031 | 809 |
| 2032 | 809 |
| 2033 | 808 |
| 2034 | 556 |
| 2035 | 91 |

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

Som en del af miljøkonsekvensvurderingen er der gennemført en samfundsøkonomisk analyse, som er en systematisk vurdering af et tiltags fordele og ulemper for samfundet, hvor en række udvalgte effekter omregnes til kroner og øre. Foruden anlægsomkostninger og driftsøkonomi indgår også brugereffekter, gener i anlægsperioden, eksterne effekter og øvrige effekter herunder miljøeffekter m.m. i den samfundsøkonomiske analyse. Den samfundsmæssige forrentning er beregnet til 1,5 pct., og nettonutidsværdien er opgjort til -1.272 mio. kr. (FFL-2025, indeks 146,51). Notat om de trafikale og samfundsøkonomiske effekter ligger tilgængelig på Vejdirektoratets hjemmeside under projektet for Klode Mølle – Viborg - Løvel.

**5.2 Anlægsprojektets økonomiske og implementeringskonsekvenser for det offentlige**

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

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

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

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

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

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

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

**6. Regionale konsekvenser**

Det foreslåede anlægsprojekt vil skabe bedre vejforbindelser i Midtjylland. Dette vurderes at skabe bedre muligheder for at rekruttere specialiseret arbejdskraft til områdets virksomheder, ligesom det også vil gøre det mere attraktivt for beboere i området at pendle til arbejdspladser udenfor området.

**7. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet mv.**

Det foreslåede anlægsprojekt vil medføre positive økonomiske konsekvenser for erhvervslivet, idet virksomheder med store transportbehov vil opnå fordele i form af bedre regularitet og kortere transporttider. Særligt transportvirksomhederne kan forvente en effektiviseringsgevinst.

Ligeledes forventes en midtjysk motorvej at være til gavn for virksomheder, der tiltrækker et stort publikum, f.eks. turistattraktioner og lufthavne.

Bedre vejforbindelser vurderes desuden at medvirke til, at områdets virksomheder lettere kan tiltrække specialiseret arbejdskraft.

Anlægsarbejdet vil blive tilrettelagt med videst mulig hensyntagen til fremkommeligheden for trafikken. Indskrænkning i trafikken på den eksisterende rute 13 i anlægsperioden vil være begrænset, og forventes kun at medføre minimale negative konsekvenser for erhvervslivet.

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

Lovforslaget medfører administrative konsekvenser for erhvervslivet. Konsekvenserne består i, at projektet nævnt i § 1 efter færdiggørelsen kan føre til mindre trængsel og mere pålidelig rejsetid, men vil også i anlægningsperioden medføre mindre gener for erhvervslivet som anvender vejstrækningen.

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

**8. Administrative konsekvenser for borgerne**

Lovforslaget vil have negative administrative konsekvenser for borgerne.

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

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

**9. Klimamæssige konsekvenser**

Danmarks klimaaftryk opgøres fra produktionssiden, jf. den danske målsætning om at reducere udledningen af CO2-ækvivalenter med 70 pct. i 2030 i forhold til niveauet i 1990, jf. lov om klima, jf. lovbekendtgørelse nr. 2580 af 13. december 2021 (herefter klimaloven). Med denne tilgang vil transportsektorens udledning fra et anlægsprojekt primært omfatte det transportarbejde, der sker ved anvendelsen af anlægget efter ibrugtagning, mens udledninger fra etableringen af anlægget indgår som strukturel effekt under andre sektorer i det omfang udledningerne sker i Danmark.

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

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

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

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

Vejdirektoratet har beregnet den samlede CO2e-udledning fra anlægsarbejdet til 260.000-288.000 ton alt efter i hvilken grad forventningerne til den teknologiske udvikling indfris. Størstedelen af udledningen er fra produktion af materialer til motorvejsprojektet. De øvrige udledninger kommer fra transport af materialer, inkl. jordtransporter samt emissioner fra entreprenørmateriel.

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

**10. Miljø- og naturmæssige konsekvenser**

Miljøkonsekvensrapporten omhandler de forventede miljømæssige konsekvenser ved anlæg af en motorvej mellem Klode Mølle og Løvel vest om Viborg, jf. lovens § 1. Lovforslaget medfører i øvrigt ikke miljømæssige konsekvenser.

**10.1 Planforhold**

Anlægsprojektet er beliggende i landzone. Anlægsprojektet forløber igennem tre kommuner; Ikast-Brande, Silkeborg og Viborg kommuner, og berører kun få arealer omfattet af kommuneplanrammer og lokalplaner.

Det er hovedsageligt landområder, der berøres af anlægsprojektet.

I Viborg Kommune berører anlægsprojektet en kommuneplanramme for blandet bolig- og erhvervsområde (FIND.C2.01) ved Finderup. Anlægsprojektet vil inddrage ca. 0,28 ha af det kommuneplanlagte areal. Arealinddragelsen vurderes ikke at stride imod kommuneplanrammens formål.

I Viborg Kommune berører anlægsprojektet desuden en lokalplan for tekniske anlæg (Lokalplan 304) ved Skansen lige nord for Frederiks. Der inddrages ca. 1.400 m² af det lokalplanlagte areal, der er udlagt til to vindmøller mellem Frederiks og Skelhøje. Arealet, der inddrages, udgør adgangsvej til de to vindmøller.

For en samlet oversigt over lokalplaner og kommuneplanramme i nærheden af anlægsprojektet henvises til den digitale miljøkonsekvensrapport om planforhold og tekniske anlæg.

**10.2 Landskab og visuelle forhold**

10.2.1 Eksisterende forhold

Anlægsprojektet strækker sig gennem en række forskellige landskabsområder, der er karakteriseret ved samspillet mellem geologisk betingede strukturer, kulturbetingede strukturer samt rumlige og visuelle forhold i landskabet knyttet til bl.a. ådale, skov, topografi og arealanvendelse.

I sydvest forløber den nye motorvej gennem et landskab, der er kendetegnet ved et jævnt landbrugs- og plantagelandskab. Langs hovedopholdslinjen er landskabet præget af små bakketoppe og små søer, mens det i nord er kendetegnet ved højtliggende, storbakket terræn med dybe tunneldale og højtliggende morænebakker.

De store plantager, markante dalstrukturer og det småbakkede terræn langs isranden udgør særligt karakteristiske og oplevelsesrige landskabselementer. Landskabets vigtighed er derfor høj for disse områder, hvilket gør områderne sårbare over for fysiske ændringer.

I nord og nordvest er landbrugslandskabet flere steder præget af eksisterende tekniske anlæg.

Anlægsprojektet forløber på flere dele af strækningen igennem landskaber, der er udpeget som bevaringsværdige landskaber, geologisk bevaringsværdige landskaber værdifulde geologiske områder samt specifikke og nationale geologiske interesseområder.

10.2.2 Påvirkning i anlægsperioden

Anlægsprojektet vil påvirke landskabets karakter og de visuelle forhold i og omkring linjeføringen mellem Klode Mølle og Løvel.

I anlægsperioden vil påvirkningen af landskabet komme fra selve anlægsaktiviteten, der i omfang og karakter varierer langs strækningen. Den visuelle påvirkning er meget varierende på strækningens forløb, og der er derfor foretaget en vurdering af de forskellige delstrækninger langs ruten, bl.a. på strækningen mellem Klode Mølle og Søndre Knudstrup, ved plantageområdet ved Skyggevej, i dallandskabet ved Åresvad, hvor der etableres en landskabsbro, og i forbindelse med anlæg af to brooverføringer ved henholdsvis Fallevej og Hellerupvej.

Anlægsaktiviteterne vil bl.a. bestå i rydning af skov, terrænreguleringer, transport af jord og materialer, anlæg af midlertidige arbejdsarealer, nedrivning af bygninger samt etablering af tilslutningsanlæg og brooverføringer.

Anlægsaktiviteterne vurderes at medføre visuelle forstyrrelser i anlægsperioden, der primært vil være knyttet til områderne omkring vejanlægget. Anlægsaktiviteterne vurderes på dele af strækningen at blive skærmet af de omkringliggende plantager.

Da anlægsperioden er begrænset til en varighed på 3-4 år, vurderes påvirkningen på landskabet og de visuelle forhold i anlægsperioden samlet set at være mindre, men med lokale moderate påvirkninger.

10.2.3 Påvirkning i driftsfasen

Den nye motorvej forløber igennem varierende landskaber, og den visuelle påvirkning af landskabet er derfor forskellig i landskabet langs strækningen.

Graden af forstyrrelse varierer langs strækningen. Stedvis medfører den nye motorvej en høj grad af forstyrrelse, særligt i områder hvor der sker store terrænbearbejdninger og broanlæg, der kan bryde særlige udsigtsmuligheder på tværs af landskabet, og som dermed også kan have en betydelig visuel påvirkning af landskabet. Her vurderes graden af forstyrrelse at være moderat til væsentlig. Andre steder, hvor vejen i høj grad indpasses i landskabets eksisterende terræn og bevoksningsstrukturer, vurderes graden af forstyrrelse at være begrænset til moderat.

Den nye motorvej strækker sig igennem bevaringsværdige landskaber, værdifulde kulturmiljøer og landskaber med geologisk bevaringsværdi. Det gælder særligt landskaberne i og omkring plantagerne, som ofte er udpeget som særligt bevaringsværdige. Varigheden af påvirkningen vil være permanent. Det vurderes, at påvirkningen at være væsentlig.

Anlægsprojektet vurderes samlet set at medføre en moderat påvirkning på landskabets karakter og visuelle forhold i driftsfasen, men med lokale variationer hvor påvirkningen enten er begrænset eller væsentlig.

**10.3 Arkæologi og kulturarv**

10.3.1 Eksisterende forhold

I den sydlige ende af undersøgelseskorridoren i Silkeborg Kommune, ligger der flere beskyttede fortidsminder med tilhørende beskyttelseslinjer. De beskyttede fortidsminder er centreret rundt områderne Grathe, Nørre Knudstrup, vest for Thorning og vest for Neder Hvam i Stendal, Havredal og Ulvedal Plantager. Fortidsminderne består primært af rundhøje fra oldtiden, hulveje, vadesteder og hærvejsstrøg, der alle har en fortidsmindebeskyttelseslinje omkring sig. Nord for Grathe Hede findes der også en beskyttet forsvarsvold fra middelalderen og tidligere spor af hulvej og en vejkiste.

I Viborg Kommune ligger fortidsminderne spredt langs undersøgelseskorridoren, dog er de fleste centreret om plantagerne langs undersøgelseskorridoren. I den østlige kant af Havredal Plantage er der bevaret et unikt bælte af gravhøje, der omfatter mere end 40 enkeltgravshøje, som sandsynligvis følger den oprindelige linjeføring af Hærvejen. De fleste beskyttede fortidsminder har tilhørende beskyttelseslinjer, dog findes et fortidsmindepunkt uden beskyttelseslinje - en kirketomt fra middelalderen øst for Rogenstrup i den nordlige del af undersøgelseskorridoren.

Der er ingen registrerede fortidsminder inden for undersøgelseskorridoren i Ikast-Brande Kommune.

Der er tre kulturarvsarealer, der delvist ligger inden for undersøgelseskorridoren. I den sydlige ende af undersøgelseskorridoren vest for Grathe, ligger en mindre del af et kulturarvsareal inden for undersøgelseskorridoren. Kulturarvsarealet omfatter området omkring Kong Knaps Dige og skrænten ned til Haller Å og er af regional betydning. Ved Havredal berøres et kulturarvsareal bestående af flere gravhøjsgrupper af national betydning. I den nordlige ende af undersøgelseskorridoren ligger kulturarvsarealet Løgstrup Sø delvist inden for undersøgelseskorridoren. Dette omfatter et bronzealderkulturlandskab med international betydning.

10.3.2 Påvirkning i anlægsperioden

Anlægsarbejdet vil påvirke 27 fortidsmindebeskyttelseslinjer, hvoraf 23 er rundhøje fra oldtiden. Dertil er der en rundhøj fra stenalderen, en langhøj fra oldtiden, et udateret hjulspor og en gravrøse fra oldtiden. Det midlertidige vejanlæg og arbejdsareal inddrager i alt ca. 5,1 ha areal af fortidsmindebeskyttelseslinjer.

Fortidsmindebeskyttelseslinjer for beskyttede fortidsminder, der inddrages midlertidigt til arbejdsareal, reetableres efter endt anlægsarbejde. Påvirkningen vurderes at være ubetydelig, da der alene er tale om en kortvarig påvirkning, der ikke vil påvirke selve fortidsmindet permanent.

Linjeføringen berører fire fredede fortidsminder, der bliver helt eller delvist inddraget af det midlertidige vejareal.

Hvor det midlertidige anlægsarbejde inddrager hele eller dele af fortidsminder, forventes påvirkningen at være permanent. Det forventes, at det midlertidige arbejdsareal kan begrænses og tilpasses i den videre proces, så fortidsminder ikke berøres direkte. Dertil vil fortidsminder blive afmærket i felten, så det sikres at køretøjer/maskiner ikke uforvarende påvirker fortidsmindet.

På grund af de mange registrerede fund og fortidsminder både i og i nærheden af linjeføringen, anser museerne det som sandsynligt, at der udover de allerede registrerede fortidsminder, vil være yderligere skjulte fortidsminder, der i henhold til museumslovens § 27 enten skal bevares eller undersøges inden anlægsarbejdet går i gang.

Anlægsarbejderne vil inddrage dele af 30 beskyttede sten- og jorddiger, hvoraf 8 sten- og jorddiger kun bliver berørt af det midlertidige anlægsareal. Flere af digerne er af en sådan størrelse, at de bliver berørt af vejanlægget på forskellige steder.

Det midlertidige arbejdsareal til linjeføringen berører en mindre del af kulturarvsarealet ved Havredal. Kulturarvsarealet består af flere gravhøjsgrupper af national betydning.

Det arkæologisk ansvarlige museum forventes at stille krav til arkæologiske forundersøgelser inden for den del af arbejdsarealet, der ligger inden for kulturarvsarealer, således at arealet er frigivet inden anlægsarbejdet påbegyndes.

Samlet vurderes det, at påvirkning af kulturarvsarealet inden for projektområdet kan afværges ved, at der udføres arkæologiske forundersøgelser med mulighed for yderligere udgravninger, inden anlægsarbejdet påbegyndes.

10.3.3 Påvirkning i driftsfasen

Der er ved placeringen af linjeføringen taget hensyn til ikke at berøre beskyttede fortidsminder som gravhøje, herunder er det forsøgt at mindske fragmenteringen af sammenhængende grupper af gravhøje.

Ved Rogenstrup har dette dog ikke været muligt, og linjeføringen passerer i disse to områder mellem en række gravhøje. Der er allerede i dag en delvis fragmentering fra det eksisterende vejnet, men påvirkningen vil med en ny motorvej blive øget og vurderes derfor at være moderat.

10.3.4 Afværgeforanstaltninger

Linjeføringen berører fire beskyttede fortidsminder, der bliver helt eller delvist inddraget af det midlertidige vejareal. Det forventes dog, at arbejdsarealet kan tilpasses i den videre detailprojektering, således at selve fortidsminderne ikke berøres direkte.

Det skal sikres, at fortidsminderne bliver afmærket i felten, så køretøjer/maskiner ikke uforvarende påvirker fortidsminderne.

Diger, der alene påvirkes i anlægsperioden af arbejdsveje og arbejdspladsarealer, vil blive retableret efter endt anlægsarbejde. Afskårne diger vil blive afsluttet, så det ligner det resterende dige med materialer fra den nedbrudte del. Selvom digernes autencitet derved ikke er intakt, bevares deres værdi i landskabet.

**10.4 Befolkning, sundhed og materielle goder**

10.4.1 Eksisterende forhold.

Den eksisterende rute 13 er trafikalt belastet, særligt på strækningen nærmest Viborg, og fremkommeligheden er dårlig på grund af lastbiltrafikken og til tider også af langsomt kørende køretøjer f.eks. traktorer og landbrugsmaskiner.

10.4.2 Påvirkning i anlægsperioden

I anlægsperioden vil området omkring projektområdet være præget af anlægsarbejderne bestående i mere tung trafik på vejene samt støj, vibrationer, støv og lys fra anlægsaktiviteterne. Det vil have betydning for naboer til anlægsarbejderne, herunder boliger, erhverv, rekreative interesser mv. i de nærliggende områder.

Støj fra anlægsarbejderne vil kunne påvirke ca. 83 boliger med støjniveauer over 70 dB(A), som er grænseværdien for støjende anlægsarbejder. Ved særligt støjende arbejder ved etablering af bygværker som broer vil yderligere 18 boliger kunne blive påvirket af støjniveauer over 70 dB(A). Støjen vil dog langt overvejende forekomme i dagtimerne og for de fleste boliger i kortere delperioder i løbet af hele anlægsperioden. Påvirkningen af menneskers sundhed vurderes derfor at være begrænset.

Påvirkning fra støv og emissioner samt lys fra anlægsarbejdet og ændrede adgangsforhold i anlægsperioden vurderes at være lokale og kortvarige. Påvirkningerne vurderes derfor at være begrænsede.

I anlægsperioden vil der forekomme mindre gener i form af mindre perioder med trængsel og længere rejsetid.

10.4.3 Påvirkning i driftsfasen

Landbruget udgør et stort og vigtigt erhverv i området omkring en kommende motorvej, idet hovedparten af motorvejen anlægges i åbent land, der i stort omfang dyrkes med forskellige afgrøder. Der inddrages ca. 323 ha landbrugsjord.

En motorvej vurderes at få en positiv betydning for erhvervslivet i form af bedre infrastruktur vest om Viborg, særligt for virksomheder i Viborg, men også virksomheder i de mindre bysamfund langs strækningen vurderes at ville få gavn af en bedre infrastruktur i området.

Ved anlæg af en motorvej mellem Klode Mølle og Løvel vurderes der at ske en aflastning af rute 13, som vil medføre færre gener med fremkommelighed end i dag.

En ny midtjysk motorvej vil medføre, at erhvervslivet får adgang til mere arbejdskraft, større kundeopland og nemmere adgang til kunderne, og desuden reducere virksomhedernes omkostninger og risikoen for forsinkelser på grund af trafikale hændelser.

I driftsfasen vil de nærliggende områder langs den nye motorvej være påvirket af støj og lys fra trafikken. Det vil have betydning for naboer til motorvejen, herunder boliger og rekreative områder. Det vurderes på baggrund af støjkortene, at motorvejen hovedsageligt vil påvirke enkeltboliger i det åbne land langs motorvejen. Samlet set betyder en ny motorvej, at der i 2040 vil være 18 færre boliger, der vil være støjbelastet over grænseværdien på 58 dB, end hvis motorvejen ikke anlægges. Det vil ikke være fuldstændigt de samme boliger, idet en del boliger vil opleve reduktioner i støjbelastningen og andre boliger en stigning.

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

Emissionerne fra drift af en ny motorvej vil have en mindre påvirkning af luftkvaliteten lokalt omkring vejen og dermed også på befolkningen og sundheden generelt.

Lys fra trafikken vurderes at have en ubetydelig påvirkning af befolkningen og menneskers sundhed, da der ikke etableres belysning af den nye motorvej, og lysgener fra bilernes lygter vurderes at være ubetydelig.

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

**10.5 Friluftsliv og rekreative forhold**

10.5.1 Eksisterende forhold

Der findes en lang række organiserede friluftslivsaktiviteter, der udøves i området omkring linjeføringen. Der er ligeledes et mere uorganiseret friluftsliv samt jagt og fiskeri.

Områdets større naturområder med offentlig adgang er Kompedal Plantage, Buchwalds Plantage og Morville Plantage.

Der er desuden en række hærvejsvandreruter m.fl. og en række cykelstier og cykelruter.

10.5.2 Påvirkning i anlægsperioden

I anlægsperioden inddrages areal fra Finderup Spejdercenter, og spejderhytten Knasten nedlægges. Finderup Spejdercenter og overnatningspladsen ved Christianshøjvej ligger tæt ved arbejdsarealet og bliver i mindre omfang påvirket af støj. Nedlæggelse af spejderhytten Knasten vurderes at være en omfattende påvirkning.

Der inddrages mindre, perifere arealer fra de større plantager Kompedal Plantage, Buchwalds Plantage og Morville Plantage til arbejdsarealer og vejanlæg, og der vil være støj fra anlægsarbejdet.

Der er udpeget støjfrit område og stilleområde ved Kompedal Plantage samt støjfrie områder ved Kongens Hus og omkring Hald Sø. I anlægsperioden vil særligt støjende aktiviteter som ramning af spuns kunne medføre hørbar støj i de støjfrie områder, som dog vurderes at være ubetydelig.

I Viborg Kommunes kommuneplan er der udpeget arealer i og omkring Viborg til Viborg Naturpark og Det Grønne Ø til rekreative formål. Desuden har alle tre kommuner udpeget områder omfattet af kommuneplanrammer eller lokalplaner med rekreative formål. De nærmest beliggende områder vil kunne blive udsat for støj i anlægsperioden. Påvirkningen for de rekreative aktiviteter i områderne vurderes dog at være ubetydelig til mindre.

Anlægsarbejderne nødvendiggør, at flere rekreative stier og ruter, herunder cykelstier, vandreruter, nationale, regionale og lokale ruter omlægges. Påvirkningen vurderes at være ubetydelig, da omlægningerne er midlertidige, og der skiltes om mulige omveje.

10.5.3 Påvirkning i driftsfasen

I driftsfasen vil motorvejen være en permanent, fysisk barriere i landskabet, og der vil være støj fra det nye vejanlæg. Den primitive overnatningsplads ved Christianshøjvej og Finderup Spejdercenter bliver påvirket af støj i moderat omfang. Den del af stilleområdet ved Kompedal Plantage og Hald Sø, der ligger tættest på motorvejen vil blive påvirket af støj i mindre omfang (mindre end 53 dB).

Alle stier og rekreative ruter opretholdes i driftsfasen, hvor de krydser motorvejen på broer eller i tunneller. For Hærvejens vandrerute, den Danske Pilgrimsrute og for Viborg cykelstjerneruten Hede Grube turen vurderes påvirkningen moderat, da ruterne i driftsfasen vil være permanent omlagt til nye forløb på kortere strækninger.

**10.6 Støj og vibrationer**

10.6.1 Eksisterende forhold

Ved den eksisterende rute 13 er der i alt 2.580 boliger med et støjniveau over 53 dB i basissituationen, og heraf er 539 støjbelastede over 58 dB, og 50 boliger er stærkt støjbelastede med et støjniveau over 68 dB. Støjbelastningstallet er beregnet til 190.

De fleste støjbelastede boliger ligger langs rute 13 gennem Viborg syd og Viborg vest, men der er også forholdsvis mange støjbelastede boliger i de mindre byer Nørre Knudstrup, Thorning, Birgittelyst og Hald Ege. De stærkt støjbelastede boliger ligger tæt på rute 13 langs hele strækningen mellem Klode Mølle og Løvel, dog med større koncentration i Nørre Knudstrup og Thorning.

10.6.2 Påvirkning i anlægsperioden

Der vil opstå støj i forbindelse med anlægsarbejderne.

I anlægsperioden er støj og vibrationer vurderet for de anlægsaktiviteter, som forventes at kunne medføre væsentlige påvirkninger i omgivelserne. Det er vurderet, at boliger, som ligger nærmere end 45 meter fra det strækningsrelaterede anlægsarbejde eller 80 meter fra et bygværk, risikerer at blive påvirket over kriterieværdien på 70 dB(A). Ved nedramning af spuns eller pæle kan arbejdet medføre støjbelastning af boliger, som ligger inden for en afstand af 200 meter fra arbejdsstedet.

Ved eventuelt nødvendigt anlægsarbejde uden for normal arbejdstid vil kriterieværdien på 40 dB kunne blive overskredet inden for ca. 850 meter fra strækningsrelateret anlægsarbejde eller almindeligt konstruktionsarbejde og inden for 1.800 meter fra nedramning af spuns eller pæle.

Det vurderes, at ca. 83 boliger kan blive påvirket af støjniveauer over 70 dB(A) i forbindelse med det strækningsrelaterede arbejde i hele anlægsperioden. Disse boliger er primært beliggende ved krydsende veje, hvor der skal udføres bygværker og vejomlægninger, her iblandt Fallevej, Jegstrupvej og Skivevej.

Det vurderes desuden, at 18 boliger kan blive påvirket af støj og mærkbare vibrationer over grænseværdierne, og 1 bolig kan blive påvirket af bygningsskadelige vibrationer. Disse påvirkninger kommer fra anlægsarbejderne ved 11 af de 39 bygværker langs linjeføringen, og de skyldes hovedsageligt ramning af spuns og pæle.

10.6.3 Påvirkning i driftsfasen

De støjmæssige konsekvenser i driftsfasen er vurderet ud fra beregningerne af vejstøj og opgørelserne af støjbelastede boliger i undersøgelsesområdet. Beregningerne er baseret på den forventede trafikudvikling frem til 2040. Der er foretaget en analyse af mulige støjskærme, men ingen af de undersøgte skærme blev valgt, fordi den skærmende effekt blev fundet begrænset.

Det vurderes, at motorvejen generelt vil medføre en støjpåvirkning på 58 dB eller derover inden for en afstand af ca. 250 meter fra vejen og en støjpåvirkning på 53 dB eller derover inden for en afstand af ca. 500 meter fra vejen. Generelt er disse områder i forvejen ikke – eller kun i mindre grad – støjbelastede fra eksisterende veje, og det nye vejanlæg vil derfor medføre en stor påvirkning i området omkring linjeføringen. Ændringen i vejstøjniveauet på grund af den nye motorvej kan derfor være i størrelsesordenen af ca. 20 dB.

Det fremgår af støjberegningerne, at der er i alt 2.414 boliger med et støjniveau over 53 dB når motorvejen er anlagt, og heraf er 555 støjbelastede over den vejledende grænseværdi på 58 dB, og 34 boliger vil være stærkt støjbelastede med et støjniveau over 68 dB.

Foruden optælling af antallet af støjbelastede boliger ved de forskellige beregningsscenarier, anvendes det såkaldte støjbelastningstal (SBT) til at belyse projektets støjmæssige konsekvenser. Støjbelastningstallet er et udtryk for den samlede støjgene fra vejtrafik i et undersøgt område. Støjbelastningstallet for motorvejsprojektet er beregnet til 174, hvilket er et fald på 22 i forhold til referencesituationen i 2040, hvor motorvejen ikke anlægges. Dvs. at de støjmæssige konsekvenser ved anlæg af motorvejen samlet set falder, når trafikken fremskrives til 2040 i forhold til, hvis anlægsprojektet ikke gennemføres.

10.6.4 Afværgeforanstaltninger

Der etableres en støjisoleringsordning til støjbelastede boliger. Lydisolering omfatter typisk udskiftning af vinduer og forbedring af facaden for at reducere det indendørs støjniveau. Støjisolering iværksættes for boliger, som har et højt støjniveau (>63 dB). Det drejer sig om boliger, hvor det enten ikke skønnes hensigtsmæssigt at etablere støjafskærmning, eller hvor en støjskærm ikke har en tilstrækkelig effekt.

Se nærmere i pkt. 10.13 Støjisoleringsordningen.

**10.7 Natur og biodiversitet**

10.7.1 Eksisterende forhold

Der er foretaget botaniske besigtigelser på 94 terrestriske § 3-lokaliteter. Heraf er 69 af lokaliteterne i dag vejledende registreret på Danmarks Miljøportal. De 25 af lokaliteterne er udvalgt til besigtigelse på baggrund af gennemgang af luftfoto eller er fundet relevante i forbindelse med feltbesigtigelserne.

Ud af de i alt 94 lokaliteter vurderes 79 lokaliteter at være § 3-beskyttede naturområder. Der er tale om henholdsvis: 17 enge, 30 moser (inkl. én sumpskov), 13 overdrev og 19 heder.

Naturtilstanden for langt de fleste lokaliteter i undersøgelseskorridoren er moderat (III) eller ringe (IV), og af de lysåbne naturtyper er kun 13 lokaliteter fundet til at være i en høj (I) eller god tilstand (II). For den ene lokalitet med sumpskovtype​ er den estimerede tilstand moderat (III). De primære hotspots i undersøgelseskorridoren for natur af god eller høj tilstand er henholdsvis den østlige del af Morville Plantage, naturarealerne omkring Jegstrup Bæk nær Ravnstrup og Sejrsmosen mellem Viborg og Løgstrup. I disse ligger lokaliteten med høj (I) beregnet naturtilstand og de områder, der huser den største koncentration af lokaliteter med god (II) beregnet naturtilstand.

Der er besigtiget 109 søer og vandhuller, der fremgår af den vejledende registrering af § 3-beskyttet natur. Der er derudover 30 søer og vandhuller, der ikke fremgår af den vejledende registrering af § 3-beskyttet natur, men som vurderes som værende beskyttet natur samt 5 lokaliteter, der ikke fremgår af den vejledende registrering af § 3-beskyttet natur og som ikke vurderes som værende beskyttet natur.

Derudover foreligger der fund af bilag IV-padder på yderligere fire lokaliteter, hvor der ikke er foretaget feltundersøgelser målrettet padder. Det drejer sig om fund af voksne individer af spidssnudet frø på terrestriske lokaliteter.

Den største koncentration af søer og vandhuller findes nord for Viborg på strækningen mellem Aalborgvej mod øst og Skivevej mod vest. Således ligger der på denne cirka 5 km lange strækning i alt 40 søer. Længere mod syd i undersøgelseskorridoren mellem Thorning og Frederiks er der også en stor koncentration af søer og vandhuller. På en strækning på cirka 6 km fra Havredalsvej i nord til Ulvedalsvej i syd er således i alt 31 lokaliteter.

Der blev registreret i alt fire forskellige bilag IV-paddearter ved undersøgelserne: strandtudse (1), løgfrø (3), spidssnudet frø (27) og stor vandsalamander (25).

Der er ved besigtigelser kortlagt særligt værdifulde skovområder med mange biostrukturer, som er vigtige for skovens biodiversitet. De særligt værdifulde skovområder er kategoriseret fra I-III, hvor I indikerer de mest værdifulde skovområder. Projektet medfører, at der skal fældes 8,5 ha skov i kategori I, og 9,2 ha i kategori II. De mest værdifulde skovområder ligger ved Morville Plantage, Gårsdal Krat og ved krydsning med Himmerlandsstien nær Rogenstrup. Påvirkningen på skove med særlig værdifuld skov vurderes at være moderat.

Ud over fredskov vil projektet også påvirke andre skovområder, som ligesom fredskov kan have en høj naturværdi. Nedlagte krat og levende hegn, der udgør en ledelinje for dyr, skal erstattes af nye, levende hegn.

10.7.2 Påvirkning i anlægsperioden

Anlægsprojektet vil berøre § 3-beskyttede naturområder, som omfatter søer, moser, enge, heder og overdrev. De beskyttede naturtyper kan blive påvirket af midlertidig arealinddragelse til arbejdsareal, herunder traktose samt midlertidig ændring af hydrologi (grundvandssænkning).

I alt inddrages ca. 17 ha beskyttede naturtyper ved anlæg af projektet, inklusiv midlertidigt påvirket areal, heraf ca. 9 ha overdrev, 5 ha mose, 2 ha hede 1 ha sø og 1 ha eng. Dertil inddrages 15 søer helt og 6 søer inddrages delvist, svarende til ca. 1 ha.

Projektet vil medføre, at der skal fældes ca. 48,7 ha fredskov.

Der etableres afværgeforanstaltninger. Der henvises til punkt 10.7.4.

10.7.3 Påvirkning i driftsfasen

Vejanlægget vil berøre § 3-beskyttede naturområder, som omfatter søer, moser, enge, heder og overdrev.

Påvirkningen består i, at § 3-beskyttede arealer er permanent inddraget til vejanlægget og regnvandsbassiner. Derudover vil udledning af kvælstof fra trafikkens udstødningsgasser samt saltning af vejene i vinterhalvåret medføre en påvirkning på beskyttet natur.

På baggrund af de botaniske besigtigelser vil vejanlægget påvirke områder, hvor der er udpeget en række hotspots, som omfatter områder, der huser den største koncentration af lokaliteter med god og/eller høj naturtilstand.

I de enkelte fredskovsområder er det en lille andel af de samlede skovarealer, som påvirkes. Da der etableres erstatningsskov, vurderes påvirkningen på fredskov samlet at være mindre.

Samlet set vurderes projektet at have en moderat til omfattende påvirkning på de beskyttede naturtyper, afhængigt af påvirkningens omfang, naturtilstanden og den forventede periode for erstatningsnaturens udvikling.

10.7.4 Afværgeforanstaltninger

I § 3-beskyttede naturområder begrænses arbejdsarealet til 5 m, hvor det er muligt. Desuden skal midlertidigt anlægsarbejde i § 3-beskyttede naturarealer foretages så skånsomt som muligt, så arealerne efterfølgende kan reetableres. Skånsomt anlægsarbejde indebærer, at der udlægges køreplader, der minimerer påvirkning, og som kan fjernes igen, eller at muldlaget rømmes, opbevares adskilt fra anden overjord og genudlægges efter end arbejde.

Ved anlægsarbejder umiddelbart op til § 3-beskyttet natur etableres et arbejdshegn mellem arbejdsareal og naturområde for at sikre, at anlægsarbejdet kun sker på det planlagte areal. Der vil blive anvendt interimsspuns eller lokal infiltration for at hindre grundvandssænkning i beskyttet natur.

For at kompensere for de permanente påvirkninger på de beskyttede naturtyper vil der blive udlagt erstatningsnatur beregnet ud fra naturtilstanden for hvert enkelt område, hvor områder med en god eller høj naturtilstand erstattes i forholdet 1:4, områder med moderat eller ringe naturtilstand erstattes i forholdet 1:2 og områder med en dårlig naturtilstand erstattes i forholdet 1:1,5. Desuden vil erstatningsnaturen blive forøget med en faktor 1,5 for områder, der ligger i et hotspot eller er udpeget til Grønt Danmarkskort. Erstatningsnaturen vil blive udlagt så tæt på de påvirkede områder som muligt og med hensyn til de arter og naturtyper, der skal erstattes.

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

Der skal etableres 44,6 haerstatningsnatur (overdrev, mose, hede og eng) samt 37 søer. De 37 søer indgår som en del af de 89 nye søer, der etableres af hensyn til at sikre den økologiske funktionalitet for bilag IV-padder.

Erstatningsvandhuller skal have en størrelse på mindst 500-600 m2 (areal af vandspejl i gennemsnit over året). Erstatningsvandhuller skal placeres og udformes således, at de kan bidrage til at styrke de eksisterende paddebestande i området.

Erstatningsnatur skal etableres to år før anlægsarbejdet igangsættes.

I anlægsperioden skal der som minimum være miljøtilsyn ved anlægsarbejdet på særligt værdifulde lokaliteter, herunder § 3-beskyttede områder med god/høj naturtilstand (der ikke inddrages fuldstændig) samt lokaliteter, der ligger i hotspots.

I forbindelse med etablering af erstatningsnatur skal erstatningsarealer udvælges således, at der sikres en gunstig naturudvikling. Der skal ske genopretning af de hydrologiske forhold og udpining af jordbunden for at skabe de rette betingelser for den naturtype, der skal nedlægges. Herudover skal der ske hjælp til spredning af arter, der kan fremme etableringen af den ønskede naturtype, ligesom der skal tages hensyn til at varigheden for udvikling af nye naturtyper varierer; nogle kan etableres relativt hurtigt, f.eks. søer, mens andre, som overdrev og heder, kan tage længere tid på grund af deres komplekse økosystemer og langsomme vækstprocesser.

Der skal plantes erstatningsskov i forholdet 1:2 for både midlertidig og permanent påvirket skov. Det betyder, at der skal plantes ca. 97,4 ha erstatningsskov som afværgeforanstaltning for projektets påvirkning på fredskov. Erstatningsskoven skal så vidt muligt placeres i nærheden af de påvirkede skovområder og med hensyn til skovens produktion, biodiversitet og friluftsliv.

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

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

For at understøtte faunapassagernes funktion skal det sikres, at lys fra vejanlægget ikke belyser faunapassager og vandløb. Der etableres desuden vildthegn og langsgående ledelinjer på begge sider af faunapassagerne i form af levende hegn.

Der etableres faunabroer af typen A1F til krondyr ved henholdsvis Ved Karlsbakke, Vester Christianshøj, Stendal Plantage, Ågårds Plantage og Gårdsdals Krat, faunabroer af typen A2F til rådyr ved Morville Plantage, ved Stolhøj og ved Nørremose samt landskabsbroer af typen A1L ved Åresvad Å, Guldborgland Plantage, Gårdsdal Bæk, og Gårdsdal Bæk og landskabsbroer af typen A2L ved Fallesgårde. Desuden etableres faunaunderføring af typen AU1 til krondyr ved Voer Strøm og 2 faunaunderføringer til underføring af vandløb med banketter af typen B1 våd ved Haller Å ved Ålborgvej og ved Haller Å. Derudover etableres 19 faunaunderføringer af typen B1 til mellemstore pattedyr og 41 paddeunderføringer af typen B2 fordelt på motorvejsstrækningen.

10.7.5 Bilag IV-arter

Der er i naturkortlægningen registreret syv arter af padder. Fire af arterne er bilag IV-arter: stor vandsalamander, spidssnudet frø, strandtudse og løgfrø. De øvrige arter er lille vandsalamander, butsnudet frø og skrubtudse, som alle er fredede.

I anlægsperioden kan padder blive påvirket, hvis der inddrages yngle- og rasteområder, og der kan være risiko for individdrab af padder, hvis de vandrer ind i anlægsområdet. I driftsfasen vil vejanlægget kunne påvirke padder ved barriereeffekt af vejen med fragmentering af habitater og trafikdrab.

Der er fundet markfirben på én lokalitet i en grusgrav ved Fredriks, som berøres af anlægsprojektet. Desuden er der fundet egnede forhold for markfirben på tre lokaliteter, som berøres af anlægsprojektet.

Odder vurderes at forekomme i alle krydsende vandløb (Åresvad Å, Haller Å og Fiskbæk Å, Gårsdal Bæk samt Jegstrup Bæk).

Bæver vurderes at forekomme i det krydsende vandløb Åresvad Å.

Flagermus forekommer i det meste af Danmark, og nær linjeføringen er der registreret ti forskellige arter, nemlig sydflagermus, brunflagermus, damflagermus, vandflagermus, troldflagermus, dværgflagermus, pipistrelflagermus, skimmelflagermus, brun langøre og Brandts flagermus. Af de ti arter er damflagermus, frynseflagermus og Brandts flagermus på den danske rødliste. Den største aktivitet af flagermus omkring projektområdet er ved Klode Mølle og nord for Viborg.

Daubjerg og Mønsted kalkgruber er store overvintringssteder for flagermus. Den nærmeste kalkgrube ligger ca. 7 km fra motorvejsprojektet. Den vedvarende økologiske funktionalitet af kalkgruberne vurderes ikke at blive forringet som følge af etablering af ny motorvej.

Ulv er ikke registreret inden for projektområdet. De nærmeste observationer ligger nogle km fra linjeføringen. Nærmeste revir for ulv er ved Nørlund syd for Ikast i en afstand på 10-20 km fra den sydlige del af linjeføringen.

*Padder*

Yngleområder for bilag IV-padder, der inddrages i anlægsperioden skal erstattes med det dobbelt antal, og rasteområder erstattes ud fra, hvilke arter der er registreret i området, og hvilke typer rasteområder der inddrages til vejanlæg.

Inden nedlæggelse af ynglevandhuller og -søer skal det sikres, at der ikke er padder i yngleområdet. Padder flyttes til erstatningsvandhuller eller andre egnede vandhuller i nærheden. Det skal sikres, at erstatningsområder er etablerede og funktionsdygtige før eksisterende ynglesteder nedlægges.

Påvirkningen fra anlægsarbejdet afværges ved opsætning af midlertidigt paddehegn omkring arbejdsarealer, der ligger nær yngle- og rasteområder, og hvor arbejdsarealer ligger, hvor padder vandrer mellem yngle- og rasteområder. For yderligere at minimere risikoen for individdrab sikres det, at arbejdsarealer indhegnet med midlertidigt paddehegn er tømt for padder, inden arbejdet påbegyndes.

I driftsfasen reduceres barriereeffekten af motorvejen ved etablering af faunapassager og erstatningsvandhuller samt ved etablering af ledelinjer. For linjeføringen er der indarbejdet 41 faunapassager til padder samt 3 vandløbspassager med banketter og 5 landskabsbroer, der også kan benyttes af padder. Risiko for trafikdrab i forbindelse med vejanlægget afværges ved etablering af permanent paddehegn, hvor der er lokaliteter med padder meget tæt ved motorvejen.

Der etableres i alt 89 erstatningsvandhuller for padder. Erstatningsvandhuller skal etableres 2 år inden de eksisterende vandhuller fjernes.

Med de foreslåede afværgeforanstaltninger vurderes det, at den økologiske funktionalitet kan opretholdes for bilag IV-padder i projektets anlægsperiode og driftsfase.

*Markfirben*

Der er fundet markfirben på én lokalitet i en grusgrav ved Fredriks og egnede forhold for markfirben på tre lokaliteter, som berøres af anlægsprojektet. I anlægsperioden kan markfirben påvirkes, hvis der inddrages areal af yngle- og rastesteder.

I driftsfasen kan markfirben påvirkes, hvis den nye motorvej medfører fragmentering af habitater og trafikdrab.

Der etableres afværgeforanstaltninger for markfirben, så det sikres, at den økologiske funktionalitet for markfirben kan opretholdes.

Afværgeforanstaltningerne består i, at markfirben indfanges inden for det eksisterende levested inden anlægsopstart. Derudover vil arbejdsarealet blive indskrænket, og der vil inden opstart af anlægsperioden blive opsat midlertidigt krybdyrhegn. Der skal 1 år inden inddragelse af eksisterende levesteder, etableres et erstatningsareal på 3.500 m2 for inddragede yngle- og rasteområder.

*Odder*

Odder vurderes at forekomme i alle krydsende vandløb; Åresvad Å, Haller Å og Fiskbæk Å, Gårsdal Bæk samt Jegstrup Bæk).

Odder vil have mulighed for at krydse motorvejsprojektet via banketter ved alle 6 vandløb i hele anlægsperioden.

Ved omlægning af Haller Å og Haller Å/Voers Strøm forbliver det nuværende forløb åbent under selve omlægningen indtil den nye strækning er anlagt, og det eksisterende vandløb kobles på den nye strækning. Der vil således være passagermulighed for odder igennem projektområdet i anlægsperiode.

Støj- og lysforurening fra anlægsarbejdet skal minimeres. Der må aldrig være permanent lys på vandflader og brinker.

Der etableres hegn omkring arbejdsarealer ved de seks krydsende vandløb for at sikre, at odder ikke kommer ind på anlægsarealerne, og det skal sikres, at afstrømmende overfladevand fra arbejdsarealer ikke medfører spredning af sediment mv. til vandløb.

Der etableres faunapassager med banketter eller landskabsbroer ved de krydsende vandløb, så spredningsmuligheder sikres.

Samlet vurderes det, at den økologiske funktionalitet for odder vil kunne opretholdes.

*Bæver*

Bæver vurderes at forekomme i det krydsende vandløb Åresvad Å.

I anlægsperioden sikres, at bæver fortsat kan krydse motorvejsprojektet i hele anlægsperioden via banketter. Der etableres hegn omkring arbejdsarealer ved krydsende vandløb for at sikre, at bæver ikke kommer ind på anlægsarealerne, og det skal sikres, at afstrømmende overfladevand fra arbejdsarealer ikke medfører spredning af sediment mv. til vandløb.

Der etableres landskabsbro ved Åresvad Å, så spredningsmulighederne derved sikres.

Samlet vurderes det, at den økologiske funktionalitet for bæver vil kunne opretholdes.

*Flagermus*

Den nye motorvej forløber gennem flere skovområder, hvor det er nødvendigt at fælde træer. I forbindelse med kortlægning af fredskov er der registreret 34 potentielle yngle- og rastesteder for flagermus inden for disse, som overlapper med det midlertidige arbejdsareal i anlægsperioden. Der er udarbejdet et overslag på antallet af egnende bevoksninger, læhegn og bygninger, som påvirkes. Ud fra en worst case-betragtning kan ca. 268 potentielle yngle- og rastesteder for flagermus blive påvirket ved anlægsprojektet.

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

Afværgeforanstaltninger kan være veteranisering af nærtstående træer, opsætning af flagermuskasser, direkte flytning af de udpegede træer med potentielle yngle- og rastesteder eller konstruktion af flagermushuse. Den valgte løsning udvælges på baggrund af en konkret vurdering i hvert tilfælde, afhængigt af hvilket yngle- og rastested, som fjernes og hvilke flagermus, som anvender/kan anvende dem. Afværgeforanstaltninger skal som udgangspunkt minimum omfatte erstatning i samme kvalitet og i forholdet 1:2. Herudover skal der tinglyses ét træ pr. fældet potentielt yngle- og rastested, som ikke må fældes.

Afværgeforanstaltningerne skal etableres minimum 100 meter fra motorvejen, så flagermus ikke vil påvirkes af lys og støj fra motorvejen. Afværgeforanstaltninger skal etableres inden de eksisterende træer og bygninger nedrives, så erstatningsbiotopen er funktionel, inden påvirkningen sker.

I anlægsperioden kan flagermus blive forstyrret af lys fra arbejds‐ og sikkerhedsbelysning i alle områder, hvor arbejdsarealer eller anlægsområder lægges tæt på træbevoksninger, søer, moser osv. På grund af flagermusenes døgn‐ og årsrytme vil kørsel og anlægsarbejder normalt kun kunne forstyrre flagermus i få daglige timer forår og efterår. Om sommeren ligger anlægsaktiviteterne normalt i dagtimerne, og om vinteren, hvor dagene er korte, ligger flagermusene i dvale. Påvirkningen vil være begrænset til den aktuelle etape af strækningen som etableres, og hele anlægsprojektet vil ikke være påvirket på en gang. Af sikkerhedshensyn forventes der at være belysning på alle arbejdspladser i døgnets mørke timer. Den største forstyrrelse fra dette vil forekomme på arealer, der anvendes i lang tid, f.eks. områder til opmagasinering af materiel, mandskabsfaciliteter og lignende, som ligger tæt på skov og vådområder. For at mindske påvirkningen af flagermus mest muligt på disse lokaliteter skal al belysning etableres med nedadrettet lyskegle og uden blå frekvenser. Hertil etableres der kun lys med sensor, så det kun tænder ved aktivitet.

Med de foreslåede afværgeforanstaltninger vurderes den vedvarende økologiske funktionalitet for flagermus at kunne opretholdes i anlægsperioden.

Den nye motorvej er et nyt anlæg i landskabet, som vil forøge risikoen for individdrab af flagermus, sammenlignet med de eksisterende forhold, da det kan ikke afvises, at flagermus vil blive ramt af trafikken på vejstrækningen, når de krydser veje mellem jagtområder og yngle- og rasteområder, eller hvis flagermus fouragerer langs vejen.

I alt krydser den vestlige strækning 11 ledelinjer, som blev identificeret i naturkortlægningsrapporten som særligt vigtige, men motorvejsstrækningen krydser et utal af mindre læhegn og bevoksninger, som også fungerer som ledelinjer.

For at mindske kollisioner mellem flagermus og bilister, etableres der 14 større faunapassager på strategiske steder, hvor flagermus kan passere den nye motorvej. Faunapassagerne er velegnede til flagermus og er hovedsageligt en blanding af faunabroer og landskabsbroer samt enkelte underføringer.

Motorvejen vil, uagtet etablering af faunapassager, fungere som en væsentlig barriere i landskabet, som vil fragmentere landskabet samt øge dødeligheden for visse lavtflyvende arter af flagermus. Ledelinjer, som fører til motorvejen, omlægges, så de leder flagermusene langs vejen mod planlagte faunapassager eller andet naturområde. Herved vurderes risikoen for trafikdrab af flagermus at være ubetydelig.

Hvor belysning er nødvendigt, skal det fremtidige projekt etableres med en flagermusvenlig belysning, som koncentreres omkring vejbanen og tilsigtes ikke at oplyse omgivelser eller vegetation i omgivelserne omkring vejforløbet.

Vest for motorvejsprojektet ligger Daugbjerg og Mønsted kalkgruber, som tilsammen er vinterophold for omkring 6.000 damflagermus, 17.000 vandflagermus og få hundrede af den mere sjældne Brandts flagermus samt få individer af brun langøre.

Da vand- og damflagermus og brun langøre er lavtflyvende og strukturbundne arter, vil der være en øget risiko for individdrab på disse arter. For at afværge risikoen for individdrab, omlægges alle ledelinjer, som fører til vejen, og der etableres 14 større faunapassager på tværs af motorvejen, hvorved risikoen for trafikdrab af flagermus mindskes bedst muligt. Det vurderes samlet, at risikoen for trafikdrab ikke vil påvirke bevaringsstatus for flagermus omkring linjeføringen.

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

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

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

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

*Ulv*

Det vurderes, at den økologiske funktionalitet for ulve kan opretholdes i både anlægsperioden og driftsfasen, da fødegrundlaget ikke vil blive påvirket, og der etableres faunapassager og vildthegn.

* + 1. Natura 2000 væsentligheds- og konsekvensvurdering

Anlægsprojektet krydser ingen Natura 2000-områder.

Anlægsprojektet kan have potentielle påvirkninger på omkringliggende Natura 2000-områder.

Der er derfor foretaget væsentlighedsvurdering af Natura 2000 områderne: N228 Stenholt Skov og Stenholt Mose, N36 Nipgård Sø, N40 Karup Å, Kongenshus og Hessellund Heder, N35 Hald Ege, Stanghede og Dollerup Bakker, N30 Lovns Bredning, Hjarbæk Fjord og Skals Ådal, N33 Tjele Langsø og Vinge Møllebæk, N37 Rosborg Sø, N38 Bredsgård Sø samt N39 Mønsted og Daugbjerg Kalkgruber og Mønsted Ådal.

#### 10.7.6.1 Væsentlighedsvurdering

Der sker ingen væsentlig påvirkning af Natura 2000-områder i anlægsperioden.

Udledning af vejvand til vandløb i projektets driftsfase kan potentielt påvirke Natura 2000-område N40 Karup Å, Kongenshus og Hessellund Heder, Natura 2000-område N30 Lovns Bredning, Hjarbæk Fjord og Skals Ådal, samt Natura 2000-område N38 Bredsgård Sø.

*Natura 2000-området N40 Karup Å, Kongenshus og Hessellund Heder*

Natura 2000-området N40 Karup Å, Kongenshus og Hessellund Heder består af habitatområderne H40 Karup Å, H226 Kongenshus Hede og H227 Hessellund Hede. Der udledes vejvand til Skygge Å, Haller Å og Åresvad, der ca. 10 km nedstrøms løber til Natura 2000-område N40. Udledning af vejvand kan potentielt påvirke naturtypen vandløb med vandplanter, da de tre vandløb løber til Karup Å (habitatområde, H40). Habitatområderne H226 (Kongenshus Hede) og H227 (Hessellund Hede) omfatter også habitatnaturtypen vandløb, men de kortlagte vandløb i H226 er mindre tilløb til Karup Å, og i H227 er der endnu ingen kortlagte forekomster, selvom naturtypen er på udpegningsgrundlaget.

Arterne grøn kølleguldsmed, bæklampret, flodlampret, havlampret og odder, der er på udpegningsgrundlaget for Natura2000-området lever i vandløb, og kan derfor også potentielt blive påvirket, hvis vandkvaliteten i Karup Å forringes af det udledte vejvand. Øvrige arter og naturtyper vurderes ikke at kunne blive påvirket af vejvand.

Det er i forbindelse med vurdering af målsatte vandforekomster vurderet, hvordan det udledte vejvand påvirker vandkvaliteten i Skygge Å, Haller Å og Åresvad Å. For de tre vandløb er det vurderet, at det udledte vejvand ikke vil medføre forringelse af den kemiske tilstand eller forhindre målopfyldelse. Udledningerne vil heller ikke forringe den økologiske tilstand eller hindre målopfyldelse om god økologisk tilstand. Det vurderes, at udledning af vejvand ikke vil medføre en væsentlig påvirkning på habitatnaturtypen vandløb med vandplanter eller arterne grøn kølleguldsmed, bæklampret, flodlampret, havlampret og odder.

For alle vandområder er det vurderet, at udledningerne ikke vil forringe den økologiske tilstand eller vil forhindre målopfyldelse om god økologisk tilstand. Det er vurderet, at det udledte vejvand ingen påvirkning vil have i de nedstrøms ferske og marine vandområder.

*Natura 2000-området N30 Lovns Bredning, Hjarbæk Fjord og Skals Ådal*

Natura 2000-området N30 Lovns Bredning, Hjarbæk Fjord og Skals Ådal består af habitatområde H30 og fuglebeskyttelsesområde F14 Lovns Bredning og F24 Hjarbæk Fjord og Simested Fjord. Udledning af vejvand i driftsfasen sker bl.a. til Gårdsdal Bæk og Trudskov Bæk, som udmunder i Hjarbæk Fjord (H30) samt til Keldbæk og Gårdsdal Bæk (H38). Udledningen kan potentielt påvirke habitatnaturtypen vandløb og arterne bæklampret og odder, der begge lever i vandløbet.

Det er i vurderingen af overfladevand vurderet, at udledning af vejvand til Gårsdal Bæk ikke vil påvirke den økologiske tilstand og kemiske tilstand i vandløbet. Det vurderes derfor, at det udledte vejvand heller ikke vil medføre en væsentlig påvirkning på habitatvandløbet og de habitatarter, der lever heri.

*Natura 2000-området N38 Bredsgård Sø består af habitatområde H38 Bredsgård Sø*

Der sker udledning af vejvand til Gårsdal Bæk i driftsfasen. Gårsdal Bæk løber ca. 2 km nedstrøms til Natura 2000-område N38. Det er vurderet, at udledning af vejvand til Gårsdal Bæk ikke vil påvirke den økologiske tilstand og kemiske tilstand i vandløbet. Det vurderes derfor, at det udledte vejvand heller ikke vil medføre en væsentlig påvirkning på habitatvandløbet og de habitatarter, der lever heri, samt i det nedstørmsliggende Natura2000-område.

Det er i forbindelse med væsentlighedsvurderingen konkluderet, at der skal gennemføres en konsekvensvurdering af anlægsprojektets påvirkning på Natura 2000-områderne N36 Nipgård Sø, N38 Bredsgård Sø og N40 Karup Å, Kongenshus og Hessellund Heder, hvor afværgeforanstaltninger på odder sal inddrages.

Det er derudover konkluderet, at der skal gennemføres en konsekvensvurdering af anlægsprojektets påvirkning på Natura 2000-områderne N33 Tjele Langsø og Vinge Møllebæk, N35 Hald Ege, Stanghede og Dollerup Bakker samt N39 Mønsted og Daugbjerg Kalkgruber og Mønsted Ådal, hvor afværgeforanstaltninger på damflagermus skal inddrages, samt for Natura 2000-området N30 Lovns Bredning, Hjarbæk Fjord og Skals Ådal, hvor afværgeforanstaltninger på damflagermus og odder samt vejvand skal inddrages.

#### 10.7.6.2 Konsekvensvurdering:

Der er udarbejdet en Natura 2000-konsekvensvurdering for anlægsprojektets påvirkning på Natura 2000-området N39, Mønsted og Daugbjerg Kalkgruber samt Mønsted Ådal samt Natura2000-områderne nr. 36 Nipgård Sø, N40 Karup Å, Kongenshus og Hessellund Heder, N35 Hald Ege, Stanghede og Dollerup Bakker, N30 Lovns Bredning, Hjarbæk Fjord og Skals Ådal, N33 Tjele Langsø og Vinge Møllebæk og N38 Bredsgård Sø.

Konsekvensvurderingen er udarbejdet, idet det ved væsentlighedsvurderingen er vurderet, at det ikke kan afvises, at anlægsprojektet vil kunne have en væsentlig påvirkning på damflagermus på udpegningsgrundlaget for Natura 2000-områderne N33, N35 og N39, da anlægsprojektet vil kunne medføre en barriereskabende effekt på damflagermusenes trækruter i forbindelse med træk mellem det konkrete habitatområde og vinterrasteområder. Det er derudover vurderet, at det ikke kan afvises, at projektet ville kunne medføre en væsentlig påvirkning på Natura 2000-områderne N30, N36, N38 og N40, hvor odderen er på udpegningsgrundlaget, da projektet ville kunne medføre en påvirkning på odderens spredningskorridorer. Det er ydermere vurderet, at det ikke kan afvises, at anlægsprojektet medfører en påvirkning på habitatnaturtypen vandløb og arterne bæklampret og odder på udpegningsgrundlaget for Natura 2000-område N30 i forbindelse med udledning af vejvand til Trudskov Bæk, som udmunder i Hjarbæk Fjord (H30) samt til Keldbæk og Gårdsdal Bæk (H38).

Der er i anlægsprojektet indarbejdet afværgeforanstaltninger, og det er på baggrund af konsekvensvurderingen for Natura 2000-områderne vurderet, at anlægsprojektet hverken i anlægs- eller i driftsfasen vil medføre en skade på arter eller naturtyper på de enkelte Natura2000-områders udpegningsgrundlag.

Det er dermed på baggrund af konsekvensvurderingen konkluderet, at anlægsprojektet ikke vil medføre en skade på Natura 2000-områdernes integritet.

#### 10.7.6.3 Afværgeforanstaltninger

Der etableres landskabsbroer og faunapassager med fri passage for odder i vandløb og vandløbsbrinker, således at odders spredningskorridorer opretholdes, og anlægsprojektet dermed ikke medfører en påvirkning på odder på udpegningsgrundlaget i Natura2000-områderne N30, N36, N38 og N40.

Støj- og lysforurening fra anlægsarbejdet minimeres, og det sikres, at der ikke vil være permanent lys på vandflader og brinker, så anlægsarbejderne ikke medfører en påvirkning på odder og flagermus på udpegningsgrundlagene.

Udvaskning af materialer til vandløb og lign. begrænses mest muligt, således at det ikke har betydning for fødegrundlaget for odder og bæklampret.

Ved omlægning af Haller Å og Haller Å/Voers Strøm forbliver det nuværende forløb at være åbent under selve omlægningen indtil den nye strækning er anlagt, og det eksisterende vandløb kobles på den nye strækning. I den nedstrøms ende af den nye strækning anlægges et sandfang, som skal tømmes efter behov.

Der etableres et filterbassin til rensning af vejvand til Trudskov Bæk, således at udledningen ikke får betydning for arter på udpegningsgrundlaget i Natura2000-området N30.

Der etableres 14 større faunapassager (type A) samt ledelinjer hen til faunapassagerne, så vejanlægget ikke medfører en barriereskabende effekt på damflagermus på udpegningsgrundlaget for Natura 2000-områderne N33, N35 og N39. Der henvises i øvrigt til beskrivelsen af faunapassager i punkt. 10.7.4.

**10.8 Geologi, grundvand og hydrologi**

10.8.1 Eksisterende forhold

Anlægsprojektet ligger på store dele af strækningen inden for Områder med Særlige Drikkevandsinteresser (OSD). Det er dog kun enkelte steder, at anlægsprojektet krydser indvindingsoplande til almene vandværker.

Mellem Klode Mølle og Viborg samt nord for Viborg er grundvandet sårbart, og området omkring dele af linjeføringen er udpeget som nitratfølsomt indvindingsområde og enkelte steder som sprøjtemiddel følsomt indvindingsområde. Disse områder er samtidig udpeget som indsatsområde.

Genbesøget af vandområdeplanerne 2021-2027 har ikke medført ændringer af forudsætninger med betydning for vurdering af tilstanden af grundvandsforekomster. De eneste ændringer er således, at én grundvandsforekomst er udgået, samt at tilstanden for to regionale grundvandsforekomster er ændret omkring årsagen til manglende målopfyldelse til henholdsvis ringe på grund af nikkel og pesticider samt ringe på grund af pesticider og nitrat. Den kvantitative og den kvalitative tilstand af områdets grundvandsforekomster er uændrede, og det er derfor vurderet, at ændringerne ikke har betydning, samt at vurderingerne i miljøkonsekvensrapporten vedrørende grundvandet er uændrede. Genbesøget af vandområdeplanerne 2021-2027 er således uden betydning for de gennemførte vurderinger.

Det skal forud for anlægsarbejdet afklares, hvilke vandforsyningsboringer der skal beskyttes i anlægsperioden og evt. sløjfes.

I forbindelse med detailprojekteringen skal det fastlægges, hvor der præcist vil være behov for at udføre midlertidige grundvandssænkninger ved udførsel af boringer og pejlinger af grundvandsspejlets niveau.

Det skal i forbindelse med detailprojekteringen vurderes, om bassiner kan placeres, så den gældende afstand til nærliggende drikkevandsboringer overholdes.

10.8.2 Påvirkning i anlægsperioden

Anlægsarbejderne vil generelt være helt overfladenære, idet der kun fjernes det øverste jordlag, og jordarbejderne vil derfor ikke foregå til dybder, hvor der kan ske en påvirkning af de grundvandsmagasiner, hvorfra der indvindes drikkevand eller af de målsatte grundvandsforekomster.

Ved anlægsarbejdet forventes det, at ca. 13 boringer og et enkelt vandforsyningsanlæg skal sløjfes, da de enten berøres direkte eller ligger tæt på det nye vejanlæg. Forud for anlægsarbejdets igangsætning afklares det præcist, hvilke boringer og vandforsyningsanlæg, der påvirkes.

På lokaliteter hvor der skal afgraves større mængder blødbundsmateriale, eller hvor der skal udgraves til fundamenter på bygværker og broer, kan der blive behov for at gennemføre midlertidige grundvandssænkninger for at tørholde byggegruber ved anlægsarbejderne. Det terrænnære grundvandsspejl varierer meget med årstiden og tillige længerevarende våde perioder og nedbørshændelserne i det konkrete år for anlæg. Behovet for grundvandssænkning på konkrete lokaliteter vil derfor blive vurderet i forbindelse med anlægsarbejderne.

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.

Såfremt det vurderes, at der er risiko for, at en grundvandssænkning kan medføre sænkning af grundvand i områder med beskyttet natur eller vandløb, skal grundvandssænkningen udføres i en tæt byggegrube, så de nærliggende naturområder ikke påvirkes. Byggegruber kan udføres med interimsspuns, eller der kan foretages undervandsstøbning eller lignende foranstaltninger.

Samlet vurderes det, at anlægsarbejderne, herunder midlertidige grundvandssænkninger, vil medføre en mindre, helt lokal og kortvarig påvirkning af det helt terrænnære grundvand, der findes lige under terræn. Anlægsarbejdet vurderes derfor ikke at forringe eller påvirke hverken kvantiteten eller den kemiske tilstand eller målopfyldelsen af de terrænære og regionale grundvandsforekomster eller grundvandsmagasiner

10.8.3 Påvirkning i driftsfasen

Grundvandsmagasiner og grundvandsforekomster kan potentielt blive påvirket som følge af nedsivning af vejvand, der kan indeholde miljøfarlige forurenede stoffer og næringsstoffer.

En stor del af vejanlægget er beliggende inden for områder udpeget som område med særlige drikkevandsinteresser (OSD) eller inden for indvindingsoplande til almene vandværker. For at hindre påvirkning af grundvandet, opsamles vejvandet ved kantopsamling i de områder, hvor vejen ligger inden for OSD og indvindingsoplande til vandværkerne, således at der ikke sker direkte nedsivning uden forudgående rensning via regnvandsbassiner i disse områder. Uden for OSD og indvindingsoplande opsamles vejvandet i grøfter og trug.

Såvel ved opsamling via kantopsamling og via grøfter og/eller trug ledes vejvandet til regnvandsbassiner.

Regnvandsbassiner sikrer, at eventuelle rester af benzin, olie og andre miljøfremmede stoffer fra trafik, vejbelægning og vejudstyr bliver bundfældet og skilt fra, før vandet enten ledes videre til den nærmeste recipient eller nedsives lokalt.

Såvel i OSD-områder som de dele af strækningen, der er beliggende uden for OSD-områder, vil vejvand blive nedsivet i nedsivningsbassiner, der er udformet således, at nedsivningen foregår effektivt i løbet af timer til dage. Bassinerne sikrer, at der sker en tilbageholdelse af miljøfarlige forurenede stoffer, herunder metaller. Vandet, der nedsiver fra bassinerne til grundvandet, vurderes således ikke at have koncentrationer af miljøfarlige stoffer, der overskrider tærskelværdierne eller grundvandskvalitetskriterierne. Dette betyder, at det vurderes at nedsivningen hverken vil forringe tilstanden eller hindre målopfyldelsen af grundvandsforekomsterne, og indvirkningen på grundvandet og de nævnte grundvandsmagasiner og grundvandsforekomster, der indvindes fra vurderes at være ubetydelig.

Regnvandsbassinerne vil blive oprenset i forbindelse med drift af vejen, hvor bundsedimenter med eventuelle forhøjede metalkoncentrationer vil blive bortskaffet til godkendte modtageanlæg.

10.8.4 Afværgeforanstaltninger

Der er opsat en række forudsætninger for gennemførelse af grundvandssænkninger og håndtering af det oppumpede vand.

Forud for sænkning af grundvand skal det bl.a. vurderes, om en midlertidig sænkning af grundvandet kan påvirke nærliggende drikkevandsboringer samt påvirkninger af vådområder og natur, og der gennemføres i givet fald afværgetiltag for at forhindre negative påvirkninger på grundvand, vådområder og natur. Dette gælder også ved håndtering af det oppumpede grundvand, der primært forventes udledt på terræn til nedsivning og kun undtagelsesvist udledt til recipient. Der er udarbejdet en procedure, der i detaljer beskriver, hvordan det oppumpede grundvand skal håndteres, således at det sikres, at der ikke sker forringelse af tilstanden eller hindring af opfyldelse af målsætningen for grundvandsforekomsterne.

I forbindelse med detailprojekteringen vil behovet for grundvandssænkning og reinfiltrering derfor blive fastlagt ved pumpetest og lignende. På den baggrund dimensioneres grundvandssænkning og reinfiltrering, så risikoen for påvirkning minimeres mest muligt. Ligeledes fastsættes eventuelt behov for udledning af grundvand til vandløb. Kvaliteten af det oppumpede grundvand undersøges i forbindelse med de udførte pumpetest. På den baggrund dimensioneres den rensning af det oppumpede grundvand, der er nødvendig for, at grundvandet kan reinfiltreres eller evt. udledes til vandløb. Samtidigt fastsættes den nødvendige overvågning og styring af grundvandssænkningerne.

Overvågningsprogrammet indeholder placering af målesteder for vandmængder, vandspejl og vandkvalitet, målefrekvenser, aktionsværdier, handling ved overskridelse af aktionsværdier samt plan for kontrol, tilsyn og dokumentation. Vandkvaliteten af det oppumpede grundvand undersøges og overvåges efter aftale med kommunerne, uanset om det oppumpede vand reinfiltreres eller udledes til recipient. Der er forskellige krav til analyse af det oppumpede grundvand alt efter beliggenhed, lokale forhold og recipientforhold. Analyseprogrammet skal indeholde de parametre, der er relevante for at sikre, at grundvandet ved recirkulation eller eventuel udledning ikke fører til en forringelse af tilstanden eller hindrer senere målopfyldelse i grundvandsforekomster eller målsatte vandområder.

Analyseprogram, behov for overvågning og de øvrige vilkår for grundvandssænkningerne fastsættes endeligt af Ikast-Brande, Silkeborg og Viborg kommuner, der er myndigheder i forbindelse med tilladelse til grundvandssænkning, reinfiltration udledning.

Eventuelt oppumpet vand fra grundvandssænkninger renses inden udledning til vandløb for at sikre overholdelse af miljøkvalitetskrav og grænseværdien for okker. Flowmængden i udledningen tilpasses vandføringen på udførelsestidspunket og udledningspunktet erosionssikres for at hindre erosion af bund og brinker og sedimentspredning til vandløbet.

**10.9 Overfladevand**

10.9.1 Eksisterende forhold

Der er gennemført en vurdering af, om anlægsarbejder og udledning af regnvand fra regnvandsbassinerne kan forringe tilstanden for de enkelte vandområder og forhindre målopfyldelsen om god økologisk og kemisk tilstand. Mål og tilstand for vandområderne fremgår af vandområdeplanernes 3. generation, med effektperiode fra 2021 til 2027.

Der vil ske udledning af vejvand til seks målsatte vandløb, henholdsvis Skygge Å, Haller Å, Tange Å med tilløb Thorning Kirk, Åresvad Å, Gårdsdal Bæk og Trudskov Bæk.

Skygge Å, Haller Å og Tange Å har alle en dårlig økologisk tilstand. Trudskov Bæk har en ringe økologisk tilstand, Åresvad Å en moderat økologisk tilstand og Gårdsdals Bæk en god økologisk tilstand. Fælles for alle vandløbene er, at de alle har en ukendt kemisk tilstand undtagen Tange Å, der har en ikke-god kemisk tilstand.

Slutrecipienten for alle vandløbene er henholdsvis Bjørnholms Bugt, Riisgårde Bredning, Skive Fjord og Lovns Bredning (vandområde nr. 157), Hjarbæk Fjord (vandområde nr. 158) og Randers Fjord, indre (vandområde nr. 136).

Der er indsamlet eksisterende data for de vandløb, der udledes til samt udtaget vandprøver til analyse af forskellige miljøfarlige forurenende stoffer, der er vurderet relevant for udledning af vejvand fra udvalgte prøvetagningsstationer. Derudover er vandprøverne blevet analyseret for næringsstofferne kvælstof og fosfor samt biologisk iltforbrug (BI-5) og chlorid.

Derudover er der gennemført feltundersøgelser på fisk, smådyr (bentiske invertebrater), vandplanter og fysisk tilstand på et dækkende net af målestationer i samtlige berørte målsatte og §3-beskyttede vandløb af linjeføringen.

Ved genbesøg af vandområdeplanerne 2021 - 2027 er tilstanden særligt for den økologiske tilstand for nationalt specifikke stoffer og den kemiske tilstand overgået fra ukendt til kendt tilstand. Kvalitetselementernes tilstandsændring vurderes ikke at have betydning for de oprindelige vurderinger af anlægsprojektet. Anlægsprojektet er udformet således, at der ikke sker forringelse eller hindring af senere målopfyldelse i vandområderne i anlægsperioden og driftsfasen.

Der er ved genbesøget af vandområdeplanerne 2021 - 2027 introduceret nye eller reviderede miljøkvalitetskrav for en række miljøfarlige forurenende stoffer for vand, sediment og biota. Anlægsprojektet medfører ikke, at der sker forringelse eller hindring af målopfyldelse i de målsatte vandområder i anlægsperioden eller driftsfasen på baggrund af de nye eller reviderede miljøkvalitetskriterier.

10.9.2 Påvirkning i anlægsperioden

Der skal i forbindelse med anlægsarbejderne udgraves regnvandsbassiner tæt på en række vandløb. Formålet med regnvandsbassinerne er dels at tilbageholde så stor en del af de forureningskomponenter, der er i vejvandet som muligt, og dels at udjævne afstrømningen og sikre vandløbene mod hydraulisk overbelastning, øget erosion og risiko for oversvømmelse.

Generelt vil regnvandsbassiner blive etableret som våde, tætte bassiner med et permanent vandspejl, et vådvolumen på minimum 200 m3/red. ha og et stuvningsvolumen og et droslet afløb til nærmeste recipient. Etablering af bassiner tæt på vandløb samt etablering af afløb til recipient kan medføre sedimentspild til vandløbene.

Der etableres afværgeforanstaltninger, så det sikres, at anlægsarbejderne ikke medfører en forringelse af tilstanden eller hindring af målopfyldelse i vandløbene. Der henvises til punkt 10.9.4.

Ved anvendelse af entreprenørmaskiner kan der være risiko for utilsigtet spild eller uheld, der medfører udslip af miljøfarlige stoffer. Der stilles krav til entreprenøren om at udarbejde en miljøberedskabsplan med beskrivelse af bl.a. iværksættelse af særlige foranstaltninger for at undgå større spild, herunder krav til maskinel samt sikre, at der er opsamlingsudstyr på og ved pladsen. Da uheld med oliespild typisk vil ske under selve anlægsarbejdet, er der mulighed for at erkende problemet med det samme og straks iværksætte de nødvendige tiltag for at begrænse forureningen. Eventuelle forureninger forventes derfor ikke at nå vandmiljøet, og der vil derfor ikke ske en forringelse af vandkvaliteten i de berørte vandløb.

Ved anlægsarbejderne kan der blive behov for at foretage grundvandssænkninger og oppumpning af grundvand. Oppumpet grundvand vil blive nedsivet, udledt til recipient eller opsamlet og ledt til offentlig kloak. Der henvises til pkt. 10.8.

Samlet vurderes det, at anlægsarbejderne ikke vil påvirke den økologiske tilstand for kvalitetselementerne bentiske invertebrater, makrofytter, fisk samt den økologisk tilstand for nationalt specifikke stoffer. Det vurderes ligeledes, at der ikke vil være en påvirkning af den kemiske tilstand.

Anlægsarbejdet vurderes derfor ikke at forringe den nuværende tilstand i de målsatte vandløb eller hindre senere målopfyldelse.

Da påvirkningen fra anlægsarbejder ikke vil medføre en forringelse af vandkvaliteten i de nærliggende vandløb, vil nedstrøms recipienter, både vandløb og marine recipienter, ligeledes ikke påvirkes negativt. Der vil derfor heller ikke her ske en forringelse af tilstanden eller være risiko for at projektet medfører, at der ikke kan opnås målopfyldelse.

10.9.3 Påvirkning i driftsfasen

I driftsfasen vil vejvandet fra vejanlægget ledes til våde regnvandsbassiner, som er dimensioneret til at forsinke og rense vandet, inden der sker udledning til vandløb.  Miljøfarlige forurenende stoffer, organiske stoffer og næringsstoffer vil i et vist omfang bindes til partikler i regnvandsbassinerne og derved sedimenteres og forbliver eller nedbrydes i regnvandsbassinerne. Rensegraden varierer for de forskellige stoffer.

Vandet fra vejen udledes via de våde regnvandsbassiner til seks målsatte vandløb, henholdsvis Skygge Å, Haller Å, Tange Å med tilløb Thorning Kirk, Åresvad Å, Gårdsdal Bæk og Trudskov Bæk. Det udledte vejvand udgør 0,10 % - 3,9 % af vandføringen i de målsatte vandløb, som vejvandet udledes til.

Det er vurderet, at udledning af vejvand til de målsatte vandløb ikke vil forringe den økologiske tilstand for makrofytter, fytobenthos, bentiske invertebrater, fisk samt nationalt specifikke stoffer eller den kemiske tilstand eller vil forhindre målopfyldelse om god økologisk tilstand og god kemisk tilstand.

For Trudskov Bæk viser beregningerne dog, at den resulterende koncentration af det nationalt specifikke stof chrom i sediment overskrider miljøkvalitetskravet. Der etableres afværgeforanstaltninger, således at udledningen ikke medfører en overskridelse af miljøkvalitetskravet for chrom i sediment.

For de ferske vandområder, der ligger nedstrøms de vandområder, hvortil der direkte udledes vejvand til, er det vurderet, at udledningen af vejvand ikke vil forringe den kemiske tilstand eller den økologiske tilstand for nationalt specifikke stoffer eller forhindre målopfyldelse. Udledning af vejvand vil ikke medføre målbare stigninger i koncentrationerne af miljøfarlige forurenende stoffer i vand, biota eller sediment på repræsentative overvågningspunkter, som følge af at der vil ske en stor og umiddelbar fortynding af det udledte vejvand nedstrøms udledningspunkterne. Udover fortynding vil der også ske en omsætning af de organiske miljøfarlige forurenende stoffer og en tilbageholdelse af både tungmetaller og organiske stoffer i sediment. Det er endvidere vurderet, at det udledte vejvand ikke vil have en påvirkning på de biologiske kvalitetselementer i nedstrøms ferske vandområder.

Slutrecipienterne er de marine vandområder: Vandområde 157 Bjørnholms Bugt, Riisgårde Bredning, Skive Fjord og Lovns Bredning, vandområde 158 Hjarbæk Fjord og vandområde 136 Randers Fjord, der ligger nedstrøms de vandområder, hvortil der direkte udledes vejvand. For de marine slutrecipienter er det vurderet, at udledningen af vejvand ikke vil forringe den økologiske tilstand for nationalt specifikke stoffer eller den kemiske tilstand eller forhindre målopfyldelse, da der pga. den store afstand og fortynding i de ferske vandområder opstrøms de marine slutrecipienter ikke vil være målbare forøgelser af koncentrationerne af nationalt specifikke stoffer eller EU prioriterede stoffer i vand, biota eller sediment i de marine slutrecipienter. Der vil hverken være overskridelser i udløbet eller på repræsentative målepunkter i de marine slutrecipienter. Da der i forbindelse med projektet udtages store landbrugsarealer, der medfører en nettoreduktion i kvælstofbelastningen af de marine slutrecipienter er det vurderet, at udledningen af vejvand ikke vil påvirke de biologiske kvalitetselementer fytoplankton, rodfæstede planter og bentiske invertebrater.

De danske havområder, der er dækket af havstrategidirektivet, betegnes overordnet Nordsøen og Østersøen. Limfjorden og Randers Fjord, der er slutrecipient for det udledte vejvand, ligger i havområdet Nordsøen, som er omfattet af Danmarks havstrategi. Det er vurderet, at udledningen af vejvand ikke vil forsinke eller være til hinder for opnåelse af miljømålet om god miljøtilstand i Nordsøen.

Samlet set er det vurderet, at udledning af vejvand i driftsfasen ikke vil medføre en forringelse eller hindre målopfyldelse i de målsatte vandløb og slutrecipienter.

10.9.4 Afværgeforanstaltninger

Ved implementering af generelle tiltag som arbejdshegn, geotekstil og halmballer vurderes anlæg af bassiner og udløb ikke at medføre en forringelse af den økologiske eller kemiske tilstand i vandløbene.

Ved anlægsarbejder umiddelbart op til et vandløb skal der etableres et arbejdshegn minimum 2 m fra vandløbets kronekant for at sikre, at anlægsarbejdet kun sker på det planlagte areal. Desuden skal midlertidigt anlægsarbejde i og ved vandløb foretages så skånsomt som muligt, hvilket indebærer, at der udlægges halmballer til opsamling af sedimentspild og geotekstil på ubevoksede skråninger, der minimerer erosion.

Regnvandsbassinerne dimensioneres så store, at mængden af det vand, der udledes, vil udgøre en begrænset del af vandføringen i vandløbene. Afløbet fra bassinerne reguleres med en drosselledning. Det sikrer, at vandet fra bassinerne udledes med en forsinkelse, der svarer til den naturlige afstrømning og derved ikke medfører erosion eller anden fysisk påvirkning af vandløbene.

Regnvandsbassinerne dimensioneres i henhold til den bedst anvendelige teknologi (BAT), så indholdet af metaller og andre miljøfarlige stoffer fra vejen og trafikken renses så meget, at vejvandet, efter umiddelbar fortynding i udløbet til vandløbene, ikke påvirker vandkvaliteten i vandløbene.

Alle regnvandsbassiner vil være forsynet med en lukkemekanisme ved udløbet, hvorved det bliver muligt at opsamle eventuelle spildstoffer og miljøfarlige stoffer i tilfælde af uheld eller spild på motorvejen inden udløb til vandløb eller til nedsivning. Samtlige regnvandsbassiner etableres med tæt bund for at sikre, at der ikke sker nedsivning til grundvandet.

Regnvandsbassinerne etableres tidligt i anlægsperioden, og hvor det ikke er muligt, etableres midlertidige bassiner til fældning af materialer og beskyttelse af vandområderne under den følsomme periode, hvor overjorden er blottet og udsat for erosion.

Der bliver etableret et ekstra rensetrin som afværgeforanstaltning på tre regnvandsbassiner, som udleder til Trudskov Bæk. Rensetrinet består af et filteranlæg til efterpolering af vejvandet. Filteranlægget er i princippet et tørt bassin, hvor der på bunden lægges en sandwichopbygning af såkaldt filtermaterialer, hvor stofferne kan sorberes inden vandet via dræn samles op og ledes til vandløbet.

Ved at indføre denne efterpolering vil den resulterende koncentration af chrom i vand komme under den i forvejen forekommende koncentration, og der vil ikke forekomme en målbar forøgelse af koncentrationen i vandfasen. Reduktionen vil betyde, at miljøkvalitetskravet for chrom i sediment kan overholdes og med de måleusikkerheder der er angivet for chrom i sediment, vurderes der ikke at kunne forekomme målbare forøgelser af chrom koncentrationen i sedimentet som følge af udledning af vejvand. Med den valgte løsning vurderes det, at projektet ikke vil forringe tilstanden eller hindre målopfyldelsen af den økologiske tilstand for Trudskov Bæk.

**10.10 Forurenede grunde**

10.10.1 Eksisterende forhold

Anlægsprojektet ligger hovedsagelig i det åbne land og påvirker primært landbrugsjord, idet opdyrkede arealer inddrages i projektet.

Der er udarbejdet en flyfotoanalyse med det formål at identificere lavninger i landskabet som vandhuller eller ældre grusgrave (fokusarealer), der gennem tiden er blevet opfyldt med jord eller eventuelt har været anvendt som fyldplads/losseplads.

Der er indhentet oplysninger fra[Danmarks Miljøportal (2023)](https://niras.dkplan.dk/milj/miljoekonsekvensrapport-klode-moelle-loevel/vestlig-linjefoering/miljoekonsekvensvurdering/referencer/) om forurenede og potentielt forurenede lokaliteter, såkaldte V1 kortlagte og V2 kortlagte arealer jf. jordforureningsloven samt oplysninger om områdeklassificerede arealer, der er en administrativ klassificering, der betyder, at arealer inden for byzone betragtes som lettere forurenede.

Der er desuden indhentet supplerende oplysninger om resultater af forureningsundersøgelser hos Region Midtjylland.

10.10.2 Påvirkning i anlægsperioden

Der skal håndteres store mængder jord ved terrænregulering for at etablere vejprofilet, der krydser gennem landskabet. Den primære jordhåndtering vil foregå i det åbne land og omfatte uforurenet jord, og jorden kan som udgangspunkt håndteres frit uden anmeldelse og prøvetagning. Det vurderes, at langt størstedelen af linjeføringens forløb sker i områder, hvor jorden er uforurenet, og at der derfor kun forventes at skulle håndteres mindre mængder lettere forurenet og forurenet jord, f.eks. hvor linjeføringen krydser eksisterende vejarealer og de enkelte steder, hvor forureningskortlagte ejendomme berøres.

To forurenede lokaliteter bliver berørt af vejanlægget. Begge lokaliteter er kortlagt på vidensniveau 2. Jorden herfra skal håndteres og flyttes, og jordarbejdet skal anmeldes til hhv. Silkeborg og Viborg kommuner, således at jorden håndteres efter gældende regler.

I anlægsperioden kan der være risiko for, at der sker spild med olieprodukter ved tankning af entreprenørmaskiner eller ved spild og lækage fra mobile tanke eller hydraulikslanger. Risikoen for forurening reduceres ved, at entreprenørtanke etableres på spildbakker eller opstilles i containere med opsamling for samtidig at sikre mod påkørsel.

Samlet vurderes det, at påvirkningen af spredning af forurenet jord ved anlægsarbejderne samt påvirkningen af jorden fra spild er ubetydelig.

10.10.3 Påvirkning i driftsfasen

Der skal ikke håndteres jord i driftsfasen. Der vil med nogle års mellemrum skulle opgraves og håndteres mindre mængder sediment fra regnvandsbassiner, som kan være forurenet. Dette bortskaffes til godkendt modtager.

Langs den nye motorvej vil jorden med tiden blive diffust forurenet med tungmetaller, olieprodukter og tjærestoffer (PAH) fra trafikken. Jord inden for vejareal vil i fremtiden blive betragtet som lettere forurenet vejjord.

Påvirkning af jord og grundvand ved spild af olie og andre miljøfremmede stoffer i forbindelse med uheld vurderes at være begrænset, da håndteringen vil ske i henhold til gældende lovgivning og beredskabsplan.

Samlet vurderes det, at påvirkningen relateret til jord, jordforurening og risiko for spredning af forurening er ubetydelig i driftsfasen.

**10.11 Råstoffer, jordhåndtering og affald**

Anlægsprojektet vil kræve en stor mængde råstoffer og ressourcer, primært sand og grus til opbygning af vejen, samt beton, stål, asfalt og andre materialer til broer og øvrige bygværker. Der vil også blive genereret forskellige typer affald, især bygge- og anlægsaffald fra nedrivning af bygninger, opbrydning af eksisterende veje og bygværker samt affald, der kan indeholde miljøfarlige stoffer.

Den nye motorvej vil krydse fire råstofgraveområder og ét råstofinteresseområde, der vil blive påvirket direkte af vejanlægget. De fire råstofgraveområder er beliggende i henholdsvis Nr. Knudstrup, Skelhøj Syd og Nord samt Skelhøj Midt. Råstofinteresseområdet er beliggende i Trehuse.

Det betyder, at de berørte arealer, der ikke er udgravet inden anlægsarbejderne, ikke kan udnyttes til råstofindvinding. Mængden af råstoffer, der ikke vil kunne udnyttes, afhænger af omfanget af det areal, som påvirkes.

10.11.1 Påvirkning i anlægsperioden

Det er estimeret, at der skal anvendes ca. 1,3 mio. m3 sand og grus til opbygning af vejkassen samt til erstatningsfyld, hvor det er nødvendigt at opgrave ustabil jord. Desuden skal anvendes en række øvrige materialer til bygværker og vejanlæg, herunder særligt beton, armeringsstål og asfalt. Forbruget af sand og grus til anlæg af en ny motorvej udgør ca. 15 % af den årlige indvinding i Region Midtjylland, men ca. 48 % af den årlige indvinding i de tre nærmeste kommuner; Ikast-Brande, Silkeborg og Viborg. Der vurderes samlet at være tale om en omfattende påvirkning på de ikke-fornybare råstoffer. Forbruget af de øvrige ressourcer vurderes at være mindre.

Vejprojektet vurderes at medføre en omfattende påvirkning på råstofgraveområdet Nr. Knudstrup og en moderat påvirkning på råstofgraveområderne Skelhøje Syd og Nord. Påvirkningen på råstofgraveområdet Skelhøj Midt og råstofinteresseområdet Trehuse vurderes at være mindre til moderat.

I projektet søges indarbejdet så meget projektjord som muligt i vejanlægget. Dette sparer både ressourcer og transport.

I anlægsperioden genereres forskellige affaldstyper, primært i form af bygge- og anlægsaffald fra nedrivning af bygninger, opbrydning af eksisterende veje, der skal erstattes af nye eller omlægges samt nedrivning af eksisterende bygværker. Så store mængder bygge- og anlægsaffald som muligt skal enten anvendes direkte eller anvendes efter nedknusning eller lignende, så ressourceforbruget begrænses.

Affald, der kan indeholde miljøfarlige stoffer, skal bortskaffes til godkendte modtageanlæg. Overholdes de gældende regler for affaldshåndtering, vurderes det, at påvirkningen på miljøet er ubetydelig.

10.11.2 Påvirkning i driftsfasen

I forbindelse med almindelig drift og vedligehold af en ny motorvej vil der løbende være et mindre forbrug af materialer i form af sand, grus, asfalt og stål/metal og dertil bortskaffelse og genanvendelse af mindre mængder affald fra udskiftning af slidbaner og øvrigt vedligehold af broer, veje og vejudstyr.

Råstofforbruget og affaldsmængderne knyttet hertil vurderes at være ubetydelige.

**10.12 Arealindgreb og ledninger**

10.12.1 Påvirkning af arealer

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

10.12.2 Påvirkning af ledninger

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

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

**10.13 Støjisoleringsordningen**

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

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

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

**11. Forholdet til EU-retten**

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

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

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

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

**11.1 VVM-direktivet**

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

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

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

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

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

Miljøkonsekvensrapporten er udarbejdet i overensstemmelse med kravene i vejlovens kapitel 2 a. De gennemførte miljøundersøgelser og høring opfylder kravene i vejlovens kapitel 2 a, for så vidt angår offentlig deltagelse og adgang til klage eller domstolsprøvelse. Lovforslagets pkt. 10 indeholder en sammenfatning af de vurderede påvirkninger af miljøet. Anlægsprojektet er således miljøkonsekvensvurderet og forberedt til at kunne vedtages af Folketinget i enkeltheder ved lov.

Med Folketingets vedtagelse af lovforslaget bemyndiges transportministeren til at gennemføre anlægsprojektet i overensstemmelse med lovforslag, projektbeskrivelse og miljøvurderinger. Herefter kan anlægsprojektet gennemføres på grundlag af loven og inden for rammerne af de udførte vurderinger af projektets indvirkning på miljøet. Eventuelle ændringer eller udvidelser af anlægsprojektet og dertil knyttede projekter, der er omfattet af vejlovens bilag 2, vil være omfattet af den administrative procedure i vejlovens kapitel 2 a.

**11.2 Habitat- og fuglebeskyttelsesdirektivet**

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

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

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

Som anført i pkt. 10 er det i forbindelse med miljøkonsekvensvurderingen af projektet i lovforslagets § 1 konstateret, at der ikke er en væsentlig påvirkning af Natura 2000-områderne N40, Karup Å, Kongenshus og Hessellund Heder, N30 Lovns Bredning, Hjarbæk Fjord og Skals Ådal samt N38 Bredsgård Sø. Der er derfor ikke foretaget en konsekvensvurdering for at afgøre, om projektet er skadeligt for udpegningsgrundlagene for Natura 2000-områderne N40, N30 og N38, jf. efter habitatdirektivets artikel 6.

Der er desuden foretaget en Natura 2000 væsentligheds- og konsekvensvurdering af Natura2000-områderne N39 Mønsted og Daugbjerg Kalkgruber samt Mønsted Ådal, N36 Nipgård Sø, N40 Karup Å, Kongenshus og Hessellund Heder, N35 Hald Ege, Stanghede og Dollerup Bakker, N30 Lovns Bredning, Hjarbæk Fjord og Skals Ådal, N33 Tjele Langsø og Vinge Møllebæk samt N38 Bredsgård Sø. Det er ved konsekvensvurdering vurderet, at projektet ikke er skadeligt for områdets udpegningsgrundlag, jf. habitatdirektivets artikel 6.

Habitatdirektivets artikel 12-16 indeholder bestemmelser om beskyttelse af visse dyre- og plantearter, som er optaget på direktivets bilag IV (bilag IV-arter).

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

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

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

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

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

**11.3 Århus-konventionen**

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

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

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

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

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

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

**11.4 Vandrammedirektivet og grundvandsdirektivet**

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

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

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

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

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

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

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

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

Direktivet er bl.a. implementeret i dansk ret ved lov om vandplanlægning, jf. lovbekendtgørelse nr. 126 af 26. januar 2017, med tilhørende bekendtgørelser Bindende vandplanlægning for [vandrammedirektivets](https://pro.karnovgroup.dk/b/documents/abs/EUDIR200060) tredje planperiode 2021-2027 er fastsat efter lov om vandplanlægning i bekendtgørelse om miljømål for overfladevandområder og grundvandsforekomster, bekendtgørelse om overvågning af overfladevandets, grundvandets og beskyttede områders tilstand og om naturovervågning af internationale naturbeskyttelsesområder og indsatsbekendtgørelsen . Konkrete miljømål er herved fastlagt ved bekendtgørelse nr. 819 af 15. juni 2023 om miljømål for overfladevandområder og grundvandsforekomster. Fravigelse kan kun ske inden for rammerne af § 4 i bekendtgørelsen. Bestemmelsen implementerer vandrammedirektivets artikel 4, stk. 7 omhandlende fravigelser.

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

Udgangspunktet fremgår af § 8 i indsatsbekendtgørelsen, hvorefter myndigheder ved administration af øvrig lovgivning, herunder også dette lovforslag efter vedtagelse, skal forebygge forringelse af vandområders tilstand og sikre, at opfyldelse af deres miljømål ikke hindres. Fravigelse kan kun ske inden for rammerne af § 7 i indsatsbekendtgørelsen, hvorefter det, under en række skærpede betingelser, kan undlades at gennemføre eventuelle foranstaltninger fastlagt for det konkrete vandområde og/eller fravige miljømålet. Fravigelsen skal skyldes ændringer af et overfladevandområdes fysiske karakteristika eller ændringer i en grundvandsforekomsts niveau, den skadelige indvirkning på vandforekomstens tilstand skal mindskes mest muligt, ændringerne skal være begrundet i væsentlige samfundsinteresser, og der må ikke være alternativer, som er en miljømæssigt væsentlig bedre løsning. Fravigelse kræver tilladelse fra Styrelsen for Grøn Arealomlægning og Vandmiljø.

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

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

**11.5 Havstrategidirektivet**

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

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

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

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

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

**12. Hørte myndigheder og organisationer mv.**

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

Cyklistforbundet, Dansk Byggeri, Dansk Erhverv, Danmarks Naturfredningsforening, Dansk Ornitologisk Forening, Dansk Vandrelaug, Danske Regioner, DI Transport, Energinet, FDM, Friluftsrådet, NOAH, KL, Ikast-Brande Kommune, Silkeborg Kommune, Viborg Kommune, Region Midtjylland, og Rådet for Bæredygtig Trafik.

**13. Sammenfattende skema**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|    | Positive konsekvenser/mindre udgifter (hvis ja, angiv omfang/Hvis nej, anfør »Ingen«)  | Negative konsekvenser/merudgifter (hvis ja, angiv omfang/Hvis nej, anfør »Ingen«)  |
| Økonomiske konsekvenser for stat, kommuner og regioner  | Ingen | Projektet finansieres via finansloven af Transportministeriet. Anlægsudgifterne (samlet anlægsbudget i mia. kr. 2025-prisniveau, FL-25 146,51) anslås til 5.052,6 mio. kr. Udgifter for Vejdirektoratet til drift og vedligehold af de udbyggede statsveje. |
| Implementeringskonsekvenser for stat, kommuner og regioner  | Ingen | Begrænset meradministration i anlægsperioden for henholdsvis Transportministeriet og Vejdirektoratet. De berørte kommuner vil i relation til projektet skulle behandle diverse ansøgninger og anmeldelser. |
| Regionale konsekvenser | Sikrer bedre fremkommelighed og trafikafvikling | Positive konsekvenser for bosætning og muligheder for rekruttering af specialiseret arbejdskraft. |
| Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet m.v. | Projektet medfører mindre trængsel og mere pålidelig rejsetid, hvilket medfører positive økonomiske konsekvenser for erhvervslivet. Det fører til flere fordele – både ved transport af varer og bedre adgang til arbejdskraft. Fordelene kan øge virksomhedernes produktivitet, da deres konkurrenceevne forbedres. | Der vil under anlægsarbejdet være visse trafikale gener, men arbejderne bliver tilrettelagt, så de forårsager færrest mulige gener for vejtrafikken.  |
| Administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v.  | Projektet medfører mindre trængsel og mere pålidelig rejsetid. | Mindre konsekvenser i forbindelse med ekspropriationer. |
| Administrative konsekvenser for borgerne  | Ingen | Konsekvenser i forbindelse med ekspropriationer og ved at klageadgange til anden administrativ myndighed på nogle områder afskæres.  |
| Klimamæssige konsekvenser  | Ingen | Der vil være en væsentlig CO2-udledning fra anlægsarbejder. Der forventes en mindre stigning i trafikken som følge af projektet. Det vil betyde en stigning i CO2-udslippet fra trafikken. |
| Miljø- og naturmæssige konsekvenser  | Færre støjbelastede boliger ved etablering af den planlagte støjafskærmning. | Forstyrrelse af befolkning ved jordkørsel, ramning af spunsvægge og andet anlægsarbejde.Støjbelastning af boliger.Barrierer i naturen |
| Forholdet til EU-retten  | Projektet er omfattet af reglerne om vurdering af indvirkningerne på miljøet og om inddragelse af offentligheden, der følger af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2011/92/EU af 13. december 2011 om vurdering af visse offentlige og private projekters indvirkning på miljøet (VVM-direktivet) som ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/52/EU af 16. april 2014 om ændring af direktiv 2011/92/EU. Det er vurderet, at projektet gennemføres inden for rammerne af VVM-direktivet. På baggrund af miljøkonsekvensvurderingen er det vurderingen, at gennemførslen af projektet kan ske inden for rammerne af habitatdirektivet og fuglebeskyttelsesdirektivet. |
| Er i strid med de fem principper for implementering af erhvervsrettet EU-regulering (der i relevant omfang også gælder implementering af ikke-erhvervsrettet EU-regulering) (sæt X)  | Ja | NejX |

*Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser*

*Til § 1*

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

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

Det foreslås i *§ 1, stk. 1,* at transportministeren bemyndiges at anlægge en ca. 43,6 km lang motorvej med 4 vognbaner vest om Viborg med forbindelse til rute 13 ved Klode Mølle i syd og Løvel i nord, herunder nedklassificere delstrækninger af statsvejene rute 12, 13 og 16, omlægge jernbanen Langå – Struer på en ca. 800 m strækning mellem Viborg og Sparkær og anlægge og omlægge lokale veje og stier, herunder kommunale veje og stier samt private veje og fællesveje.

Bestemmelsen vil medføre, at transportministeren vil være bemyndiget til at anlægge en ny motorvej med fire vognbaner og nødspor mellem Klode Mølle og Løvel vest om Viborg, som foruden anlæg af en ny motorvej også omfatter bl.a. etablering af fem nye tilslutningsanlæg og ét forbindelsesanlæg, broer for krydsende veje og en jernbane, faunapassager, regnvandsbassiner, rastepladser og samkørselspladser. Transportministeren vil derudover være bemyndiget til at nedklassificere en delstrækning af statsvejen rute 13 i Silkeborg Kommune samt delstrækninger af statsvejene rute 12, 13 og 16 i Viborg Kommune til kommunevej, omlægge jernbanen Langå – Struer på en ca. 800 m strækning mellem Viborg og Sparkær, samt anlægge og omlægge lokale veje og stier, herunder kommunale veje og stier samt private veje og fællesveje.

Nedklassificering af delstrækninger af statsvejene rute 12, rute 13 og rute 16 til kommunevej følger af dette lovforslag og forudsætter ikke anvendelse af [vejlovens](https://pro.karnovgroup.dk/b/documents/rel/LBKG2023421) regler om nedklassificering, jf. [vejlovens § 12](https://pro.karnovgroup.dk/b/documents/rel/LBKG2023421_P12).

Når Silkeborg og Viborg Kommuner overtager delstrækningerne, vil kommunen samtidig være vejmyndighed i medfør af [vejlovens § 7](https://pro.karnovgroup.dk/b/documents/rel/LBKG2023421_P7). I overensstemmelse med den almindelige ordning i [vejloven](https://pro.karnovgroup.dk/b/documents/rel/LBKG2023421) har kommunalbestyrelsen efter overdragelsen af anlægget de beføjelser og forpligtelser, som den kommunale vejmyndighed har i medfør af [vejloven](https://pro.karnovgroup.dk/b/documents/rel/LBKG2023421) og anden lovgivning herunder vedligeholdelsesforpligtelsen, jf. [vejlovens § 8](https://pro.karnovgroup.dk/b/documents/rel/LBKG2023421_P8), stk. 1.

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

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

Det foreslås i *stk. 3,* at transportministeren overdrager de lokale veje og stier jf. § 1, stk. 1, nr. 3, til Ikast-Brande-, Silkeborg- og Viborg kommuner samt for så vidt angår de private veje og fællesveje til de berørte vejejere i takt med færdiggørelsen.

Forslaget vil medføre, at transportministeren, hvilket de facto vil være Vejdirektoratet, overdrager de i stk. 1, nr. 3, omtalte anlæg til kommunerne som kommuneveje og de private veje og fællesveje til de berørte vejejere i takt med, at de enkelte veje og stier færdiggøres. Overdragelsen til kommunevej følger af dette lovforslag og forudsætter ikke anvendelse af vejlovens regler om nedklassificering, jf. vejlovens § 12.

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

*Til § 2*

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

Det foreslåede vil medføre, at transportministeren kan gennemføre projektet for anlæg af en motorvej mellem Klode Mølle og Løvel vest om Viborg nævnt i § 1 og de dertilhørende anlæg. Bestemmelsen vil udgøre hjemlen til at foretage de dispositioner, som er nødvendige med henblik på gennemførelsen af det samlede anlægsprojekt, herunder bl.a. ekspropriation, anlæg og nødvendige ledningsarbejder m.v.

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

*Til § 3*

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

Det følger af vejlovens § 17 a, stk. 3, at Vejdirektoratets etablering, udvidelse eller ændring af statslige vejanlæg og dertil knyttede projekter, der er omfattet af bilag 1 eller 2, jf. stk. 1 og 2, ikke kræver administrativ tilladelse, når projektet opnår tilladelse ved anlægslov. Projekter, hvor der meddeles tilladelse ved anlægslov, kan fritages fra høring af offentligheden, jf. § 17 h, stk. 6, forudsat at formålet med dette kapitel, jf. § 1, nr. 6, opfyldes.

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

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

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

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

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

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

*Til § 4*

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

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

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

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

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

*Til § 5*

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

Det foreslås i *§ 5, stk. 1,* at anlægsprojektet nævnt i § 1, ikke kræver tilladelse efter § 35, stk. 1, i lov om planlægning, § 8 i lov om forurenet jord, § 7 i lov om råstoffer og § 20, § 65, stk. 1 og stk. 2, i lov om naturbeskyttelse.

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

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

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

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

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

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

Hensynet til inddragelse af offentligheden, herunder høring af berørte parter er varetaget, dels gennem den forudgående proces omkring miljøkonsekvensvurderingen, hvor der er afholdt høring med borgermøder, dels gennem den efterfølgende ekspropriationsproces, hvor der også vil blive afholdt offentlige møder og møder med ejerne af de ejendomme, der påvirkes af projektet.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Det foreslås i *§ 5, stk. 2,* at reglerne om kommune- og lokalplaner i lov om planlægning, §§ 23, 34 og 26 a, i lov om naturbeskyttelse og reglerne i museumslovens kapitel 8 og 8 a, lov om landbrugsejendomme ~~samt jernbanelovens kapitel 6 a~~ ikke finder anvendelse på anlægsprojektet nævnt i § 1.

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

Det foreslås desuden i stk. 2, at en række regler, som begrænser adgangen til at foretage en række af de helt nødvendige arbejder, som er en forudsætning for at gennemføre anlægsprojektet, ikke finder anvendelse. Det drejer sig om bestemmelserne om offentlighedens adgang til og ophold i skove og på udyrkede arealer ([naturbeskyttelseslovens §§ 23](https://pro.karnovgroup.dk/b/documents/rel/LBKG20221392_P23) og [24](https://pro.karnovgroup.dk/b/documents/rel/LBKG20221392_P24)) og om nedlæggelse af veje ([naturbeskyttelseslovens § 26 a](https://pro.karnovgroup.dk/b/documents/rel/LBKG20221392_P26A)) i det åbne land.

Hvis det som følge af et anlægsprojekt bliver nødvendigt at nedlægge veje og stier i det åbne land, jf. [naturbeskyttelsesloven § 26 a](https://pro.karnovgroup.dk/b/documents/rel/LBKG20221392_P26A), vil det altid blive vurderet, om der kan eller skal etableres en alternativ adgang. Der er således ikke behov for en særskilt anmeldelse af dette, idet det hensyn, der skal varetages gennem bestemmelsen i [naturbeskyttelsesloven § 26 a](https://pro.karnovgroup.dk/b/documents/rel/LBKG20221392_P26A), sikres gennem processen for gennemførelse af anlægsprojektet.

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

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

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

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

*Til § 6*

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

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

Det følger af § 78, stk. 1, i naturbeskyttelsesloven, at kommunalbestyrelsens afgørelser efter loven eller de regler, der udstedes efter loven, kan påklages til Miljø- og Fødevareklagenævnet. Kommunalbestyrelsens afgørelser efter § 65 a, stk. 2 og 5, kan påklages til Miljø- og Fødevareklagenævnet efter kapitel 12, for så vidt angår retlige spørgsmål. Tilsvarende gælder fredningsnævnets afgørelser efter § 50, stk. 1, der kan påklages til Miljø- og Fødevareklagenævnet, Sagerne behandles i den læge afdeling, jf. § 3, stk. 1, nr. 10, i lov om Miljø- og Fødevareklagenævnet efter bestemmelserne i dette kapitel. Miljøministerens afgørelser efter § 27, stk. 1 og 2 og § 65 b, stk. 1 og 3-7, kan påklages til Miljø- og Fødevareklagenævnet, som behandler sagen i den læge afdeling. Miljøministerens afgørelser efter § 61 a, stk. 1, og § 65 a, stk. 1 og 4, kan påklages til Miljø- og Fødevareklagenævnet efter kapitel 12, for så vidt angår retlige spørgsmål.

Det følger af § 75 i vandforsyningsloven, at kommunalbestyrelsens afgørelser efter loven, jf. dog stk. 2, og miljøministerens afgørelser efter § 29, stk. 2 og 4, §§ 32 og 37 og § 38, jf. § 40, stk. 2, og i konkrete sager efter kapitel 8 kan påklages til Miljø- og Fødevareklagenævnet, som behandler

sagen i den læge afdeling, jf. § 3, stk. 1, nr. 10, i lov om Miljø- og Fødevareklagenævnet. Afgørelser efter kapitel 11 a kan påklages til Miljø- og Fødevareklagenævnet, som behandler sagen i en af nævnets afdelinger, jf. § 3, stk. 1, nr. 1-6, i lov om Miljø- og Fødevareklagenævnet.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Transportministerens afgørelse i klagesager efter stk. 2 og i sager, hvor ministeren har overtaget kommunalbestyrelsens beføjelser efter stk. 3, kan ikke påklages til anden administrativ myndighed. Sagerne vil kunne blive indbragt for domstolene. I tilfælde af søgsmål vedrørende transportministerens afgørelser efter stk. 2 og 3 gælder reglerne om søgsmålsfrist og omkostninger i lovforslagets § 11. Der henvises til bemærkningerne til § 11.

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

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

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

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

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

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

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

*Til § 7*

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

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

Der henvises til de almindelige bemærkninger i pkt. 3.6.

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

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

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

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

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

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

*Til § 8*

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

*Til § 9*

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

Ekspropriationskommissionen kan også tage stilling til spørgsmål om udgifter forbundet med ledningsarbejder, jf. ekspropriationsproceslovens § 17, stk. 4, om andre økonomiske tab end ekspropriationserstatning. Taksationskommissionen har kompetence til som rekursinstans at behandle tvister om betaling for ledningsarbejder, som har været behandlet af ekspropriationskommissionen.

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

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

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

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

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

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

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

*Til § 10*

I forbindelse med en række andre anlægsprojekter har der været etableret en ordning, hvor støjramte boliger har kunnet søge tilskud til støjisolering, og en lignende ordning foreslås lovfæstet for anlægsprojektet nævnt i lovforslagets § 1. Der henvises bl.a. til lov nr. 624 af den 11. juni 2024 om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse og lov nr. 625 af den 11. juni 2024 om udbygning af E20 Amagermotorvejen.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

*Til § 11*

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

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

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

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

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

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

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

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

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

*Til § 12*

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

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

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