

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Catherine Sofie Steen Christiansen (cac@trm.dk)
Fra: Maria Bjørklund (MBJ@da.dk)
Titel: VS: Ekstern høring af forslag til lov om anlæg af motorvej mellem Give og Billund Vest og forslag til lov om anlæg af motorvej mellem Klode Mølle og Løvel
E-mailtitel: VS: Ekstern høring af forslag til lov om anlæg af motorvej mellem Give og Billund Vest og forslag til lov om anlæg af motorvej mellem Klode Mølle og Løvel (Id nr.: 488731)
Sendt: 04-07-2025 14:13
Bilag: Eksternt høringsbrev.pdf; Høringsliste.pdf; Forslag til lov om anlæg af motorvej mellem Billund og Give, godkendt den 30. juni 2025, version den 1. juli.pdf; Forslag til lov om anlæg af motorvej mellem Klode Mølle og Løvel - godkendt den 30. juni 2025, version den 1. juli 2025.pdf; Signaturbevis.txt;

[EKSTERN E-MAIL] Denne e-mail er sendt fra en ekstern afsender.
Vær opmærksom på, at den kan indeholde links og vedhæftede filer, som ikke er sikre.

Til Transportministeriet

Vi takker for muligheden for at besvare jeres høring om ovenstående.

Dansk Arbejdsgiverforening har ingen bemærkninger hertil.

Med venlig hilsen

Maria Bjørklund
Administrativ koordinator



Vester Voldgade 113
København V
Direkte +45 33 38 92 84
Mobil +45 29 20 02 84
Mail mbj@da.dk
Web da.dk

Denne mail er tilsigtet en bestemt modtager og kan indeholde fortrolige oplysninger. Er du ikke den rette modtager, beder vi dig om at orientere os ved at besvare denne mail og derefter slette den. Det er ikke tilladt at beholde, kopiere, videresende eller bruge oplysninger fra denne mail, hvis du ikke er den rette modtager.

Fra: Catherine Sofie Steen Christiansen <cac@trm.dk>

Sendt: 4. juli 2025 11:48

Emne: Ekstern høring af forslag til lov om anlæg af motorvej mellem Give og Billund Vest og forslag til lov om anlæg af motorvej mellem Klode Mølle og Løvel (Id nr.: 488731)

Til rette vedkommende

Se vedlagte høring over forslag til lov om anlæg af motorvej mellem Give og Billund Vest og forslag til lov om anlæg af motorvej mellem Klode Mølle og Løvel.

Med venlig hilsen

Catherine Christiansen
Fuldmægtig

Transportministeriet

Ministry of Transport

Vej- og Brokontoret

Frederiksholms Kanal 27 F

DK-1220 København K

+ 45 21 31 15 31

cac@trm.dk

www.trm.dk

Til: nf@vd.dk (nf@vd.dk), sgp1@vd.dk (sgp1@vd.dk), Catherine Sofie Steen Christiansen (cac@trm.dk), Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Annette Roed Ottosen (annetteroedottosen@gmail.com)
Titel: En Hærvejsmotorvej er uønsket
Sendt: 05-08-2025 14:52

[EKSTERN E-MAIL] Denne e-mail er sendt fra en ekstern afsender.
Vær opmærksom på, at den kan indeholde links og vedhæftede filer, som ikke er sikre.

En hærvejsmotorvej er aldeles uønsket pga øget støj, øget partikelforurening, stor klimabelastning og negativ påvirkning af natur og miljø.

Hilsen Annette Roed Ottosen Dejgårdsvej 7, 9240 Nibe

Til: Catherine Sofie Steen Christiansen (cac@trm.dk), Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Cc: Nikolai Lønbjerg Friis (nlf@live.dk)
Fra: Nikolai Lønbjerg Friis (nlf@live.dk)
Titel: Høringssvar til motorvej mellem Give og Billund Vest
Sendt: 06-08-2025 07:26

[EKSTERN E-MAIL] Denne e-mail er sendt fra en ekstern afsender.
Vær opmærksom på, at den kan indeholde links og vedhæftede filer, som ikke er sikre.

Til rette vedkommende.

Jeg og en del i vores område er ikke interesseret i en motorvej mellem Give og Billund Vest.

Jeg kan ikke helt forstå hvordan man kan fortsætte med dette totale spild af penge i en tid, hvor miljø og økonomi, burde stå højest på dagsordenen.

At man i øvrigt kan tilsidesætte de undersøgelser man selv har lavet, der siger at der ikke er nogen gevinst hverken økonomisk eller trafikmæssigt ved at lave denne motorvej.

At man iflg. aftalen skulle vælge mellem at udvide E45 og lave denne. Og udvidelsen af E45 er i gang, så den beslutning er jo taget.

At der er behov for trafikal ændring til Billund Lufthavn er helt acceptabelt, men en opgradering til en 2+1 vej mellem Give og Billund ville kunne gøre meget ved denne situation. Og spare store summer både økonomisk og miljømæssigt.

Håber at der indfinder sig noget fornuft i denne sag.

mvh
Nikolai Friis
Bænkebideren 9
7190 Billund
tlf 20325472

Til: nf@vd.dk (nf@vd.dk), sgp1@vd.dk (sgp1@vd.dk), Catherine Sofie Steen Christiansen (cac@trm.dk), Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Louise Raaberg (louise_nela@hotmail.com)
Titel: høringssvar
Sendt: 06-08-2025 11:38

[EKSTERN E-MAIL] Denne e-mail er sendt fra en ekstern afsender.
Vær opmærksom på, at den kan indeholde links og vedhæftede filer, som ikke er sikre.

Hej

Nej tak til Motorvej.

Motorvej er uønsket.

Vi ønsker at pengene bliver brugt til ro, sundhed og klimaforbedringer til gavn for mennesker, dyr og vores allesammens verden i stedet.

Med venlig hilsen
Louise Raaberg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Henriette Neerbek (h.neerbek@gmail.com)
Titel: Nej tak motorvej
Sendt: 06-08-2025 10:56

[EKSTERN E-MAIL] Denne e-mail er sendt fra en ekstern afsender.

Vær opmærksom på, at den kan indeholde links og vedhæftede filer, som ikke er sikre.

Sendt fra min iPad

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Kurt Lauridsen (kurt.a.lauridsen@gmail.com)
Titel: Vi ønsker ikke flere motorveje
Sendt: 06-08-2025 10:54

[EKSTERN E-MAIL] Denne e-mail er sendt fra en ekstern afsender.
Vær opmærksom på, at den kan indeholde links og vedhæftede filer, som ikke er sikre.

Det er ikke den rigtige vej at gå at blive ved med at tænke motorveje og øgning af trafikken. Vi skal tænke anderledes nu, da verden er i kæmpe klimakrise. Mere trafik vil forstærke belastningen på klimaet og endnu en motorvej er at være ignorant og bare lukke øjnene for den nænsomhed vi bør færdes med på denne klode.

Venlig hilsen
Kurt Lauridsen

Til: nf@vd.dk (nf@vd.dk), sgp1@vd.dk (sgp1@vd.dk), Catherine Sofie Steen Christiansen (cac@trm.dk), Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Emil Raaberg (eraaberg@outlook.dk)
Titel: Motorvej NEJ TAK
Sendt: 06-08-2025 11:47

[EKSTERN E-MAIL] Denne e-mail er sendt fra en ekstern afsender.
Vær opmærksom på, at den kan indeholde links og vedhæftede filer, som ikke er sikre.

NEJ TAK til Motorvej!

Sendt fra [Outlook til Android](#)

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Katrine Anckersen (katanc@live.dk)
Titel: NEJ TAK TIL MOTORVEJEN
Sendt: 09-08-2025 07:30

[EKSTERN E-MAIL] Denne e-mail er sendt fra en ekstern afsender.
Vær opmærksom på, at den kan indeholde links og vedhæftede filer, som ikke er sikre.

Hej
Jeg siger NEJ TAK til motorvejen.
Hilsen Katrine Anckersen
Sendt fra min iPhone

Til: nf@vd.dk (nf@vd.dk), sgp1@vd.dk (sgp1@vd.dk), Catherine Sofie Steen Christiansen (cac@trm.dk), Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Jake Inlove (jakeinlove@live.dk)
Titel: Nej tak til mere motorvej.
Sendt: 09-08-2025 06:30

[EKSTERN E-MAIL] Denne e-mail er sendt fra en ekstern afsender.

Vær opmærksom på, at den kan indeholde links og vedhæftede filer, som ikke er sikre.

Hej

Der er rigeligt med asfalt. Vi kan komme frem til, hvor vi skal. Vi behøver ikke have så travlt. Og miljøet og klimaet kan ikke bære mere. Så får vi formentligt endnu mere skørt vejr.

Det er imod sund fornuft, tidsånden og fremtidige generationers interesser at anlægge flere motorveje.

Så nej tak til mere motorvej.

Vh Jake Inlove

Til: Catherine Sofie Steen Christiansen (cac@trm.dk), Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Nanna Kjær (tghnk72@gmail.com)
Titel: HØRINGSSVAR
Sendt: 12-08-2025 13:41
Bilag: HØRINGSSVAR TIL DEN AKTUELLE HØRING OM MOTORVEJSSTRÆKNINGEN.docx;

[EKSTERN E-MAIL] Denne e-mail er sendt fra en ekstern afsender.
Vær opmærksom på, at den kan indeholde links og vedhæftede filer, som ikke er sikre.

ang. motorvejsstrækning Klode Mølle - Løvel; vedhæftet her som fil...

v.h. Nanna Kjær

HØRINGSSVAR TIL DEN AKTUELLE HØRING OM MOTORVEJSSTRÆKNINGEN KLODE MØLLE – VIBORG – LØVEL.

D. 23/7 afsagde Den Internationale Domstol (ICJ) en historisk rådgivende udtalelse om klimaforandringer. I lyset af den efterhånden meget kritiske udvikling på området, med bl.a. trusler mod små ø-staters eksistens, slog domstolen fast at stater er forpligtede til at reducere deres drivhusgasudledninger i overensstemmelse med Parisaftalens mål om at den globale opvarmning ikke må stige med mere end 1,5 grader.

Domstolens udtalelse kan få store konsekvenser : sårbare stater får nu et stærkere retsgrundlag for at kræve handling og erstatning, mens Danmark og andre udviklede lande risikerer at blive sagsøgt. ICJ er en vigtig international spiller, hvis ord har stor vægt, og man kan konstatere at endnu en vigtig international kraft har fastslået at der kræves handling, ikke blot intentioner, på klimaområdet. Det kan efterhånden ikke overses at vores klima er voldsomt udfordret; den snart forgangne sommer har bragt endnu en omgang forstærkelse af processen med temperaturøgning, vilde vejrtilstande og naturbrande, også på det europæiske kontinent.

Den danske regering, med transportminister Thomas Danielsen i spidsen, lader sig dog ikke gå på af situationens alvor – der lægges en ligegyldighed for dagen, som sandt for dyden er helt utrolig. Beslutningsprocessen vedr. alle de mange motorvejsstrækninger i Infrastrukturforliget 2021 – 2035 gennemføres i et aldeles hæsblæsende tempo; man må tro at Folketinget skal nå at vedtage og bygge enhver mulig motorvejsstrækning inden begrænsningerne i Parisaftalens klimamål skal nås i 2035. Endnu en gang trækker regeringens transportpolitik altså i den gale retning – anden konklusion er ikke mulig. Omtanke for miljøet og ansvarlighed i klimapolitikken – glem det !!!

Alle gode kræfter, som for alvor ønsker at ta' fat på en ansvarlig klimaindsats, er enige om at den helt store udfordring på området er den alt for store udledning af klimagasser til atmosfæren, og her er vejtrafikken en rigtig stor synder : i Danmark kommer 27% af CO₂-forureningen netop derfra. Også andre typer forurening kommer fra transporten på vejene, især partikelforurening, som er stærkt sundhedsskadelig.

Til afslutning og illustration nogle tal : Danmark udleder p.t. 64 mio. ton klimagasser p.a. – både CO₂ (som er den mest miljøskadelige type) og andre typer, som f.x. metan. Skal den nuværende transportpolitik fortsætte, så vil der ske en stor øgning af denne udledning : alene de 42 kilometer motorvej omk. Viborg vil bidrage med 270.000 ton i anlægsfasen, og med 100.000 ton p.a. i udledning, med det nuværende trafiktryk. Ganger man f.x. dette tal med 10 – altså 10 års trafik på vejen – så har man endnu 1 million ton CO₂ det er i sandhed imponerende !! Tænker

man lidt videre og forestiller sig samtlige vejstrækninger o.a. i forliget ført ud i livet, eller i det mindste vedtaget, så kan man jo spekulere over, hvor Danmarks klimamål mon bliver af - det er jo helt på månen !!

Lad os få nogle andre løsninger på bordet, mens tid er - i Viborgs tilfælde nemlig det udmærkede 0+-forslag, som selv kræfter i Vejdirektoratet og i Styrelsen for den grønne trepart har gjort sig til fortalere for. Motorvejsbyggeri er en dinosaur i vor tid, hvor man da ellers troede disse dyr var godt og vel uddøde

v.h. Nanna Kjær, Finderup v/Viborg

Til: Catherine Sofie Steen Christiansen (cac@trm.dk)
Fra: Terese Søholm Lindekilde (tsl1@vd.dk)
Titel: VS: Høringsforslag ang. Midtjyske Motorvet
Sendt: 15-08-2025 10:43

Hej Catherine,

Som aftalt sender jeg høringssvar fra Sonja Rothmann Nielsen, som vi har modtaget til høringen af den supplerende miljøkonsekvensrapport.

Vi vurderer, at høringssvaret knytter sig til høringen af lovforslaget.

Vi snakkes ved og rigtig god weekend senere,

Venlig hilsen
Terese Søholm Lindekilde
Jurist
Jura

Thomas Helsteds Vej 22
8660 Skanderborg
Direkte +45 7244 2842
Mobil +4521152842
tsl1@vd.dk
vejdirektoratet.dk

Med udgangspunkt i bæredygtig udvikling arbejder Vejdirektoratet for, at mennesker og gods kommer nemt og sikkert frem.

Læs om Vejdirektoratets behandling af personoplysninger.

-----Oprindelig meddelelse-----

Fra: Sonja Rothmann Nielsen <tomson156@hotmail.com>
Sendt: 3. august 2025 15:44
Til: Niels Krogh Kristensen <nkk@vd.dk>
Emne: Høringsforslag ang. Midtjyske Motorvet

Høringsforslag ang. Midtjyske Motorvej

Høringsforslag Klode Mølle - Viborg - Løvel

Jeg har boet ved A13 siden den blev etableret hos mine forældre (Ålborgvej 91) og haft den i min baghave siden 1968 (Krogsgårdsvej 105) og dette er min erfaring. :

Da man lavede E45 omkring Århus for at aflast A13 gik der ca. 14 dage til en måned, så havde vi den tunge trafik ned a A13 igen fordi det var den korteste vej og lastbilerne kunne spare brændstof og tid, ved at køre den lige vej. Det vil ske igen hvis man følger øst (Rød linie) eller vest (Blå linie) så har vi igen den tunge trafik på A13 igen og pengene er spildte. Så det vil nok være smartest at spørge vognmændene hvilken vej de foretrækker. Jeg tror det bliver den (Grønne linie) Lastbiler kører jo ik over 100 km i timen. Så for dem er det den billigste vej mht. brændstof og tid. Jeg forventer at den Motorvej snarest bliver til noget, da jeg har været stavnsbundet siden 1973 hvor der blev lagt en byggelinie på vores grund uden der er sket noget, og det har jo forringet vores værdi af huset og vi har i alle disse år ikke kunnet få fjernet byggelinien, men nu står jeg og skal sælge huset. Så vil gerne vide, om det igen er et flop, som flere gange før, idet det er dukket op flere gange og ikke blevet til noget.

Mvh Sonja Rothmann Nielsen
Krogsgårdsvej 105, Hvam 8620 Kjellerup

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Catherine Sofie Steen Christiansen (cac@trm.dk)
Fra: Høringer og Jura (hoering@klimatebev.dk)
Titel: Høringssvar vedr. over udkast til forslag til lov om anlæg af motorvej mellem Give og Billund Vest og forslag til lov om anlæg af motorvej mellem Klode Mølle og Løvel
Sendt: 16-08-2025 17:01

[EKSTERN E-MAIL] Denne e-mail er sendt fra en ekstern afsender.
Vær opmærksom på, at den kan indeholde links og vedhæftede filer, som ikke er sikre.

Til Transportministeriet

Klimabevægelsen afgiver hermed høringssvar vedr. udkast til forslag til lov om anlæg af motorvej mellem Give og Billund Vest og forslag til lov om anlæg af motorvej mellem Klode Mølle og Løvel.

Overordnet vurdering

Klimabevægelsen tager skarpt afstand fra de foreslåede motorvejsprojekter. Udbygning af motorvejsnettet i Danmark er i direkte modstrid med målet om at reducere transportsektorens klimaaftryk og beskytte natur og biodiversitet. I en tid, hvor vi bør investere massivt i grøn mobilitet, kollektiv trafik og naturgenopretning, er det uacceptabelt at prioritere asfalt og biltrafik.

Vi finder det desuden stærkt problematisk, at høringerne er kunstigt delt op i to separate lovforslag, selvom de reelt indgår i ét samlet motorvejsprojekt. Lovudkastene er sendt i høring hver for sig, men sammenskrives inden fremsættelse i Folketinget. Denne opdeling forhindrer en helhedsorienteret vurdering af konsekvenserne og skaber indtryk af, at processen hastes igennem uden tilstrækkelig offentlig debat og gennemsigtighed.

Klimabelastning og CO₂-udledning

De samlede anlægsudledninger for de to etaper er alarmerende høje:

Etape	Km	Areal til motorvej	Midlertidigt arbejdsareal	Ejendomme berørt	Heraf total ekspropriation	Anlægs-CO ₂ (aktuelt)	Anlægs-CO ₂ (optimistisk)
Billund–Give	18	150 ha	55 ha	110	?	105.000 ton	93.000 ton
Klode Mølle–Løvel	43,5	435 ha	190 ha	353	65	288.000 ton	260.000 ton
Sammenlagt	61,5	585 ha	245 ha	463	65	393.000 ton	353.000 ton

Selv den mest optimistiske fremskrivning overstiger de beregninger, der indgik i Infrastrukturforliget, hvor de to strækninger figurerer med sammenlagt 326.500 ton CO₂ (kilde: Altingets offentliggørelse af de hemmeligholdte klimaberegninger, 29.01.2022). Det viser, at projekterne er langt mere klimabelastende end tidligere antaget.

I driftsfasen angives CO₂-stigningen som minimal, men denne konklusion bygger på antagelser, der ikke holder i praksis:

- Man antager, at motorvejen flytter trafik fra andre veje (neutralt).
- Man erkender, at motorvejen genererer mere trafik (giver mere CO₂).
- Man forventer flere elbiler (giver mindre CO₂).

Men man medregner ikke:

- At strækningen Klode Mølle–Løvel er ca. 8 km længere end den nuværende rute 13, hvilket øger CO₂-udledningen.
- At højere hastigheder på motorvejen øger CO₂ pr. kørt kilometer – for alle biltyper, også elbiler.

Naturødelæggelse og lokal modstand

Motorvejsanlæggene vil beslaglægge 585 hektar jord og berøre 463 ejendomme, heraf 65 med total ekspropriation. Det er en massiv indgriben i landskabet og lokalsamfundene. Naturen fragmenteres, biodiversiteten trues, og borgernes livsgrundlag forringes. Flere lokale grupper har allerede udtrykt bekymring, og vi opfordrer til reel borgerinddragelse og respekt for lokale stemmer.

Anbefalinger

- **Stop projekterne midlertidigt**, indtil der foreligger en samlet klimaredegørelse og naturkonsekvensanalyse.
- **Vurder grønne alternativer** som jernbaneudbygning, kollektiv trafik og opgradering af eksisterende veje.
- **Gennemfør én samlet høring** for hele projektet, så offentligheden får mulighed for at vurdere helheden.
- **Indfør bindende klimakrav** for alle større infrastrukturprojekter.

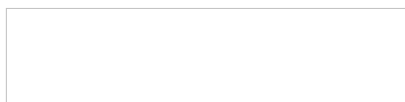
Afsluttende bemærkning

Klimabevægelsen opfordrer Transportministeriet og Folketinget til at genoverveje prioriteringen af motorvejsprojekter i lyset af Danmarks klimamål og internationale forpligtelser. Infrastruktur skal ikke planlægges som om vi lever i 1990, men som om vi har en fremtid at beskytte.

Arbejdsgruppen for klimaret og høringer

Klimabevægelsen i Danmark

Mobil: +45 2295 4047



Støt os og bliv medlem på www.klimabevægelsen.dk

Til: Catherine Sofie Steen Christiansen (cac@trm.dk), Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Per Delphin (per_delphin@live.dk)
Titel: Bemærkninger til forslag til anlægslov for motorvej Give-Billund Vest fra JMOM
Sendt: 18-08-2025 18:32
Bilag: Forslag til anlægslov Give-Billund høringssvar JMOM.pdf;

[EKSTERN E-MAIL] Denne e-mail er sendt fra en ekstern afsender.
Vær opmærksom på, at den kan indeholde links og vedhæftede filer, som ikke er sikre.

På vegne af foreningen Jyder Mod Overflødige Motorveje (JMOM) fremsender jeg hermed foreningens høringssvar til forslag til lov om anlæg af motorvej Give-Billund Vest. Høringssvaret er vedhæftet. Jeg vil gerne have sendt en bekræftelse på modtagelsen af denne mail.

Med venlig hilsen
på JMOMs vegne
Per Delphin (tlf. 41 60 33 84)

Drop anlæg af en ny motorvej fra Give til Billund Vest!

Foreningen Jyder Mod Overflødige Motorveje (JMOM) skal hermed fremkomme med nedenstående bemærkninger i forbindelse med fremsættelsen af forslag til lov om anlæg af motorvej Give-Billund Vest.

Ferieperiode – tid til høringer!

Trods tidligere anker over, at høringer lægges i en ferieperiode, virker det som et kedeligt udslag af magtarrogance, at nu også høringen vedr. forslag til anlæg af motorvej Give-Billund Vest lægges i – en ferieperiode! Ingen tid at spille – vedtagelse af lov om anlæg af motorvejsstrækningen skal hurtigst muligt tromles igennem!

Glem ikke SMV-direktivet!

Indledningsvis skal JMOM henvise til SMV-direktivet.

Der foreligger et klart tilkendegivet ønske om på sigt at anlægge en motorvej hele vejen fra Haderslev til Hobro. Strækningen Give-Billund Vest ligger som en delstrækning på denne motorvejsstrækning. Ifølge SMV-direktivet skal der udarbejdes en miljøvurdering for hele strækningen Haderslev-Hobro, inden delstrækninger (in casu Give-Billund Vest) kan anlægges. **Danmark er juridisk forpligtet til at overholde EU-lovgivningen.**

Kritik af de samfundsøkonomiske analyser

De samfundsøkonomiske analyser, der er cost benefit-analyser, har over tid udgjort en fast bestanddel af VVM-undersøgelser og miljøkonsekvensvurderinger og har spillet en stor rolle i beslutningen om, hvorvidt en ny motorvej skal anlægges. **Imidlertid er disse cost-benefit-analyser uegnede til at danne grundlag for beslutninger om infrastrukturinvesteringer og burde ikke indgå som en del af VVM-undersøgelser eller miljøkonsekvensvurderinger.** Meget kort fortalt hopper kæden grundlæggende af, når nytteeffekter i analyserne omsættes til og anvendes som monetære værdier (beløb i kr.), fastlagt ud fra, hvad et antal adspurgte personer giver udtryk for, de er villige til at betale for en given nytteeffekt, f. eks. kortere køretid. Disse fiktive beløb ("luftpenge"), der ikke er "rigtige" pengebeløb, sammenholdes med prisen for en ny motorvej, som er et beløb, der er knyttet til den "virkelige" økonomi.

En stor del af persontransportarbejdet foregår i fritiden, og det må anses for meget problematisk, at også "tabt" tid ved kørsel i fritiden bliver prissat og indgår i de samfundsøkonomiske analyser.

Motorveje er sagen - uanset!

Motorveje har en meget høj stjerne hos de fleste besluttende politikere, der fokuserer på de forventede fordele ved anlæg af en ny motorvej, herunder økonomisk vækst. **Det er imidlertid en sejlivet myte, at en ny motorvej altid fører til økonomisk vækst og flere arbejdspladser overalt i et stort område.** Som påvist af trafikforskeren Per Homann Jespersen flytter motorveje rundt på væksten. Nogle steder omkring en ny vej kommer der vækst og nye arbejdspladser, andre steder kommer der negativ vækst og sker tab af arbejdspladser. Myten om den uløselige kobling mellem motorveje og vækst lever dog videre i bedste velgående fra motorvejsprojekt til motorvejsprojekt til motorvejsprojekt.

Desværre betyder denne generelle forkærlighed for motorveje, der ofte synes overvejende følelsesmæssigt baseret, at andre væsentlige hensyn tilsidesættes, således at adskillige beboere langs motorvejen må finde sig i at blive udsat for generende vejstøj, at dyrs levesteder inddrages, og at der udledes store mængder CO₂ osv. osv. Nedenfor omtales et udvalg af negative konsekvenser som følge af anlæg af motorvejsstrækningen. Flere kunne være anført!

Drop anlæg af en ny motorvej fra Give til Billund Vest!

JMOM anser det for en overordentlig dårlig ide at anlægge en ny motorvej fra Give til Billund Vest! Anlæg af vejen vil have særdeles negative konsekvenser for klima, landskaber og naturområder, plante- og dyrearter, kulturhistoriske værdier og menneskers livskvalitet, og alene disse konsekvenser er efter JMOMs mening rigelig grund til ikke at anlægge motorvejen.

Påvirkning af dyrs og planters levevilkår

I en tid, hvor biodiversiteten er i krise, forekommer det særdeles uheldigt at ville anlægge en motorvej, der vil ødelægge eller forringe levesteder for dyr og voksesteder for planter. Motorvejen vil krydse vandløb med tilhørende ådale og løbe hen over eller tæt forbi vandhuller, moser, enge, overdrev, heder og skove. Hvor motorvejen går hen over disse naturtyper vil der ske inddragelse af arealer, der er levested for diverse dyrearter og voksesteder for planter, mosser, svampe og laver. I Danmark er der ikke meget natur tilbage efter mange års indgreb af forskellig art. Den resterende natur har mindst af alt brug for massive indgreb som anlæg af nye motorveje.

Birkemus

Først skal birkemusen omtales.

Bilag IV-arten birkemus er et af Danmarks sjældneste pattedyr. Den forekommer kun i Jylland, dens udbredelse er stærkt fragmenteret, og det formodes, at arealet af egnede levesteder er faldende. Birkemus er svær at registrere og kan derfor forekomme på flere lokaliteter, end hvor den registreres. **Den væsentligste, nuværende trussel mod birkemusen i Danmark er ødelæggelse af levesteder.** Birkemus vurderes at have en høj sårbarhed over for inddragelse af dens levesteder. En population af birkemus kan have svært ved at komme sig efter en negativ påvirkning.

Der er udarbejdet en forvaltningsplan for birkemus, og myndighederne skal i administration og planlægning være opmærksomme på at undgå at ødelægge eller forringe artens yngle- og rasteområder, at opsplitte bestande og levesteder og at forstyrre arten i forbindelse med anlægsarbejder.

Inden for undersøgelseskorridoren for motorvejen Give-Billund Vest er der flere potentielt egnede birkemuslokaliteter. I feltundersøgelser udført i 2024 er der fundet birkemus på to lokaliteter, hhv. et hedeareal ved Båstlund Krat og et dige nær Uhe Mark, og disse fundsteder ligger i birkemushabitater, som motorvejen vil gå gennem. Efter ændring af tracéet ved Båstlund Krat ligger vejanlægget nu længere mod nord og går direkte igennem midten af hedearealet, hvor birkemusen er registreret, i stedet for at gå igennem den sydlige del af hedearealet. Motorvejen vil ud over at gennemskære to potentielle birkemushabitater også gennemskære arealer, der kan bruges som spredningsveje for birkemusen. Dermed vil anlægsfasen have en barriereeffekt både i form af at opsplitte eksisterende habitater samt forhindre birkemusens spredningsmuligheder. Skaden på artens yngle- og rasteområder vil være omfattende selv med etablering af afværgende og kompenserende tiltag, da der mangler et vidensgrundlag som med sikkerhed kan bekræfte effekten af disse.

Ansøgning om fravigelse fra habitatdirektivet for birkemus

På trods af, at birkemusen er en truet art med stort behov for beskyttelse, søges der i forbindelse med motorvejen Give-Billund Vest på baggrund af de nyere registreringer af birkemus om fravigelse fra habitatdirektivets artikel 16 i håb om at få tilladelse hos EU-myndigheden til at anlægge motorvej gennem birkemu-

sens levesteder. **JMOM beklager i høj grad denne intention og har desuden svært ved at se, at bydende nødvendige hensyn til væsentlige samfundsmæssige interesser gør sig gældende.**

Forekomst af planter og dyr i korridoren

Der ligger flere værdifulde botaniske lokaliteter i motorvejskorridoren, bl.a. et par tørvemoser, nogle mose- og engområder samt hede og egekrat. De fleste af de nævnte lokaliteter er beliggende i områder med de største naturværdier, såkaldte hotspots.

Hotspottet Båstlund Krat består af et hedeareal og et særdeles bevaringsværdigt gammelt egekrat. Heden rummer en høj botanisk artsdiversitet, og den rødlistede dagsommerfugl bøllebålfugl (næsten truet) er registreret her. Egekrat er en sjælden naturtype i Danmark. Egekrattet i Båstlund Krat har surbundsflora. Der er fundet flere rødlistede svampearter, og en lavart findes her på sit eneste kendte voksested i Danmark.

I Båstlund Krat er der desuden fundet flere sjældne billearter.

I randen af korridoren på en lokalitet øst for Give er guldsmedearterne lille farvevandnymfe og månevandnymfe, der begge er rødlistede i kategorien næsten truet, registreret.

Motorvejen går også gennem eller tæt på områder med forekomst af paddearter.

Motorvejen går gennem områder med forekomst af flagermusarter. Der er bl.a. registreret arter af flagermus ved Lindeballe Bæk og ved Omme Å.

Trafikdrab og barriereeffekter

På de danske veje dræbes hvert år tusinder af individer af forskellige dyrearter, store som små, og på en ny motorvej vil der yderligere dræbes mange. For dyrearter, der bevæger sig langsomt, vil en motorvej virke som **en uoverstigelig barriere** for deres spredning, idet de dyr, der måtte forsøge at krydse motorvejen, bliver kørt over. Herved isoleres bestande af arterne fra hinanden, og deres genetiske variation mindskes. Dette gør bestandene mere sårbare mht. at uddø. Også dyrearter, der bevæger sig hurtigere, kan blive dræbt i deres forsøg på at krydse en motorvej, og vejen kan virke som en **barriere** for deres spredning. Hos grævling er der således blevet fundet genetiske forskelle på hver side af E45, hvilket stærkt indikerer, at E45 fungerer som en barriere for spredningen og genudvekslingen hos grævling i Jylland

Flagermus er særligt udsatte for påkørsler, hvor motorvejen krydser deres flyveruter. Omvendt, når motorvejen går gennem skov, kan visse arter afskæres fra brug af jagtområder, da de undgår at flyve over det åbne område, som motorvejen udgør. Opholdssteder for flagermus kan ødelægges, når træer skal fældes i forbindelse med byggeri af motorvejen.

Flagermus kan blive dræbt i trafikken, når de jager over eller flyver på tværs af en motorvej. Her er køretøjernes fart så høj, at flagermus ikke, eller kun i ganske få tilfælde, kan nå at undvige. Flagermusene dræbes enten ved at blive ramt af køretøjerne eller ved, at de suges ind af den vind, som omgiver køretøjerne. Sandsynligvis kan flagermus fanges i den stærke vind, som omgiver lastbiler, i op til en meter over lastbilerne. En 4 m høj lastbil kan således dræbe flagermus i op til 5 m over vejniveau. Ved Omme Å etableres en ca. 300 m lang landskabsbro svarende til den eksisterende for motortrafikvejen. En motorvej ført over en ådal eller en anden dal vil være hævet over terræn og vil da kunne dræbe flagermus i den pågældende højde.

Hjortevildt, herunder krondyr, kan færdes på tværs af områder, som den ny motorvej vil gå gennem. Anlæg af motorvejen betyder derfor, at dyrene enten må krydse motorvejen, med risiko for påkørsel, eller at de vil afholde sig fra at krydse motorvejen og således afskæres fra dele af områderne

Afværgeforanstaltninger

En motorvej vil trods afværgeforanstaltninger såsom faunapassager, paddetunneller og ledelinjer for flagermus have en barrierevirkning på dyrelivets spredning i landskabet i forhold til et landskab uden motorvej. Landskaber uden vejanlæg og uden afværgeforanstaltninger er så langt at foretrække frem for landskaber med vejanlæg og med afværgeforanstaltninger. I et notat fra 2013 ("Krondyr og barriereeffekter fra veje") anføres, at til trods for krondyrs store spredningspotentiale kan store vejanlæg og især motorveje reducere bevægelser af krondyr og dermed den genetiske spredning. Det anføres videre, at der altid vil være barriereeffekter af menneskelig forstyrrelse på krondyrhabitater, og at det formodentligt vil være umuligt selv vha. faunapassager helt at ophæve denne effekt.

Erstatningsnatur

Der er et usikkerhedsmoment i, om erstatningsnatur udvikler sig som planlagt og opnår den forventede kvalitet og funktionalitet. Det er ikke altid tilfældet. Visse naturtyper vil det tage endog meget lang tid at etablere. Det tager minimum 150 år, fra et areal tilplantes eller naturligt springer i skov, til træerne er fuldt udvoksede. Højmoser, våde heder, kalkoverdrev, næringsfattige enge og rigkær er noget nær umulige at etablere.

Udledning af CO₂ og partikler, kvælstofforbindelser og kulbrinter

I en tid med alvorlig klimakrise, hvor bestræbelserne må gå på at mindske CO₂-udslippet, forekommer det mildest talt grotesk, at det med Infrastrukturplan 2035 er aftalt at etablere et større antal nye motorveje. Specielt ved anlæg af motorveje **udledes store mængder CO₂.** Nye beregninger, der er udført for nogle af projekterne i Infrastrukturplan 2035, viser væsentligt større udledninger end angivet i tidligere beregninger.

I driftsfasen vil der med bilernes udstødning **udledes partikler, kvælstofforbindelser og kulbrinter**, som i værste fald er skadelige for menneskers helbred.

Afslidning af mikroplast

Trafikken på en ny motorvej er **kilde til mikroplast**, idet det afslides fra bilernes dæk og spredes i omgivelserne. Mikroplast kan komme ind i menneskers kroppe ved indtagelse med føden, med drikkevand og ved inhalering.

En ny motorvejsstrækning har også en række konsekvenser, der markant nedsætter menneskers livskvalitet.

Vejstøj

Med anlæg af den ny motorvej udsættes mennesker i byer, landsbyer og enligt beliggende ejendomme for generende støj fra vejen. Motorvejen passerer relativt tæt eller tæt på hhv. Give, Farre, Uhe og Billund.

I værste fald kan vejstøj have alvorlige sundhedsmæssige konsekvenser. Artikler i medierne kan opvise et overordentlig righoldigt materiale af cases, der beskriver de utålelige forhold, som mennesker, der er udsat for vejstøj, har måttet leve med. Der er samtidig samfundsøkonomiske omkostninger forbundet med de helbredsmæssige effekter af trafikstøj.

Det er yderst problematisk, at støjbelastningen beregnes som et gennemsnit over døgnet og året. Det oplevede støjniveau vil en stor del af tiden vil være højere end det beregnede gennemsnit, men Ingen ved, hvad det vil være en almindelig hverdag - eller i myldretiden - eller ved den mest fremherskende vindretning - for det er ikke blevet beregnet. Andre støjværdier end gennemsnitsværdien burde rettelig beregnes og angives i VVM-undersøgelser hhv. miljøkonsekvensvurderinger. Ved et højere støjniveau end gennemsnitsværdierne når støjen fra motorvejen længere ud i omgivelserne.

Med stigende trafik i årene fremover vil støjen øges, også med flere elkøretøjer på vejen, men det er ikke blevet beregnet, hvad støjniveauerne vil være efter et givent antal år. Det er beboerne langs motorvejen, som overraskes af og må leve med højere støjniveauer end de angivne gennemsnitsværdier.

Påvirkning af oplevelseskvalitet

Den visuelle oplevelse af rekreative områder, smukke landskaber, interessante naturområder, geologiske interesseområder, fortidsminder, kulturarvsarealer, kulturmiljøer og diger forringes markant, når en motorvej går hen over disse eller løber tæt forbi, og når den relative stilhed er gået tabt pga. af støj fra motorvejen. Når en motorvej krydser eller løber tæt på vandre-, cykel- og rideruter påvirkes oplevelsen af turen ad disse ruter negativt.

Motorvejen vil gå gennem friluftsområderne Båstlund Krat og Sønder Elkær Plantage og krydse friluftsområder ved Omme Å, hvoraf en del er støjfølsomt friluftsområde. Båstlund Krat er et meget fint naturområde, og det vil være synd og skam at føre en motorvej gennem det. En larmende motorvej gennem området vil meget kraftigt forringe oplevelsen af det.

Det fredede område Rækkebjerge ligger ca. 1,8 km fra midten af korridoren.

Omme Å skal krydses på en dalbro. Motorvejen vil desuden gå gennem kulturmiljøer ved Uhe Mark og Riis Mark, der herved fragmenteres, og gå gennem et arkæologisk hotspot ved Omme Å, gå gennem beskyttelseslinjen til en rundhøj samt berøre 3 beskyttede diger.

Ophold i naturen er godt for den mentale sundhed, men **med anlæg af motorvej Give-Billund Vest forringes mulighederne for gode oplevelser i en række områder.**

Påvirkning af økonomiske forhold

Der er flere andre negative effekter, af økonomisk art, som mennesker kan blive udsat for ved anlæg af en ny motorvej. Her skal helt kort nævnes **ekspropriation af ejendom, tab af ejendomsverdi og stavnsbinding.**

Det kan ikke udelukkes, at der vil blive færre af de turister, der kommer på grund af naturen og rekreative ruter, når naturområder lokalt er blevet visuelt forringede og belastede af støj på grund af en ny motorvej. Færre turister til et område betyder **mindre indtjening** for dem, der har indtægter fra turismen.

Genforhandling af Infrastrukturplan 2035

Fra forskellig side i infrastrukturdebatten er der udtrykt ønske om, at aftalen om Infrastrukturplan 2035 genforhandles ikke mindst på grund af, at CO₂-udledningerne fra de projekter, udledningerne er undersøgt for, har vist sig at være langt større end hidtidige angivelser. Genforhandlingerne skal gennemføres med henblik på, at alle eller nogle af projekterne udgår, eller at der i første omgang vedtages et motorvejsmatorium. **JMOM håber, at en sådan genforhandling vil kunne finde sted, og ser i den forbindelse meget gerne, at den planlagte motorvej fra Give til Billund Vest udgår.**

Et mindre indgribende tiltag end anlæg af en ny motorvej er udbygning af eksisterende veje.

Med venlig hilsen
for Jyder Mod Overflødige Motorveje
Per Delphin
Tørskindvej 32
7183 Randbøl

Til: Catherine Sofie Steen Christiansen (cac@trm.dk), Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Per Delphin (per_delphin@live.dk)
Titel: Bemærkninger til forslag til anlægslov for motorvej Klode Mølle-Løvel fra JMOM
Sendt: 18-08-2025 18:34
Bilag: Forslag til anlægslov Klode Mølle-Løvel høringssvar JMOM.pdf;

[EKSTERN E-MAIL] Denne e-mail er sendt fra en ekstern afsender.
Vær opmærksom på, at den kan indeholde links og vedhæftede filer, som ikke er sikre.

På vegne af foreningen Jyder Mod Overflødige Motorveje (JMOM) fremsender jeg hermed foreningens høringssvar til forslag til lov om anlæg af motorvej Klode Mølle -Løvel. Høringssvaret er vedhæftet. Jeg vil gerne have sendt en bekræftelse på modtagelsen af denne mail.

Med venlig hilsen
på JMOMs vegne
Per Delphin (tlf. 41 60 33 84)

Drop anlæg af en ny motorvej fra Klode Mølle til Løvel!

Foreningen Jyder Mod Overflødige Motorveje (JMOM) skal hermed fremkomme med nedenstående bemærkninger i forbindelse med fremsættelsen af forslag til lov om anlæg af motorvej Klode Mølle-Løvel.

Ferieperiode – tid til høringer!

Trods tidligere anker over, at høringer lægges i en ferieperiode, virker det som et kedeligt udslag af magtarrogance, at nu også høringen vedr. forslag til anlæg af motorvej Klode Mølle-Løvel lægges i – en ferieperiode! Ingen tid at spille – vedtagelse af lov om anlæg af motorvejsstrækningen skal hurtigst muligt tromles igennem!

Glem ikke SMV-direktivet!

Indledningsvis skal JMOM henvise til SMV-direktivet.

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

Kritik af de samfundsøkonomiske analyser

De samfundsøkonomiske analyser, der er cost benefit-analyser, har over tid udgjort en fast bestanddel af VVM-undersøgelser og miljøkonsekvensvurderinger og har spillet en stor rolle i beslutningen om, hvorvidt en ny motorvej skal anlægges. **Imidlertid er disse cost-benefit-analyser uegnede til at danne grundlag for beslutninger om infrastrukturinvesteringer og burde ikke indgå som en del af VVM-undersøgelser eller miljøkonsekvensvurderinger.** Meget kort fortalt hopper kæden grundlæggende af, når nytteeffekter i analyserne omsættes til og anvendes som monetære værdier (beløb i kr.), fastlagt ud fra, hvad et antal adspurgte personer giver udtryk for, de er villige til at betale for en given nytteeffekt, f. eks. kortere køretid. Disse fiktive beløb ("luftpenge"), der ikke er "rigtige" pengebeløb, sammenholdes med prisen for en ny motorvej, som er et beløb, der er knyttet til den "virkelige" økonomi.

En stor del af persontransportarbejdet foregår i fritiden, og det må anses for meget problematisk, at også "tabt" tid ved kørsel i fritiden bliver prissat og indgår i de samfundsøkonomiske analyser.

Motorveje er sagen - uanset!

Motorveje har en meget høj stjerne hos de fleste besluttende politikere, der fokuserer på de forventede fordele ved anlæg af en ny motorvej, herunder økonomisk vækst. **Det er imidlertid en sejlivet myte, at en ny motorvej altid fører til økonomisk vækst og flere arbejdspladser overalt i et stort område.** Som påvist af trafikforskeren Per Homann Jespersen flytter motorveje rundt på væksten. Nogle steder omkring en ny vej kommer der vækst og nye arbejdspladser, andre steder kommer der negativ vækst og sker tab af arbejdspladser. Myten om den uløselige kobling mellem motorveje og vækst lever dog videre i bedste velgående fra motorvejsprojekt til motorvejsprojekt til motorvejsprojekt.

Desværre betyder denne generelle forkærlighed for motorveje, der ofte synes overvejende følelsesmæssigt baseret, at andre væsentlige hensyn tilsidesættes, således at adskillige beboere langs motorvejen må finde sig i at blive udsat for generende vejstøj, at dyrs levesteder inddrages, og at der udledes store mængder CO₂ osv. osv. Nedenfor omtales flere negative konsekvenser som følge af anlæg af motorvejsstrækningen. Flere kunne være anført!

Beslutningstagernes forkærlighed for motorveje gjorde sig gældende ved valg af linjeføring for en vejforbindelse mellem Klode Mølle og Løvel. **Her valgtes en motorvej vest om Viborg, skønt en 0+-løsning, en udvidelse af A13, både ville være billigere og have langt mindre skadevirkninger.** En motorvejsløsning blev valgt, også selv om Styrelsen for Grøn Arealomlægning og Vandmiljø anbefalede 0+-løsningen, idet der, som styrelsen anførte, ved placering af vejanlæg generelt bør tilstræbes brug af eksisterende vejstrækninger. Styrelsen frarådede den vestlige linjeføring og særligt den østlige.

Drop anlæg af en ny motorvej fra Klode Mølle til Løvel!

JMOM anser det for en overordentlig dårlig ide at anlægge en ny motorvej fra Klode Mølle til Løvel! Anlæg af vejen vil have særdeles negative konsekvenser for klima, landskaber og naturområder, plante- og dyrearter, kulturhistoriske værdier m.m. samt menneskers livskvalitet, og alene disse konsekvenser er efter JMOMs mening rigelig grund til ikke at anlægge motorvejen.

Påvirkning af dyrs og planter levevilkår

I en tid, hvor biodiversiteten er i krise, forekommer det særdeles uheldigt at ville anlægge en motorvej, der vil ødelægge eller forringe levesteder for dyr og voksesteder for planter. Motorvejen vil krydse vandløb med tilhørende ådale, løbe tæt forbi søer, hen over eller tæt forbi vandhuller, moser, enge, overdrev, heder og skove. Hvor motorvejen går hen over disse naturtyper vil der ske inddragelse af arealer, der er levested for diverse dyrearter og voksesteder for planter, mosser, svampe og laver. Opholdssteder for flagermus kan ødelægges, når træer skal fældes i forbindelse med byggeri af motorvejen.

I Danmark er der ikke meget natur tilbage efter mange års indgreb af forskellig art. Den resterende natur har mindst af alt brug for massive indgreb som anlæg af nye motorveje.

Forekomst af planter og dyr i korridoren

I undersøgelseskorridoren til motorvejen ligger en del områder med forekomst af truede plantearter. Af dyrearter er der i korridoren registreret bilag IV-arten grøn kølleguldsmed samt flere paddearter, herunder bilag IV-arter, blandt andet på et par strækninger med stor koncentration af vandhuller. Markfirben (bilag IV-art) er registreret i korridoren, og der er registreret sårbare fuglearter. Der er observeret 10 forskellige flagermusarter i undersøgelseskorridoren, herunder Brandts flagermus (nær truet) og damflagermus (sårbar). På nogle metalokaliteter er der registreret særligt mange flagermusarter.

Trafikdrab og barriereeffekter

På de danske veje dræbes hvert år tusinder af individer af forskellige dyrearter, store som små, og på en ny motorvej vil der yderligere dræbes mange. For dyrearter, der bevæger sig langsomt, vil en motorvej virke som **en uoverstigelig barriere** for deres spredning, idet de dyr, der måtte forsøge at krydse motorvejen, bliver kørt over. Herved isoleres bestande af arterne fra hinanden, og deres genetiske variation mindskes. Dette gør bestandene mere sårbare mht. at uddø. Også dyrearter, der bevæger sig hurtigere, kan blive dræbt i deres forsøg på at krydse en motorvej, og vejen kan virke som en **barriere** for deres spredning. Hos grævling er der således blevet fundet genetiske forskelle på hver side af E45, hvilket stærkt indikerer, at E45 fungerer som en barriere for spredningen og genudvekslingen hos grævling i Jylland.

Flagermus er særligt udsatte for påkørsler, hvor motorvejen krydser deres flyveruter. Omvendt, når motorvejen går gennem skov, kan visse arter afskæres fra brug af jagtområder, da de undgår at flyve over det åbne område, som motorvejen udgør.

Hjortevildt, herunder krondyr, kan færdes på tværs af områder, som den ny motorvej vil gå gennem. Anlæg af motorvejen betyder derfor, at dyrene enten må krydse motorvejen, med risiko for påkørsel, eller at de vil afholde sig fra at krydse motorvejen og således afskæres fra dele af områderne.

Afværgeforanstaltninger

En motorvej vil trods afværgeforanstaltninger såsom faunapassager, paddetunneller og ledelinjer for flagermus have en barrierevirkning på dyrelivets spredning i landskabet i forhold til et landskab uden motorvej. Landskaber uden vejanlæg og uden afværgeforanstaltninger er så langt at foretrække frem for landskaber med vejanlæg og med afværgeforanstaltninger. I et notat fra 2013 ("Krondyr og barriereeffekter fra veje") anføres, at til trods for krondyrs store spredningspotentiale kan store vejanlæg og især motorveje reducere bevægelser af krondyr og dermed den genetiske spredning. Det anføres videre, at der altid vil være barriereeffekter af menneskelig forstyrrelse på krondyrhabitater, og at det formodentligt vil være umuligt selv vha. faunapassager helt at ophæve denne effekt.

Erstatningsnatur

Der er et usikkerhedsmoment i, om erstatningsnatur udvikler sig som planlagt og opnår den forventede kvalitet og funktionalitet. Det er ikke altid tilfældet. Visse naturtyper vil det tage endog meget lang tid at etablere. Det tager minimum 150 år, fra et areal tilplantes eller naturligt springer i skov, til træerne er fuldt udvoksede. Højmoser, våde heder, kalkoverdrev, næringsfattige enge og rigkær er noget nær umulige at etablere.

Udledning af CO₂ og partikler, kvælstofforbindelser og kulbrinter

I en tid med alvorlig klimakrise, hvor bestræbelserne må gå på at mindske CO₂-udslippet, forekommer det mildest talt grotesk, at det med Infrastrukturplan 2035 er aftalt at etablere et større antal nye motorveje. Specielt ved anlæg af motorveje **udledes store mængder CO₂.** Nye beregninger, der er udført for nogle af projekterne i Infrastrukturplan 2035, viser væsentligt større udledninger end angivet i tidligere beregninger.

I driftsfasen vil der med bilernes udstødning **udledes partikler, kvælstofforbindelser og kulbrinter**, som i værste fald er skadelige for menneskers helbred.

Afslidning af mikroplast

Trafikken på en ny motorvej er **kilde til mikroplast**, idet det afslides fra bilernes dæk og spredes i omgivelserne. Mikroplast kan komme ind i menneskers kroppe ved indtagelse med føden, med drikkevand og ved inhalering.

Anlæg af en ny motorvejsstrækning har yderligere en række konsekvenser, der markant nedsætter menneskers livskvalitet.

Vejstøj

Med anlæg af den ny motorvej udsættes mange mennesker i byer, landsbyer og enligt beliggende ejendomme for generende støj fra vejen. Relativt tæt, tæt eller særdeles tæt på motorvejen ligger byerne og landsbyerne Klode Mølle (delvis i korridoren), Gråmose, Nørre Knudstrup, Thorning, Kjellerup, Neder Hvam, Frederiks, Skelhøje, Finderup, Ravnstrup, Viborg, Løgstrup og Løvel. Der ligger tillige flere mindre bebyggelser tæt på korridoren, f. eks. Romlund, Kirkebæk og Skræ (delvis i korridoren).

I værste fald kan vejstøj have alvorlige sundhedsmæssige konsekvenser. Artikler i medierne kan opvise et overordentlig righoldigt materiale af cases, der beskriver de utålelige forhold, som mennesker, der er udsat

for vejstøj, har måttet leve med. Der er samtidig samfundsøkonomiske omkostninger forbundet med de helbredsmæssige effekter af trafikstøj.

Det er yderst problematisk, at støjbelastningen beregnes som et gennemsnit over døgnet og året. Det oplevede støjniveau vil en stor del af tiden vil være højere end det beregnede gennemsnit, men Ingen ved, hvad det vil være en almindelig hverdag - eller i myldretiden - eller ved den mest fremherskende vindretning - for det er ikke blevet beregnet. Andre støjværdier end gennemsnitsværdien burde rettelig beregnes og angives i VVM-undersøgelser hhv. miljøkonsekvensvurderinger. Ved et højere støjniveau end gennemsnitsværdierne når støjen fra motorvejen længere ud i omgivelserne.

Med stigende trafik i årene fremover vil støjen øges, også med flere elkøretøjer på vejen, men det er ikke blevet beregnet, hvad støjniveauerne vil være efter et givent antal år. Det er beboerne langs motorvejen, som overraskes af og må leve med højere støjniveauer end de angivne gennemsnitsværdier.

Påvirkning af oplevelseskvalitet

Motorvejen vil gå hen over et geologisk interesseområde, løbe tæt eller meget tæt på fredninger, kulturarvsarealer og kulturmiljøer og krydse eller løbe tæt forbi flere vandre- og cykelruter, herunder Hærvejen vandrerute. Motorvejen vil desuden løbe relativt tæt forbi et antal Natura 2000-områder. Afstanden til de nærmeste Natura 2000-områder er 600 m og 1 km.

Den visuelle oplevelse af rekreative områder, smukke landskaber, interessante naturområder, geologiske interesseområder, fortidsminder, kulturarvsarealer, kulturmiljøer og diger forringes markant, når en motorvej går hen over disse eller løber tæt forbi, og når den relative stilhed er gået tabt pga. af støj fra motorvejen. Når en motorvej krydser eller løber tæt på vandre-, cykel- og rideruter påvirkes oplevelsen af turen ad disse ruter negativt.

Ophold i naturen er godt for den mentale sundhed, men **med anlæg af motorvej Klode Mølle-Løvel forringes mulighederne for gode oplevelser i en række områder.**

Påvirkning af økonomiske forhold

Der er flere andre negative effekter, af økonomisk art, som mennesker kan blive udsat for ved anlæg af en ny motorvej. Her skal helt kort nævnes **ekspropriation af ejendom, tab af ejendomsværdi og stavnsbinding.**

Det kan ikke udelukkes, at der vil blive færre af de turister, der kommer på grund af naturen og rekreative ruter, når naturområder lokalt er blevet visuelt forringede og belastede af støj på grund af en ny motorvej. Færre turister til et område betyder **mindre indtjening** for dem, der har indtægter fra turismen.

Genforhandling af Infrastrukturplan 2035

Fra forskellig side i infrastrukturdebatten er der udtrykt ønske om, at aftalen om Infrastrukturplan 2035 genforhandles ikke mindst på grund af, at CO₂-udledningerne fra de projekter, udledningerne er undersøgt for, har vist sig at være langt større end hidtidige angivelser. Genforhandlingerne skal gennemføres med henblik på, at alle eller nogle af projekterne udgår, eller at der i første omgang vedtages et motorvejsmatorium. **JMOM håber, at en sådan genforhandling vil kunne finde sted, og ser i den forbindelse meget gerne, at den planlagte motorvej fra Klode Mølle til Løvel udgår.**

Et mindre indgribende tiltag end anlæg af en ny motorvej er udbygning af eksisterende veje.

Med venlig hilsen
for Jyder Mod Overflødige Motorveje
Per Delphin
Tørskindvej 32
7183 Randbøl

Til: Catherine Sofie Steen Christiansen (cac@trm.dk), Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Jacob Pryds Winkel (JAWI@DI.DK)
Titel: Høringssvar fra DI vedr. anlægslove for Give-Billund og Klode Mølle-Løvel
Sendt: 20-08-2025 08:12
Bilag: DIs høringssvar vedr. anlægslove Give-Billund og Klode Mølle-Løvel_2025.08.20.pdf;

[EKSTERN E-MAIL] Denne e-mail er sendt fra en ekstern afsender.
Vær opmærksom på, at den kan indeholde links og vedhæftede filer, som ikke er sikre.

Til Transportministriet ved Catherine Christiansen

DI Transport takker for muligheden for at afgive over udkast til forslag til lov om anlæg af motorvej mellem Give og Billund Vest og forslag til lov om anlæg af motorvej mellem Klode Mølle og Løvel.

Se vedhæftet høringssvar.

Med venlig hilsen

Jacob Pryds Winkel
Chefkonsulent
Infrastruktur & Mobilitet

91111332
+4591111332 (Mobil)
jawi@di.dk
transport.di.dk



Læs, hvordan DI behandler og beskytter
persondata i [DI's Privatlivspolitik](#)

Til: Transportministeriet

Mail: cac@trm.dk og trm@trm.dk

Høringssvar over udkast til forslag til lov om anlæg af motorvej mellem Give og Billund Vest og forslag til lov om anlæg af motorvej mellem Klode Mølle og Løvel

DI Transport takker for muligheden for at afgive over udkast til forslag til lov om anlæg af motorvej mellem Give og Billund Vest og forslag til lov om anlæg af motorvej mellem Klode Mølle og Løvel.

Det er DI's opfattelse, at det er vigtigt og nødvendigt at skabe bedre kobling af de større byer i det midtjyske og dermed er de to første etaper af Midtjysk Motorvej også vigtige at få gennemført snarest. At skabe gode udviklingsmuligheder ved at styrke vejinfrastrukturen med bedre sammenhængende vejforbindelser i hele landet, er netop et af formålene ved Infrastrukturplan 2035.

DI Transport kan derfor støtte op om de to anlægsprojekter, men opfordrer til at tidsplanen for projekternes gennemførelse optimeres, således at der kan ske en tidligere åbning, evt. at deletaper, end angivet i bemærkningerne til lovforslaget.

DI Transport opfordrer også til, at der snarest gennemføres nærmere afklarende analyser for de manglede motorvejsstrækninger for den samlede Hærvej og i den forbindelse tages endelig stilling til den præcise linjeføring og der i forlængelse heraf gennemføres fremrykket ekspropriation.

Med venlig hilsen,

Jacob Pryds Winkel
Chefkonsulent

Dansk Industri, Transport

Til: Catherine Sofie Steen Christiansen (cac@trm.dk), Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Søren Riis Vester (s.vester@mail.dk)
Titel: Høringssvar til forslag til lov om anlæg af motorvej mellem Klode Mølle og Løvel, Drikkevand!
Sendt: 20-08-2025 07:03
Bilag: Høringssvar Anlægsloven motorvej Klode Mølle - Løvel - Drikkevands forurening.pdf;

[EKSTERN E-MAIL] Denne e-mail er sendt fra en ekstern afsender.
Vær opmærksom på, at den kan indeholde links og vedhæftede filer, som ikke er sikre.

Til Transportministeriet
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Hermed vedhæftet Høringssvar til forslag til lov om anlæg af motorvej mellem Klode Mølle og Løvel.
Anlægger vi motorveje ovenpå vores Drikkevand?

Bekræft venligst modtagelsen af vores høringssvar.

Med venlig hilsen
Søren Riis Vester
Fallevej 46
8800 Viborg
s.vester@mail.dk
mobil 40377457

og Flemming Munk

Vest-Motorvejen ved Viborg



**Anlægger vi stadig motorveje
ovenpå vores drikkevand?**

Høringssvar til forslag til lov om anlæg af motorvej mellem Klode Mølle og Løvel

Forord

Formålet med denne præsentation er at belyse konsekvensen af Vest motorvejens linjeføring henover Viborgs to største drikkevandsmagasiner.

Det er ikke oplyst i hverken MKV rapporten eller Anlægsloven at ca. 50 % af vejvand på en motorvej sprøjtes 2-40 meter væk fra motorvejen (kendt viden hos det Svenske Vejdirektorat m.fl.) .

Vest-motorvejen vil derfor lede store mængder beskidt vejvand direkte i Viborgs grundvandsmagasiner. Det er afgørende information, fordi det med Anlægsloven bliver et valg imellem en Vest-motorvej eller fortsat rent drikkevand til Viborg.

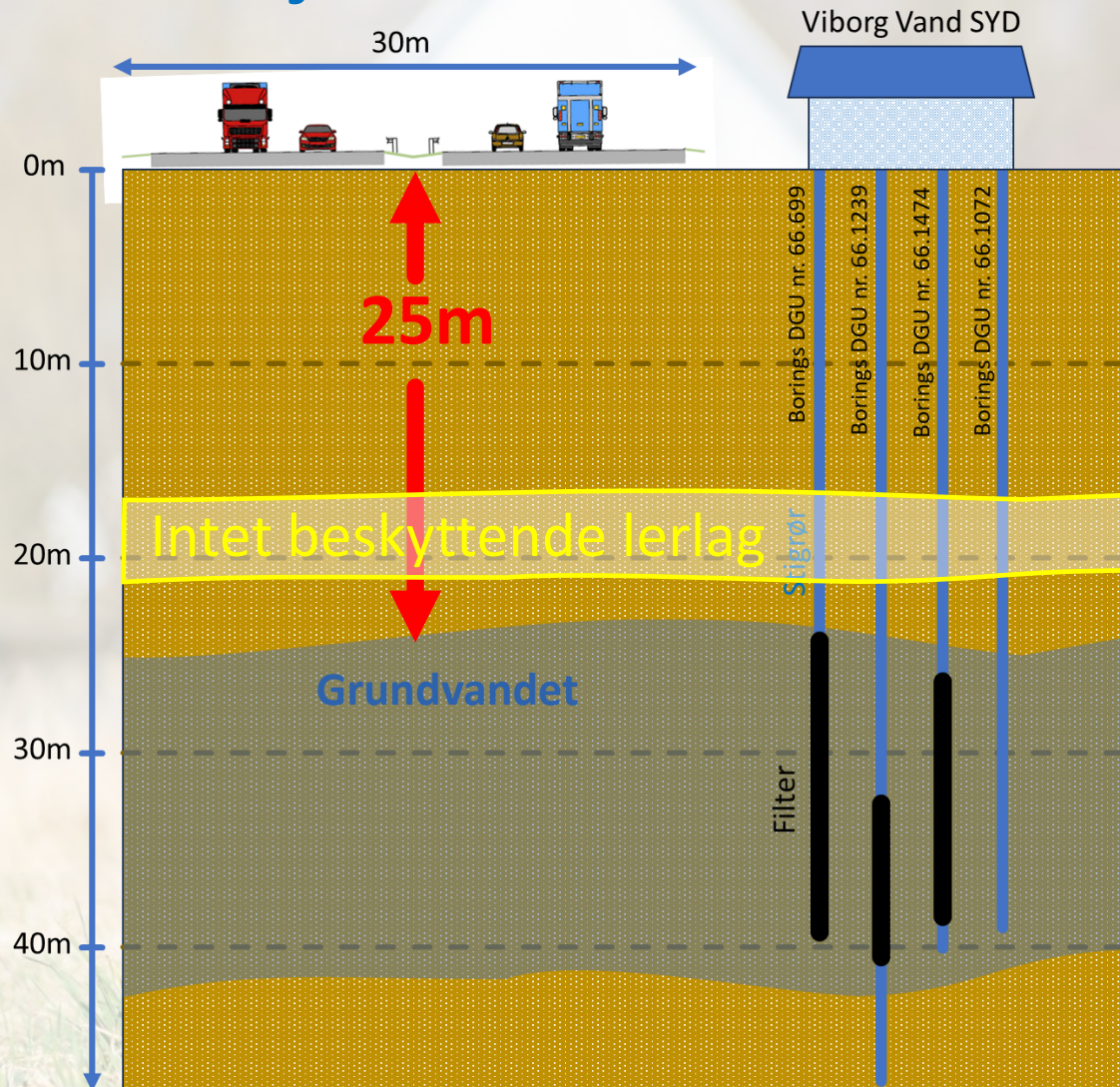


Vest-motorvejen er anlagt ovenpå Viborgs to største drikkevandsmagasiner

- Vest-motorvejen er **linjeført henover de to største drikkevandsmagasiner** til Viborg by og omegn. Begge indvindingsområder er udlagt af Miljøministeriet som OSD områder. De er meget sårbare overfor både nitrat og pesticider, da der ikke findes et sammenhængende lerlag i områderne, som kan beskytte mod nedsivende forurening.
- **Nedsivende vejvand** fra den 4-sporede motorvej vil ifølge forsyningsselskabet Energi Viborg Vand (EVV) udgøre en massiv forureningstrussel for drikkevandsmagasinerne, da vejvand indeholder en række forurenende stoffer som tungmetaller, olieprodukter, mikroplast, PFAS etc.
- En beskyttelse af drikkevandsmagasinerne vil jf. EVV kræve, at motorvejen opføres på en **membran**, som opsamler vejvandet og leder det udenfor OSD området for avanceret rensning (f.eks. for PFAS). Dette er der ikke afsat budget til i anlægsloven. (OSD = **O**mråder med **S**ærlig **D**rikkevandsinteresse)



Motorvejen er bredere end afstanden til grundvandet



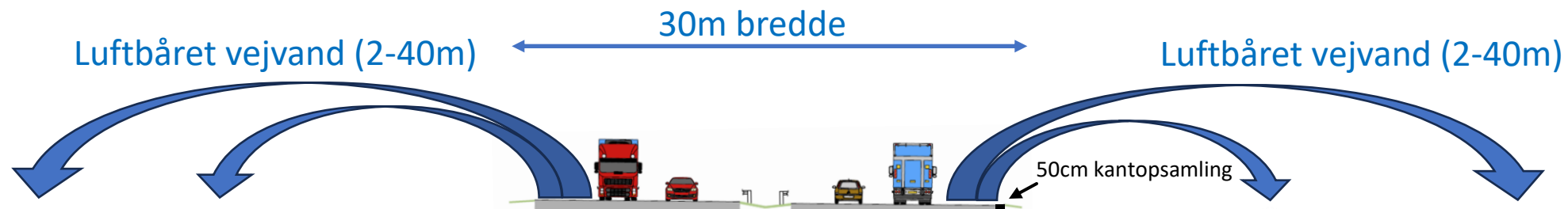
Forureningskilder

1. Forurening i anlægsfasen
2. Vejsalt
3. Køretøjer
 - Udstødningsgas fra fossile biler (CO_2 , NO, NO_2)
 - Dækstøv (mikroplast, zink, svovl ...)
 - Bremsestøv (kobber, jern, zink, antimon)
 - Aircondition (kølemiddel =>TFA)
4. Asfalt
 - Polyaromatiske hydrocarboner (PAH'er)
 - Tungmetaller (f.eks. bly, zink, kobber, cadmium)
 - Olieforbindelser og kulbrinter
 - PFAS (per- og polyfluorerede stoffer)
 - VOC'er (flygtige organiske forbindelser)

Reference links

Miljøministeriet - Redegørelse for Viborg Syd
Miljøministeriet - Redegørelse for Viborg Nord
Viborg Kommune – Vandforsyningsplan 2012-2022

Vest Motorvejens 50 cm kantopsamling beskytter ikke grundvandet



"40-60 % af vejvandet bliver slynget op og nedfaldet 2-40 m væk fra motorvejen"

Blomqvist, G. & Johansson [1]

Swedish National Road and Transport Research Institute

Kilder

[1] [Airborne spreading and deposition of de-icing salt - a case study](#)

[2] [De-icing salt and the roadside environment](#)

Hver eneste meter motorvej producerer årligt 28m³ forurenset vejvand
jævnfør 2024 nedbørsdata fra DMI.

25m

Grundvand

Nedsivning til grundvandet

Jævnfør Københavns Universitet og GEUS:

- *Nedsivning i sandjord: 4 meter om året*
- *Nedsivning i lerjord: $\frac{1}{2}$ meter om året*
- *Nedsivningstid ved Finderup = $25\text{m} / 4\text{m} \approx 6$ år*

Problem årstal for Finderup = $2032 + 6\text{år} = 2038$

*Problem årstal for København (HOFOR) = **2040***

Konklusion

- Forurenet vejvand fra Vest-motorvejen vil forurene Viborgs to største drikkevandsmagasiner i 2038 eller før. Hertil kommer bidrag fra bremsestøv, dækstøv, udvaskning af asfalt m.m. som ikke er medtaget i denne præsentation.
- Et valg af en Vest-Motorvej er også et fravalg af rent drikkevand - det er et faktum. En motorvej kan ikke anlægges over et drikkevandsområde uden at det har en konsekvens for drikkevandskvaliteten.

Anlægsloven for Vest-motorvejen vil også være en lov for, at Viborg indenfor en årrække ikke længere kan hente rent drikkevand fra områdets to største magasiner.



Formålet med dette debatoplæg er at opfordre til **ansvarlighed**.

Danmark har noget af *verdens bedste drikkevand*, men det fortsætter ikke i fremtiden, hvis vi ikke ændrer adfærd.

I arbejdet med infrastrukturplan 2035 bør man i høj grad holde **transportbehovet op imod påvirkningen af naturressourcer**.

Vi skal stille spørgsmålet: *Er indgrebet i natur, miljø og drikkevand virkelig prisen værd for at spare få minutters rejsetid?*

Vi har det drikkevand, som vi fortjener. Drikkevandets **kvalitet er summen af de politiske initiativer** på området, for vand lyver ikke. Passer vi godt på grundvandet, kan det holde i mange år, men nogle få dårlige valg kan hurtig reducere det til noget, som kommende generationer ikke vil takke os for. Så bliver *verdens bedste drikkevand* blot et narrativ om noget, vi havde engang.



Infrastrukturplan 2035



Sikring af rent drikkevand bør være den værdi og kompasretning,
som Infrastrukturplanen 2035 navigerer efter

”Vi har det drikkevand, som vi fortjener”

Anlægger vi stadig motorveje ovenpå vores drikkevand?

Et høringssvar udarbejdet af Søren Vester og Flemming Munk

Kontakt info:

Søren Riis Vester

Selvstændig tømrer – byggevirksomhed
siden 1992 og deltidslandmand
Fallevej 46
8800 Viborg
s.vester@mail.dk
Mobil: 40377457

Flemming Munk

M.Sc. Ph.D. Certified Vibration Analyst
Fallevej 34
8800 Viborg
flemmingmunk@gmail.com
Mobil: 25601362
[Linkedin profil](#)

Til: Catherine Sofie Steen Christiansen (cac@trm.dk), Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Cc: John Hansen (jha@post6.tele.dk)
Fra: Anders Juel (aj@dn.dk)
Titel: DN høringssvar over udkast til forslag til lov om anlæg af motorvej mellem Klode Mølle og Løvel
Sendt: 20-08-2025 10:37
Bilag: Høringssvar til anlægslov - Klode Mølle og Løvel.pdf; Bilag 1 VK høringssvar.pdf; Bilag 2 DN Høringssvar nyeste version 30 okt.pdf; Bilag 3 Grundvand.pdf; Bilag 4_Flagermus.pdf;

[EKSTERN E-MAIL] Denne e-mail er sendt fra en ekstern afsender.
Vær opmærksom på, at den kan indeholde links og vedhæftede filer, som ikke er sikre.

Se vedhæftede høringssvar fra Danmarks Naturfredningsforening.

Venlig hilsen

Anders Juel
Naturrådgiver

Danmarks Naturfredningsforening
Masnedøgade 20
2100 København Ø

Tlf.: +45 39 17 40 00
Mobil: +45 31 51 26 56
E-mail: aj@dn.dk





Danmarks
Naturfredningsforening

Viborg og København den 20. august 2025

Høringssvar til forslag til lov om anlæg af motorvej mellem Klode Mølle – Løvel

Danmarks Naturfredningsforening (DN) og DN afdeling Viborg har følgende kommentarer til forslag til lov om anlæg af motorvej mellem Klode Mølle til Løvel.

DN anerkender behovet for en forbedring af infrastruktur i Viborg Kommune (VK) for at fastholde og udbygge den positive udvikling i kommunen. DN mener, at en motorvej vest om Viborg og i første omgang kun fra Klode Mølle til Løvel, er den absolut dårligste løsning på det problem. Investeringer og omkostninger står ganske enkelt ikke mål med udbyttet.

Der er udarbejdet mange rapporter, detaljerede projektbeskrivelser med tilhørende MKV-undersøgelser, hvor der også vurderes på den samfundsøkonomiske gevinst. Ved en samstilling af de tre linjeføringer i spil, kan der da ikke være tvivl om, at 0+ løsningen vil være den bedste økonomisk set (her den mindst ringe). Af VK's høringssvar (bilag 1) fremgår da også, at vejstumpen Klode Mølle til Løvel ingen værdi har, hvis ikke hele strækningen Haderslev til Hobro bliver etableret som motorvej – og det sker nok ikke inden for en overskuelig fremtid.

Der er mange løftede pegefingre og bekymringer også i de vurderinger/undersøgelser, der omfatter den vestlige linjeføring, og ikke mindst i høringssvarene der er givet til de forskellige faser af projektet. DN har gennem hele processen indgivet høringssvar, hvor vi påpeger den endog meget uheldige indvirkning på mennesker og natur. Se f.eks. bilag 2, høringssvar til MKV-rapporten. I kompromisets ånd har vi støttet 0+ løsningen i respekt for behovet for en bedre infrastruktur nævnt indledningsvis. 0+ løsningen ligger i et etableret trassé og vil da ikke påvirke naturen i nær samme omfang som linjeføringen vest om Viborg.

Når man så læser udkast til anlægslov og bilag, der er i høring nu, er de påpegede værditab og risici for uoprettelige ødelæggelser, både hvad angår økonomi og natur, omformet til noget mere eller mindre uvæsentligt, så projektet kan fortsætte og motorvejen blive til virkelighed.

Og så til naturen:

Senest har der været en supplerende undersøgelse til MKV-rapporten om bl.a. grundvand og flagermus med høringsfrist 12. august. Det er to områder, hvor motorvejen har stor indflydelse på den fremtidige udvikling, dels af grundvandskvaliteten og dels af bestanden af flagermus (i antal og arter). Høringssvarene er nok ikke nået at få indflydelse på udformningen af anlægsloven, så derfor tilføjes de her.

Grundvand

Den planlagte linjeføring vest om Viborg føres gennem to såkaldte OSD områder og 2 af Viborgs vigtigste indvindingsområder til drikkevand ligger her. Herfra forsynes byens ca. 45.000 indbyggere og byens virksomheder.

Den supplerende undersøgelse ser meget overordnet på områdets grundvandsmagasiner, og ud fra en vurdering af, at der er en meget ringe vandkvalitet i disse. Her overser man vist, at der indvindes vand til Viborg by fra disse områder, og indsigelserne til de første høringer er efter vores opfattelse ikke blevet

Viborg og København den 20. august 2025

adresseret med tilstrækkelig alvor. Derfor vil vi tillade os her at genfremsende vores oprindelige høringssvar – se bilag 3. OSD områderne er meget sårbare med stor risiko for at blive påvirket af nedsivning af forurenede overfladevand/regnvand. Nedsivning af vejvand forekommer helt utænkeligt her.

Flagermus

Danmark har et meget stort ansvar for at bevare bestandene af flagermus, der alle er bilag-IV arter, og særligt for damflagermus, der har sit internationalt største og vigtigste vinterrasteområde i Mønsted og Daugbjerg kalkgruber. Kalkgruberne er dertil vigtigt vinterrasteområde for vandflagermus såvel som for adskillige andre flagermus-arter.

En motorvej som den der planlægges vest om Viborg vil fragmentere naturen og kan have ødelæggende effekt på flagermusens levesteder. Meget lokale forhold spiller væsentlig ind her, hvilke ikke er tilstrækkeligt undersøgt.

At anføre, at afstanden til de store overvintringssteder i Mønsted og Daugbjerg kalkgruber er på 7 km, er ikke et gyldigt argument for at frikende motorvejen for en påvirkning på flagermus. Mange af de vinterrastende flagermus skal krydse motorvejen mindst to gange, frem til og tilbage fra deres sommerhabitat, og mange vil blive fanget i denne fælde og evt. trafikdræbt.

Afrapporteringen af Vejdirektoratets konsulents arbejde er ganske overfladisk, og den seneste rapport om undersøgelsen i foråret 2025 er overraskende mangelfuld ift. forståelse for undersøgelsesmetoden og flagermus' biologi. DN vurderer, at forårsundersøgelserne, med op til 5 km mellem de opsatte detektorer, er af så ekstensiv en karakter, at disse ikke giver tilstrækkelig indsigt i hvordan flagermus anvender ledelinjer i landskabet ifm. forårstrækket såvel som der mangler undersøgelser af efterårstrækket. Undersøgelserne lever således hverken op til anbefalinger i bilag IV-håndbogen om flagermus eller forvaltningsplanen for flagermus.

De utilstrækkelige undersøgelser medfører, at der langt fra er sikkerhed for at afværgeforanstaltningerne er tilstrækkelige til at undgå skade på den økologiske funktionalitet for yngle-rasteområdet for damflagermus mv.. Det fremgår klart af EU-kommissionens vejledning afsnit 2-69, at det vil være i strid med habitatdirektivet at opsætte afværgeforanstaltninger før der er høj grad af sikkerhed for at disse er tilstrækkelige til at undgå enhver beskadigelse eller ødelæggelse af et rasteområdes økologiske funktionalitet.

DN bemærker dertil, at de foreslåede afværgeforanstaltninger, i form af omdirigering af ledelinjer og etablering af faunapassager i visse tilfælde ikke er korrekt placerede ift. de nuværende ledelinjer i landskabet og i andre tilfælde ikke tilstrækkeligt konkretiseret ift. deres placering. Dette er ligeledes ikke i overensstemmelse med kommissionens vejledning, der kræver stor sikkerhed for tilstrækkeligheden af de anvendte afværgeforanstaltninger.

DN afdeling Viborg og DN sekretariatet samarbejder med Århus Universitet om bedre beskyttelse af flagermusen. En mere uddybende vurdering af MKV og den supplerende undersøgelse er vedlagt som bilag 4.



Danmarks
Naturfredningsforening

Viborg og København den 20. august 2025

Natur og miljø

En flot og varieret natur og et godt miljø tillægges konstant (også i samfundsdebatten) betydelige værdier for vores mentale og fysiske sundhed og velvære. De oplevelser, naturen giver, kan få de fleste til at slappe af, glemme stress og jag, og glæde sig over livet i naturen.

Denne måde at bruge naturen på er til glæde for alle, og ualmindelig svær at prissætte. Men blot det at det har en pris, betyder jo, at omkostningerne er betydeligt højere end de budgetterede 5 milliarder kr. Og for at nå de 5 milliarder har man sparet på anlæg af faunapassager.

Det er jo ikke blot de ca. 620 ha, der går til vejanlægget, der er i spil. Motorvejen vil skære igennem områder med varieret natur (enge, moser, vandhuller, vandløb skov mm.) og skabe barrierer for livet i naturen og begrænse den fri bevægelighed. Fragmenteringen vil gøre, at nogle arter forsvinder, og andre vil blive begrænset i antal og udbredelse. Lokale beretninger fra bekymrede borgere:

"På en naboejendom (Navntoftvej), er der livlig aktivitet af flagermus på/i gårdspladsen. Det er en ejendom hvor motorvejen skal gå lige igennem. Der er endvidere livlig aktivitet af flagermus i skoven syd for ejendommen Navntoftvej 6 samt ved ejendomme nord for. Det vil sige at motorvejen kommer lige igennem området og der er ikke indtænkt faunapassage af nogen art på strækningen

Vi bor i skoven på Gårdsdalvej tæt på linjeføringen af den planlagte motorvej. Vores grund er på 36.000 kvm og består af skov, kildevæld og en eng som afgræsses af kvæg fra et naturplejefirma. Vi er af den opfattelse at motorvejsprojektet er miljøkriminalitet. Her findes bl.a. vandsalamander, mange frøer og tudser, rød glente, flagermus, store guldsmede, strejfende kronvildt og flere spættearter. Vi har i den senere tid kunnet høre sortspætten igen. Af og til ser vi isfugle og vandstær. Ps – for nogle år siden så vi af og til sortspætten. En enkelt gang var der 2, så det var formentlig en mage!

I forbindelse med valget af Vest-motorvejen og den igangværende høringsrunde for anlægsloven (høringsfrist d. 21. august 2025) har vi i Finderup brugt meget tid på at læse forskelligt baggrundsmateriale, MKV-rapporten og det udsendte udkast til anlægsloven.

Finderupgruppen har samlet vores ideer og observationer i vedlagte præsentation.

I disse klima udfordrings tider anlægger man ikke ny asfalt gennem store sammenhængende skov og naturarealer endog en del fredsskove og skader natur og dyreliv mm. når det er mere fornuftigt at udvide eksisterende vejnet, der er der i forvejen. Vi mener at I bør have interesse i dette, derfor sender vi vores præsentation link til jer, vedhæftet fil. Sidst i præsentationen er noget om fredsskove og natur, samt dyreliv".

Så der er rigtig mange, der sammen med DN bekymrer sig om naturen taler for en bedre beskyttelse af den. For os er en motorvej vest om Viborg den absolut dårligste løsning på et problem med trafik, udvikling og infrastruktur, og den bør droppes til fordel for en 0+ løsning eller en tilsvarende mere innovativ tilgang til begrebet infrastruktur.

Danmarks Naturfredningsforening



Viborg og København den 20. august 2025

John Hansen

Formand DN Viborg

Mobil 31 31 09 93

Anders Juel

Naturrådgiver, DN Sekretariatet

Mobil 31512656

BILAG 1.

Til Transportministeriet

Viborg Byråd er meget tilfreds med, at der nu foreligger et udkast til lovforslag til anlæg af en motorvej mellem Klode Mølle og Løvel. Kommunen bemærker dog, at den tidligere udmeldte tidsplan er blevet forsinket, så motorvejen nu først forventes åbnet i 2034, men det vil vi se frem til.

Det er forsat vigtigt for Viborg Byråd at understrege, at det er vigtigt for Viborg Kommune at gennemførelse af denne etape kun er første del af en sammenhængende ny motorvejsforbindelse mellem Haderslev i syd og Hobro i nord. En sammenhængende motorvej fra Haderslev til Hobro vil tilgodese formålet at forbedre vejforbindelserne i Midtjylland, aflaste E45 og rute 13 samt styrke den generelle udvikling i Midtjylland.

Behovet for etablering af den samlede motorvejsstrækning understreges yderligere af projektets samfundsøkonomi, hvor det jo er klart, at de samlede samfundsøkonomiske fordele kun opnås ved fuld udbygning. Der bør derfor snarest træffes politisk beslutning om anlæggelse af de resterende etaper af motorvejen fra Haderslev til Hobro.

I forhold til udkastet til lovforslaget vil byrådet bemærke, at det er vigtigt at kommuneveje og -stier føres på tværs af motorvejen som beskrevet i den vejtekniske beskrivelse i miljøkonsekvensrapporten.

Kommunen bemærker desuden, at tilslutningsanlægget ved Løgstørvej ikke er nævnt. Løgstørvej er en vigtig indfaldsvej fra den nordvestlige del af kommunen. Trafikminister Thomas Danielsen har den 5. maj 2025 meddelt kommunen, at tilslutningsanlægget ved Løgstørvej med vestvendte ramper er blevet tilvalgt og vil indgå på listen af projekter, der kan prioriteres i den næste udmøntning af land- og bypuljen i efteråret 2025. Viborg Byråd forventer, at det betyder, at tilslutningsanlægget prioriteres, så det kan anlægges i forbindelse med anlæg af motorvejen.

Det er forsat vigtigt for Viborg Kommune, at motorvejen ikke væsentligt vil påvirke arter eller naturtyper på udpegningsgrundlaget og ikke er i strid med bevaringsmålsætninger i Natura-2000 områderne. Viborg Byråd ønsker derudover, at områder til erstatningsnatur og – skov placeres indenfor kommunens grænser og så vidt det er muligt sammentænkes med arealomlægning i forbindelse Aftale om et Grønt Danmark, og så der skabes synergi mellem naturværdier, grundvandsbeskyttelse og rekreative interesser.

Som supplement til ovenstående vedlægges som bilag et teknisk notat med mere detaljerede bemærkninger til udkast til lovforslaget.

Med venlig hilsen

Ulrik Wilbek, borgmester

Bilag til høringssvar

Viborg Kommune ønsker følgende emner bliver prioriteret og medtaget i den videre projektering:

Veje

- Delstrækninger af rute 12 Herningvej, rute 13 Aalborgvej/Vejlevej og rute 16 Holstebrovej vil blive nedklassificeret til Kommuneveje. Dette kan Viborg Kommune være indforstået med. Byrådet bemærker dog, at det er vigtigt, at der overføres et tilstrækkeligt beløb til driften, og vejene overdrages uden større udgifter til istandsættelse indenfor de først 10 år.
- Viborg Kommune foreslår desuden, at rute 26 forlænges/flyttes til korridoren syd for Viborg Storcenter, som i en årrække har været reserveret til formålet. Herved vil rute 26 kunne flyttes til et forløb på motorvejen mellem Holstebrovej og Skivevej, hvorved Vestre Ringvej vil blive aflastet for den overordnede og uvedkommende trafik, og den vil også kunne nedklassificeres til kommunevej.
- Motorvejen ønskes forberedt for tilslutning af den kommende forlagte rute 26 ved Ravnstrup, hvis projektet ikke gennemføres samtidig med motorvejen.
- Viborg Kommune forventer, at skærende kommunevej og -stier føres på tværs af motorvejen, som anført i Vejteknisk beskrivelse, september 2024:
 - st. 210.350 Havredalsvej OF
 - st. 210.850 Alhedestien OF
 - st. 214.600 Fallevej UF
 - st. 218.300 Fallevej OF
 - st. 220.400 Hellerupvej OF
 - st. 224.130 Jestrupvej Vest UF
 - st. 226.430 Kirkebækvej OF
 - st. 228.280 Rogenstrupvej OF
 - st. 228.460 Himmerlandsstien OF
 - st. 232.200 Løgstørvej OF
 - st. 234.400 Forlagt Aalborgvej OF
- Viborg Kommune forventer desuden, at motorvejen forberedes for anlæg af en ny kommunal cykelsti mellem Viborg og Ravnstrup under landskabsbroen ved Gårdsdal/Jegstrup Bæk.

Natur og Miljø

- Det fremgår af lovforslagets §6, stk. 5, at kommunalbestyrelsen skal tilvejebringe oplysninger til brug for en vurdering af forhold, der reguleres efter love og regler, der er nævnt i stk. 1, indenfor den pågældende kommune. Bestemmelsen bør ændres, så kommunalbestyrelsen udelukkende skal bidrage med eksisterende og allerede tilgængelige oplysninger.
- Det er uklart, om lovforslagets §7 stk. 1 kan medføre væsentlige udgifter for private ledningsejere (eksempelvis rørlagte vandløb). Dette bør præciseres og fremgå af den endelige anlægslov.
- Det fremgår af bemærkningerne til lovforslaget, at der kan nedsives vejvand efter forudgående rensning inden for områder med særlige drikkevandsinteresser (OSD) og indvindingsoplande til

vandværker. For at beskytte drikkevandsressourcen anbefaler Viborg Kommune som udgangspunkt, at vejvand indenfor disse områder ikke nedsives, men udledes til vandløb eller sø (recipient).

- I henhold til lovforslagets §10 kan der ydes tilskud til facadeisolering af særligt støjramte helårsboliger. Viborg Byråd anbefaler, at tilskudsordningen også bør omfatte støjreducerende tiltag i forhold til udendørs opholdsarealer, rekreative områder og lign.

Høringssvar om Løvel-Klode Mølle vejanlæg

Bilag 2

Danmarks Naturfredningsforening i Viborg
(Seneste opdatering 30. oktober 2024)

1. Naturødelæggelse ved anlæg af motorveje omkring Viborg

Af MKV-analysen fremgår det, at de tre analyserede linjeforløb vil ødelægge beskyttet naturen på henholdsvis:

Østlig motorvej: 30 ha

0+ vej: 15 ha

Vestlig motorvej: 15 ha

Der er imidlertid den væsentlige forskel, at motorvejene fører gennem naturarealer, der hidtil ikke har været berørt af vejtrafik, mens 0+ løsningen består i en udvidelse af rute 13, hvor naturen gennem århundreder har indrettet sig efter beliggenheden tæt op ad en befærdet vej. Det samme gælder i øvrigt de mennesker, der lever langs vejen.

Vi kan derfor klart anbefale at man vælger 0+ løsningen.

1.2. Erstatningsnatur

Det er udmærket, at den natur motorvejen vil ødelægge skal erstattes med 2-3 gange større naturarealer et andet sted. Imidlertid er natur ikke noget, man sådan kan flytte rundt på. En biotop med dens samspil af flora og fauna har udviklet sig gennem måske flere hundrede år. Et nyt naturområde er således en fattig natur, der starter helt på bar bund med at udvikle sig til den biotop, der er blevet ødelagt.

Derfor bør 0+ løsningen vælges. Her ødelægges nemlig mindst af værdifuld allerede etableret natur, og naturen langs den eksisterende vej har ligesom befolkningen gennem mange år indrettet sig efter, at her går en trafikeret vej gennem landskabet.

1.3. Fragmentering af landskabet

Ud over den direkte ødelæggelse af beskyttede og i endnu større udstrækning også ikke beskyttede naturområder, skaber en ny motorvejstracé en markant barriere gennem landskabet. Undersøgelser af faunaen på begge sider af motorveje har vist genetiske forskelle i dyrebestande grundet motorvejenes totale adskillelse af bestandene.

Også for lokalbefolkningen vil motorveje skabe uhensigtsmæssige barrierer gennem landskabet.

1.4. Faunapassager

Motorvejsbarriererne forsøges i nogen grad afhjulpet af faunapassager. Den bedste faunapassage er imidlertid et åbent landskab uden større veje. Derfor bør 0+ løsningen vælges, da vi herved undgår, at nye vejforløb skaber yderligere opdeling af landskabet. Naturen omkring rute 13 har gennem årene indrettet sig på, at der ligger en stærkt trafikeret vej. Den planlagte udvidelse vil være en større barriere end den gamle rute 13, men her er der plads i budgettet til at bibeholde og gerne udbygge de planlagte faunapassager.

I de reducerede motorvejsmodeller er en del faunapassager slettet og erstattet med for eksempel søer. Det er en udmærket ide at anlægge flere søer, men det ændrer ikke på faunaens muligheder

for at sprede sig i landskabet og dermed indgå i en naturlig udveksling af gener med bestandene i andre habitater. Ud over at tage faunapassager ud af planen, har man også i de reducerede modeller gjort landskabsbroerne kortere, hvilket igen indskrænker faunaens muligheder for at bevæge sig frit i landskabet. En høj jordvold er en større barriere end en landskabsbro. I 0+ løsningen er der ikke brug for broer overhovedet.

2. Motorvejsbyggeri vil underminere Viborg Kommunes klimaplan

I 2023 vedtog Viborg Byråd en klimaplan for 2022-2050, hvorefter den årlige udledning af klimagasser fra trafikken i hele kommunen på 250.000 tons skal nedbringes til netto 0 i 2050. Altså en netto reduktion på knap 10.000 tons hvert år.

Udledningen af klimagasser ved selve anlægsarbejdet af en motorvej udenom Viborg vil ifølge MKV-analysen blive på 260.300 - 288.140 tons afhængig af linjeføring - altså godt og vel et helt års udledninger fra den samlede nuværende trafik i Viborg Kommune som geografisk område.

Skal udledningen af klimagas i 2050 bringes i 0, må klimaplanen nødvendigvis indregne denne merudledning ved anlægsarbejdet. Det vil kræve en yderligere reduktion på omkring 10.000 tons om året hvert år frem til 2050. I alt altså 20.000 tons i årlig reduktion.

Udover engangsudledningen ved anlæg af en motorvej, er man også nødt til at indregne ekstra udledning fra den øgede trafik med større fart på en motorvej.

MKV-rapporten angiver 13.000-16.000 køretøjer pr. årsdøgn ad en ny motorvej afhængigt af, hvilken linjeføring man vælger.

En bil, der sætter farten op fra de nuværende 80 km/t til 130 km/t, øger sit forbrug af brændstof ganske markant. Der nævnes tal helt op til 78 % meget afhængigt af bilmodel. Lad os holde os på den sikre side og regne med et merforbrug på bare 25 % ved hastighedsændringen fra 80 til 130 km/t.

En bil, der kører 20 km på en liter brændstof, bruger altså i dag 2 liter for at køre de ca. 40 km fra Løvel til Klode Mølle – mange bruger betydeligt mere. Ad den længere motorvej med 130 km/t vil forbruget stige med 25 % af 2 liter = 0,5 liter. 1 liter afbrændt benzin/olie udleder 2,5 kg klimagas. Hver bil, der kører strækningen, vil altså udlede $0,5 \times 2,5 \text{ kg} = 1,25 \text{ kg}$ mere klimagas på en motorvej end på en 0+ løsning.

13.000 biler, der hver udleder 1,25 kg ekstra klimagas om dagen, bliver på et år til 5.900 tons ekstra.

Viborg Kommunes planer om indenfor sit geografiske område at reducere udledningen fra trafikken med 10.000 tons hvert år frem til 2050, starter altså med en årlig forøgelse af udledningen på mindst 5.900 tons kombineret med 10.000 tons som kompensation for udledninger i forbindelse med anlægget. Alt i alt kræver motorvejsbyggeriet altså en årlig reduktion på mindst 25.900 tons og ikke de 10.000 tons, som klimaplanen lægger op til. I det lys vil et motorvejsbyggeri i realiteten gøre det umuligt at nå klimaplanens mål.

MKV-analysen nævner at biler i fremtiden vil køre jo på el, som ikke udleder klimagasser. I Viborg Kommunes klimaplan regner man med, at 25 % af bilerne kører på el i 2030. Fra 2009 til 2019 steg antallet af biler indregistreret i Viborg Kommune fra 39.900 til 53.500. Det er en stigning på 33 % over 10 år. Fortsætter stigningen i samme takt, vil der i 2030 være omkring 70.000 biler i kommunen. Hvis vi når målet med 25 % elbiler, vil der i 2030 være 17.500 af den slags, mens de

resterende 52.500 m² formodes fortsat at køre på fossilt brændsel. Det er stort set samme antal som i dag.

En 0+ løsningen vil hjælpe meget på situationen, dels fordi udledningen af klimagasser ved anlæg kun er halv så stort som ved anlæg af en motorvej, og dels fordi trafikken med lavere hastighed ad den kortere vej ikke vil udlede mere klimagas end ad den nuværende vejføring – måske endda mindre på grund af en mere jævn afvikling af trafikken med flere spor og færre rundkørsler. Alene af den grund bør 0+ løsningen vælges.

2.2. CO2 udledningen er uacceptabelt højt ved anlæg af motorvejene

Begge de foreslåede motorvejsforløb vil i anlæg betyde uacceptabelt høje udledninger af CO2. Dette skyldes ikke mindst betonforbruget ved bygning af vejbroer. 0+ løsningen kræver ikke tilnærmelsesvis samme brobyggerier, hvorfor denne løsning alene af den grund bør vælges. 0+ løsningen udleder i runde tal halvdelen af motorvejsløsningerne.

2.3. CO2 binding ved tilplantning af samme areal som nu beslaglægges af motorvej.

I "Høringsnotat – indledende høring" fra 27. januar 2023 skriver Vejdirektoratet på side 19, at det "vurderes ikke umiddelbart relevant at gennemføre klimaberegninger for alternativ anvendelse af det areal en motorvej vil optage, da disse anvendelser ikke imødekommer de samme behov som en motorvej."

Der er siden indgået aftaler om omlægning af 30 % af landets areal til mere natur og til skov. MKV-rapporten angiver, at der ved motorvejsbyggerierne henholdsvis vest og øst om Viborg vil blive brugt 250 og 180 ha større areal end ved bygning af en 0+ løsning. Da en ha skov efter en årrække vil kunne binde omkring 10 tons CO2 om året, vil de gennemsnitligt 215 ha ved tilplantning med skov kunne binde i størrelsesordenen 2.150 tons CO2 om året. Det vil være relevant at tage dette tal med i beregningerne af motorvejens samlede klimapåvirkning. Det vil sammen med alle øvrige beregninger understrege 0+løsningens fordele frem for de gammeldags motorvejsløsninger.

3. Trafikstøj fra motorveje i forhold til 0+ løsningen

MKV-rapporten indeholder nogle ganske oplysende støjkort. Kikker man nærmere på dem, vil man se, at de to motorvejsløsninger i øst og vest vil medføre et gennemsnitligt 900 meter bredt bælte gennem landskabet med støjbelastning på over 53 dB. Her skal man tage i betragtning, at der er tale om årsmiddelværdien for en vægtning af støjen, således at de stille timer midt om natten i nogen grad får et højere støjniveau midt på dagen til at se mindre ud. Over hele motorvejsstrækningen øst eller vest om byen, kommer der altså en øget støjbelastning på omkring 3.900 ha. Der er tale om et areal, som i dag ikke har trafikstøj overhovedet.

Med 0+ løsningen forholder det sig helt anderledes. Der opstår klart nok ikke nogen ny støjkorridor gennem det stille landskab. Samtidig falder den forventede støjbelastning af boligområder langs 0+ vejen gennem byen, fordi der samtidig bygges støjskærme. Det forhold kan være vanskeligt at gennemskue ved at se på MKV-rapportens visualiseringer, hvor kortene ikke ligger ved siden af

hinanden. Lægger man MKV-rapportens støjkort ved siden af hinanden, kan man dels sammenligne støjniveauet i dag med det forventede støjniveau, hvis der ikke bygges nye veje og dels med det forventede støjniveau langs en 0+ vej med støjskærme.

Som eksempel ses her et område ved Teglmårken, hvor kortet til venstre viser udbredelsen af trafikstøj i dag. I midten vises den forventede støj i 2040 uden nye vejanlæg af nogen slags og til højre ses støjbilledet ved anlæg af en 0+ vej med støjværn.



Antallet af boliger, der får de angivne støjniveauer, er ved gennemførelse af 0+ løsningen en del mindre end i dag på grund af støjværn. I budgettet er der oven i købet plads til yderligere støjdæmpning i 0+ modellen, hvis det viser sig nødvendigt.

Læser man MKV-rapporten, får man fornemmelsen af, at trafikstøjen bliver mindre ved bygningen af en motorvej. Det gør den ikke, hvis man ser på hele det landskab sådanne veje ville komme til at gennemskære. I rapporten opstilles nemlig udelukkende oversigter over antal beboelsesejendomme, der bliver berørt af støjen. Støjen ude i landskabet indgår ikke i beregningerne – her bor jo ikke ret mange mennesker og naturen tæller tilsyneladende ikke!

For lige at foregribe automatreaktionen med, at i fremtiden kører alle i elbiler, som ikke larmer, så er realiteten den, at elbiler, der ruller af sted med 30-40 km/t stort set er lydløse. Ved normal landevejsfart er det dækstøj og vindsus, man hører, og de er helt på højde med støjen fra en fossilbil. Da elbiler på grund af batterierne er tungere end fossilbiler, øges støjen yderligere ved højere hastigheder, hvor elbilerne faktisk larmer mere end de fossile.

0+ løsningen viser sig altså at være den bedste løsning også på støjområdet, hvorfor denne løsning bør vælges.

3.1. Støjværn

De fleste steder viser støjkortene, at trafikstøjen i Viborgs boligkvarterer bliver mindre ved anlæg af 0+ vejen inklusive støjværn.

På borgermødet i Viborg 8. oktober blev det oplyst at man pr. tradition bruger lodrette støjværn i forskellig højde, og ikke har planer om at prøve f.eks. Hamborg-modellerne, som bøjer indad mod

vejbanerne. Disse blev endvidere af Vejdirektoratet vurderet til at være for dyre. Da budgettet i 0+løsningen kan rumme endog noget dyrere støjværn, vil vi gerne opfordre til at man vælger 0+løsningen og benytter muligheden for at afprøve bedre støjværn end de traditionelle.

4. En motorvej vest om Viborg vil skabe risiko for udslip af skadelige stoffer i områder hvor Viborg henter sit drikkevand

En motorvej vest om Viborg vil med den angivne linjeføring gå tværs igennem de to områder med særlige drikkevandinteresser (OSD) hvorfra Viborg by og omegn får sin drikkevandsforsyning. OSD er grundstammen i vores fremtidige forsyning med drikkevand, og det er essentielt at hele områderne holdes fri for forureningskilder nu og i al fremtid. En motorvej vil uanset byggetekniske beskyttelsesforanstaltninger udgøre en forureningsrisiko for jorden og grundvandet.

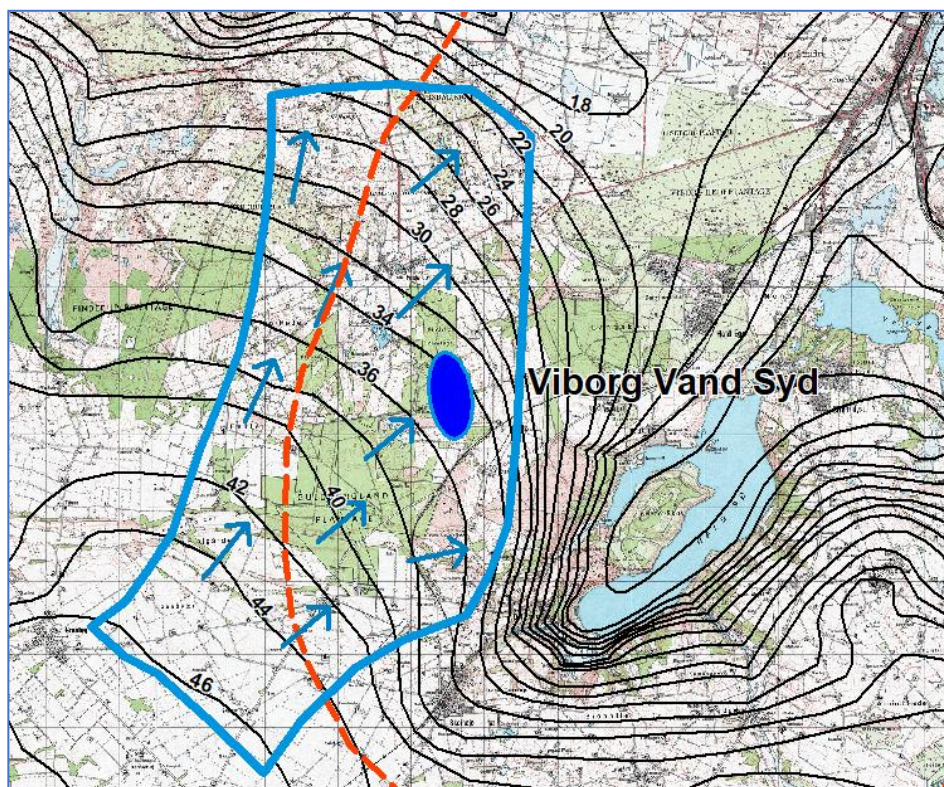
I forbindelse med anlæg af en ny motorvej vil det derfor være et grundprincip:

1: undgå at føre vejen gennem OSD

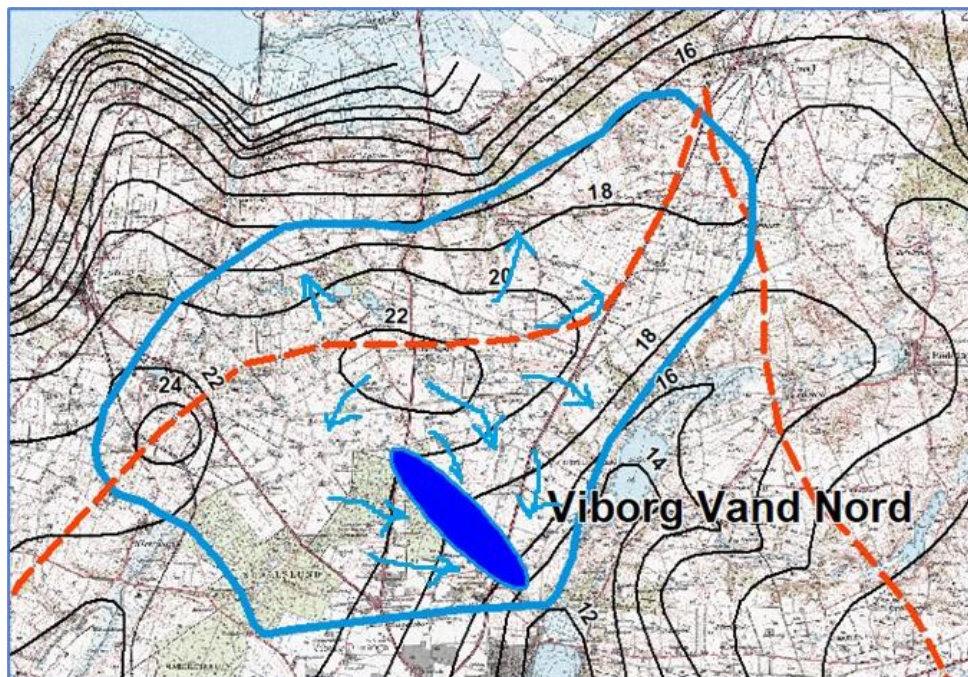
eller

2: kan OSD ikke undgås, planlæg linjeføringen under kraftigt hensyn til de naturlige grundvandsstrømninger, så den del af OSD der kan blive forurennet hvis uheldet er ude bliver mindst muligt.

Kortet herunder illustrer problemet, hvor OSD ved Viborg Syd er vist med blå omrids, grundvandsstrømmene er angivet med de blå pile og det mørkeblå angiver den aktuelle kildeplads. Den vestlige linjeføring af motorvejen er angivet med rød stiplede linje. Denne linjeføring af motorvejen vil medføre en forureningsrisiko for godt og vel hele den østlige halvdel af drikkevandsområdet, herunder den nuværende kildeplads, som er etableret for få år siden.



Samme problematik er der også ved OSD Viborg Nord som vist på kortudsnittet her.



Viborg Vand har brugt et tocifret millionbeløb på at beskytte grundvandsressourcen ved jordopkøb og skovrejsning. Med den valgte linjeføring vil motorvejen stort set true hele OSD Viborg Nord.

En motorvej tværs gennem disse særlige drikkevandsområder vil skabe en stor risiko for forurening af drikkevandet ikke mindst ved trafikulykker.

Vi er helt klar over, at Vejdirektoratet har skitseret løsninger med opsamling af overfladevand i bassiner, for at opsamle de anseelige mængder af spildevand fra trafikken herunder mikroplast fra slid på dækkene. Vi stiller os skeptiske overfor hvorvidt sådanne opsamlingsbassiner er i stand til at opfange alle skadelige stoffer ved større trafikulykker og ved fremtidens forventede skybrud, som let kan oversvømme opsamlingsbassinerne. Man kan heller ikke se bort fra, at uanset hvor omhyggeligt afvandingssystemerne udføres, vil der i tidens løb ske lækager og brud på rørsystemer, bundmembraner m.v. så forurenede vand fra vejanlægget kan sive ud i jorden og grundvandet.

På den baggrund vil vi anbefale, at der fremfor nye motorveje gennem landskabet vælges en 0+ løsning, der følger den nuværende rute 13 og afvikler trafikken med et mere moderat tempo end tilfældet vil være på en motorvej, og hvor man stort set undgår at berøre **områder med særlige drikkevandsinteresser** – vores fremtidige drikkevandsressourcer.

5. Anlæg af motorveje omkring Viborg er et tab for samfundsøkonomien

Samfundsøkonomien i alle tre projekter er tabsgivende, hvilket er udtryk for at den trafikale forbedring ikke er umagen værd. Gevinsterne ved projektet er altså mindre end omkostningerne, og det endda uden at man har prissat hverken forringelser af natur eller rekreative værdier. I MKV-rapporten angives det, at "Rute 13 er hovedsagelig en 2-sporet landevej og den kørte hastighed ligger generelt tæt på den skilte hastighed på 80 km/t på hele strækningen. Selv omkring Viborg, hvor trafikken er størst, er gennemsnitshastigheden omkring 80 km/t".

Da der således ikke er samfundsmæssige gevinster ved at anlægge nye veje omkring Viborg, bør projektet ikke gennemføres før også de rekreative og naturmæssige værdier er indregnet i den samlede vurdering af økonomien af hele det i en fjern fremtid tænkte forløb fra Hobro til Haderslev.

Bilag 2.

En motorvej vest om Viborg vil skabe risiko for udslip af skadelige stoffer i områder hvor Viborg henter sit drikkevand

En motorvej vest om Viborg vil med den angivne linjeføring gå tværs igennem de to områder med særlige drikkevandinteresser (OSD) hvorfra Viborg by og omegn får sin drikkevandsforsyning.

OSD er grundstammen i vores fremtidige forsyning med drikkevand, og det er essentielt at hele områderne holdes fri for forureningskilder nu og i al fremtid. En motorvej vil uanset byggetekniske beskyttelsesforanstaltninger udgøre en forureningsrisiko for jorden og grundvandet.

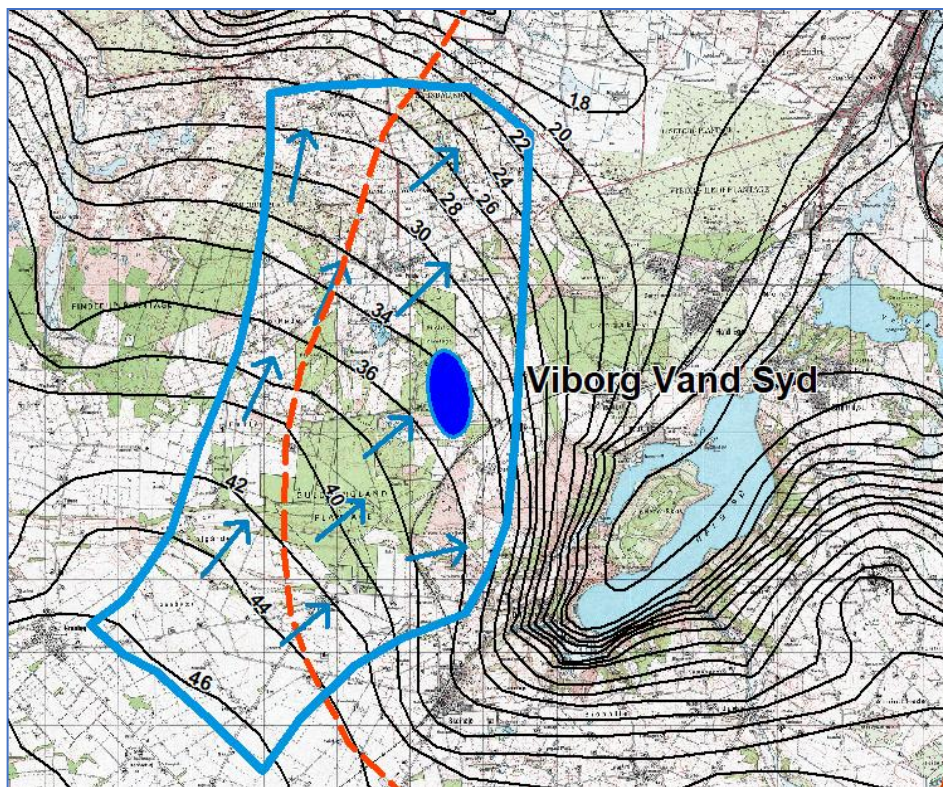
I forbindelse med anlæg af en ny motorvej vil det derfor være et grundprincip:

1: undgå at føre vejen gennem OSD

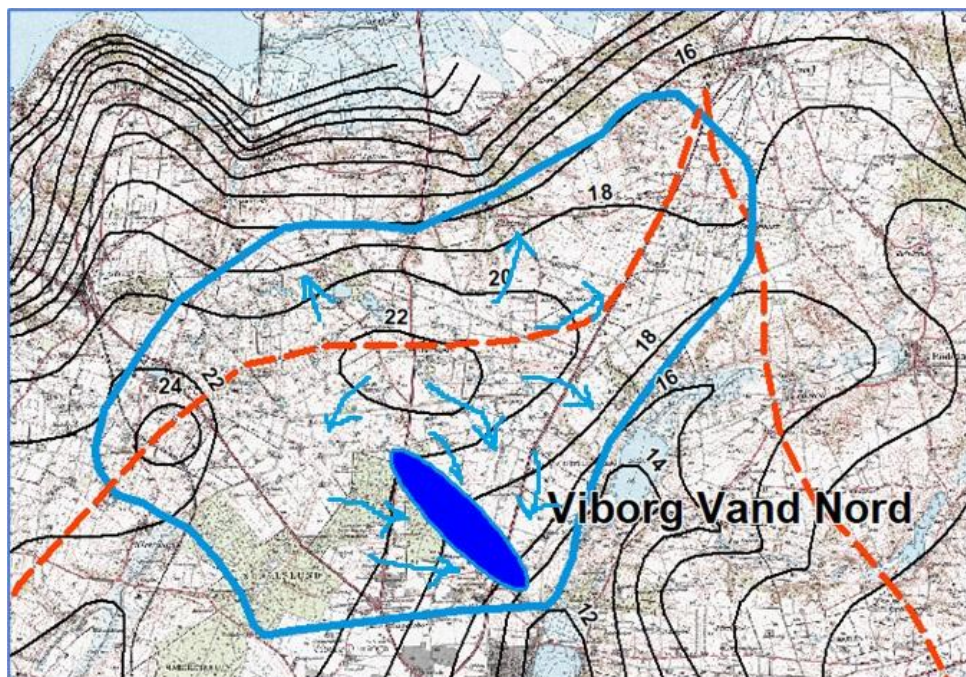
eller

2: kan OSD ikke undgås, planlæg linjeføringen under kraftigt hensyn til de naturlige grundvandsstrømninger, så den del af OSD der kan blive forurenet hvis uheldet er ude bliver mindst muligt.

Kortet herunder illustrer problemet, hvor OSD ved Viborg Syd er vist med blåt omrids, grundvandsstrømmene er angivet med de blå pile og det mørkeblå angiver den aktuelle kildeplads. Den vestlige linjeføring af motorvejen er angivet med rød stiptet linje. Denne linjeføring af motorvejen vil medføre en forureningsrisiko for godt og vel hele den østlige halvdel af drikkevandsområdet, herunder den nuværende kildeplads, som er etableret for få år siden.



Samme problematik er der også ved OSD Viborg Nord som vist på kortudsnittet her.



Viborg Vand har brugt et tocifret millionbeløb på at beskytte grundvandsressourcen ved jordopkøb og skovrejsning. Med den valgte linjeføring vil motorvejen stort set true hele OSD Viborg Nord.

En motorvej tværs gennem disse særlige drikkevandsområder vil skabe en stor risiko for forurening af drikkevandet ikke mindst ved trafikulykker.

Vi er helt klar over, at Vejdirektoratet har skitseret løsninger med opsamling af overfladevand i bassiner, for at opsamle de anseelige mængder af spildevand fra trafikken herunder mikroplast fra slid på dækkene. Vi stiller os skeptiske overfor hvorvidt sådanne opsamlingsbassiner er i stand til at opfange alle skadelige stoffer ved større trafikulykker og ved fremtidens forventede skybrud, som let kan oversvømme opsamlingsbassinerne. Man kan heller ikke se bort fra, at uanset hvor omhyggeligt afvandingssystemerne udføres, vil der i tidens løb ske lækager og brud på rørsystemer, bundmembraner m.v. så forurenede vand fra vej anlægget kan sive ud i jorden og grundvandet.

På den baggrund vil vi anbefale, at der fremfor nye motorveje gennem landskabet vælges en 0+ løsning, der følger den nuværende rute 13 og afvikler trafikken med et mere moderat tempo end tilfældet vil være på en motorvej, og hvor man stort set undgår at berøre **områder med særlige drikkevandsinteresser** – vores fremtidige drikkevandsressourcer.

Bilag 1

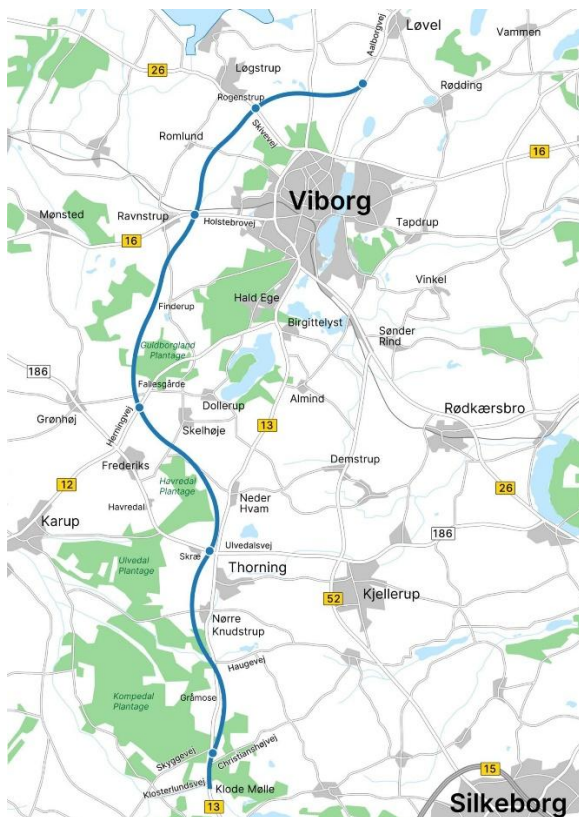
Høringssvar vedrørende MKR Klode Mølle-Løvel og Natura 2000-vurdering

Flaggermusenes overvintringsmuligheder i kalkgruberne i Mønsted og Daugbjerg ved evt. motorvej – vurdering af lyd- og lyspåvirkning og faunapassagers anvendelse

Dette høringssvar vedrører "MKR Klode Mølle-Løvel – Flaggermus forårsundersøgelse 2025" (Vejdirektoratet, 23. juni 2025) samt "MKR Klode Mølle-Løvel – Natura 2000-vurdering af Reduceret Vestlig linjeføring" (Vejdirektoratet, 27. juni 2025), med særligt fokus på damflaggermusens (*Myotis dasycneme*) muligheder for overvintring i kalkgruberne ved Mønsted og Daugbjerg. Høringssvaret inddrager nyere dansk og international forskning i effekter af lyd og lys ved motorveje, og vurderer troværdigheden af de foreslåede ledgangs- og faunapassager til at sikre flaggermusenes bevægelsesfrihed.

Damflaggermusen er en af verdens sjældneste flaggermusarter, omfattet af habitatdirektivets Bilag II og Bilag IV. Arten er konstateret ynglende ved Hald Sø, Viborgsøerne, Tjele Langsø, Finderup Øvelsesterræn og flere andre lokaliteter nær motorvejsprojektet. Desuden flere ynglekolonier ved Silkeborg-søerne. Damflaggermusen er en dansk ansvarsart, idet 1/3 af verdens bestand af damflaggermus anslås at leve i Midtjylland. Kalkgruberne i Mønsted og Daugbjerg er afgørende for artens nationale overlevelse, idet de fungerer som stabile og sikre overvintringssteder. Damflaggermusen skal overvintre frostfrit.

Motorvejen bliver til at blive én stor og lang barriere for både damflaggermus og vandflaggermus, når de skal passere motorvejen både forår og efterår. Det er dokumenteret, at støj og lys har endog meget stærke negative konsekvenser for flaggermusenes økologiske funktionalitet.



Uddrag fra Aarhus Universitets rapport Håndbog om dyrearter på Habitatsdirektivets Bilag IV:

Lysforurening og lydforurening

Flagermus har udviklet sig til at være aktive om natten for at udnytte de store insektmængder, der flyver om natten, samtidig med at der er lav prædationsrisiko fra fugle. Mængden af kunstigt lys i miljøet stiger 2-6% pr. år, og lysforurening er en stigende trussel for flagermus og mange andre dyregrupper (Voigt & Kingston 2015, Voigt m.fl. 2018). Flagermus har et udmærket syn, og kunstigt lys kan få flagermusene til at ændre adfærd med negative effekter på flagermusenes status til følge (fx Mathews m.fl. 2015, Azam m.fl. 2018, Barré m.fl. 2021). Kunstigt lys kan påvirke flere forskellige dele af flagermusens adfærd og levevilkår. Der er forskel på hvordan og hvor meget forskellige arter påvirkes, men der er negative effekter af kunstigt lys på alle flagermusarter (Tabel 3.4). Lys-niveauer så lave som omkring 0,1 lx, der svarer til lyset ved fuldmåne, kan ændre flagermusens flyveaktivitet. 55 Yngle- og rastesteder Belysning af indgange og omgivelserne til flagermusenes yngle- og rastesteder medfører tit, at flagermusene opgiver at bruge stederne som dagkvarterer, (Mathews m.fl. 2015, Rydell m.fl. 2017). I nogle tilfælde kan det ligefrem føre til at flagermusene dør, fordi de ikke tør forlade dagkvarteret når udgangen er belyst (Zeale m.fl. 2016). Selvom belysning ved yngle- og rastesteder ikke får flagermusene til at forlade stederne, kan der være indirekte negative effekter på den økologiske funktionalitet for yngleområderne og flagermusenes fitness (Voigt m.fl. 2018). Belysningen medfører at flagermusene flyver senere ud om aftenen og derfor har kortere tid at fouragere i. Da aktiviteten af insekter – og dermed fødetilgængeligheden for flagermusene - er størst i omkring solnedgang og i de første timer af natten, kan den senere jagtaktivitet have betydning for hvor meget energi som flagermusene kan nå at indtage i løbet af natten. Det er særligt et problem for hunner i ynglekolonierne og kan føre til lavere vækstrate og overlevelse hos ungerne og dermed forringe yngleområdernes økologiske funktionalitet og de lokale bestandes status (Duvergé m.fl. 2000, Boldogh m.fl. 2007). Jagtområder Nogle arter udviser en meget tydelig undvigende adfærd i forhold til kunstigt lys og undgår at jage i belyste jagtområder (Rydell & Baagøe 1996, Mathews m.fl. 2015, Voigt m.fl. 2018). Blandt de danske arter drejer det sig primært om Myotis-arterne, brun langøre og bredøret flagermus. De fleste af disse er karakteriseret ved at være forholdsvis langsomt-flyvende og specialiserede i deres habitatvalg end andre arter. De fleste af de lysfølsomme arter er derfor allerede forholdsvis sjældne. Vandflagermus og damflagermus, der fouragerer lavt ude over åbne vandflader, undviger også belyste jagtområder ligesom jagteffektiviteten er lavere for over de belyste vandflader (Kuijper m.fl. 2008). Andre arter i Nuctalus-, Eptesicus og Pipistrellus-slægterne synes at være mindre følsomme overfor kunstigt lys (Rydell 1991, Mathews m.fl. 2015, Voigt m.fl. 2018). De arter er typisk hurtig-flyvende og jager typisk i det frie luftrum eller med god afstand fra vegetation og strukturer. Mange af disse arter er kendt for at udnytte de insektforekomster, der tiltrækkes af gadelygter, og de bliver derfor ofte karakteriseret som 'lystolerante'. Selvom de synes at blive tiltrukket lyset, er den afskrækkende virkning af det kunstige lys tilsyneladende større - man ser blot ikke alle flagermusene ude i mørket (Azam m.fl. 2018, Barré m.fl. 2021). Når insekterne tiltrækkes af lyset fra gadelygterne, kan de 'støvsuge' nærområderne for insekter, så flagermusene kun kan finde større koncentrationer af bytte under det kunstige lys. Der er ses også færre drikke flagermus, inkl. af de hurtig- og normalt højtflyvende arter, over vandflader, der er belyst med kunstigt lys (Russo m.fl. 2017). Tabel 3.4. Påvirkningerne af adfærden for danske flagermusarter, når de udsættes for kunstig belysning i deres dagopholdssteder, jagtområder eller flyveruter. Betegnelsen "Negativ/afvigende" bruges når der er en ændring i adfærden således at flagermusene

forsøger at undgå belysningen, og dermed bliver påvirkningen negativ. Betegnelsen "Ikke relevant" henviser til at artens adfærd gør at en påvirkning fra kunstig nattebelysning ikke er relevant (efter Voigt m.fl. 2018). Slægter Yngle- og rastesteder Transportflugt Fouragering Drikkende Barbastellus Negativ/afvigende Negativ/afvigende Negativ/afvigende Negativ/afvigende Eptesicus Negativ/afvigende Negativ/afvigende Opportunistisk Negativ/afvigende Pipistrellus Negativ/afvigende Neutral/opportunistisk Opportunistisk Negativ/afvigende Myotis Negativ/afvigende Negativ/afvigende Negativ/afvigende Negativ/afvigende Plecotus Negativ/afvigende Negativ/afvigende Negativ/afvigende Negativ/afvigende Vespertilio/ Nyctalus Negativ/afvigende Negativ/afvigende Ikke relevant/opportunistisk Negativ/afvigende 56 På landskabsniveau er aktiviteten af de hurtigflyvende arter også lavere i lysforurenede områder, inkl. i byområder, og flagermusene bliver aktive senere på natten (Pauwels m.fl. 2019, Azam m.fl. 2016, Mathews m.fl. 2015, Mariton m.fl. 2022). Fx er fourageringseffektivitet hos brunflagermus i byområder er lavere end hos brunflagermus ude på landet, selvom den rumlige fordeling af byttet i byområder formentlig er mere forudsigelig, fx i parker eller omkring gadelygter (Stidsholt m.fl. 2023). Pendlerruter Kunstigt lys ude i landskabet langs veje, skovbryn, levende hegn, vandløb og lign, der fungerer som ledelinjer for flagermusene når de flyver gennem landskabet, kan danne barrierer for flagermusenes evner til at udnytte landskabets ressourcer (Voigt m.fl. 2018). For specielt de lavtflyvende, strukturbundne arter, fx Myotis-arter, der også er meget følsomme overfor lysforurening i jagtområderne, kan kunstigt lys i deres flyveruter virke som en væsentlig barriere, som de ikke krydser (Azam m.fl. 2018). Relativt højt- og hurtigflyvende arter som brunflagermus og pipistrellflagermus fortrækker også at flyve i mørke korridorer i byområder (fx Hale m.fl. 2015), og al flagermusarter inkl. de 'lystolerante' arter ændrer flyvemønster og hastighed, når de kommer til belyste dele af deres pendlerruter (fx Barré m.fl. 2020, 2021). Barrierevirkninger af kunstigt lys i pendlerruterne kan tvinge flagermus til at flyve længere distancer i løbet af natten under fødesøgning, hvilket i sidste ende kan påvirke flagermusenes konditionen. For hunnerne i ynglekolonier kan længere flyveruter mellem dagopholdssteder og jagtområder for at undgå lysforureningen, have samme indirekte effekt på ynglesucces som direkte belysning af ynglekvarterer (Voigt m.fl. 2018). Betydningen af lyskilden Forskellige lyskilder udsender lys med forskellige spektrale sammensætninger og dermed farver. Nogle lyskilder udsender lys i et bredt bånd, mens andre lyser i mere snævret spektrum. LED-lys udsender ofte meget bredspektret lys, som derfor vil have meget lys ved de bølgelængder som flagermus påvirkes af. LED-lys indeholder dog ikke ultraviolet lys, som tiltrækker insekter. Flagermus ser farver, og de kan opfatte lys med kortere bølgelængder (UVlys) end vi mennesker kan (Voigt m.fl. 2018). Til gengæld opfatter flagermus dårligere lys i det langbølgede (røde) område end mennesker. Generelt ses samme forskelle i flagermusenes reaktioner på kunstigt lys ude i deres jagtområder og pendlerruter. Flagermus reagerer mindre på rødt kunstigt lys, end på hvidt, blå, grønt, orange og gult lys i deres levesteder (fx Kuijper m.fl. 2008, Barré m.fl. 2021). Støjforurening Støj er lydmæssigt bredspektret og inkluderer også en del af ultralydspektret, som vi ikke hører, men hvor flagermus er særligt følsomme. Flere undersøgelser viser, at støj afskrækker flagermus og reducerer deres fourageringseffektivitet (fx Schaub et al. 2008, Siemers & Schaub 2011, Luo m.fl. 2015, Bunkley & Barber 2015). Støjen behøver ikke at ligge i samme frekvensområde som de ekkoer, flagermusene skal opfange, da støjen i sig selv også afskrækker flagermusene. Laboratorieeksperimenter med flagermus som jager via passiv hørelse indikerer, at dyrene undgår at jage i områder med støj, der omtrent svarer til eller er højere end lydniveauet 15 m fra en trafikeret landevej (Lüttmann 2007, Schaub et al. 2008). 57 Meget høj støj kan formentlig forstyrre ynglende og vintersovende flagermus, men der findes meget lidt viden om dette. Flagermus udsat for vedvarende støj forhøjer deres energiindtag, formentlig pga. et øget

stressniveau, og har højere risiko for sygdom (Song m.fl. 2020). Der er i udlandet observeret hvilende eller vintersovende flagermus i aktive stenbrud og i bygninger under gennemgribende ombygning. Selvom det således kunne tyde på, at i hvert fald nogen arter ikke påvirkes markant af lyd og vibrationer nær opholdsstederne, er det usikkert om det gælder alle arter i alle situationer (Parson 2006). Man bør derfor tage både styrken, varigheden, afstanden samt de eksisterende forhold i betragtning, når man bedømmer effekten af lyd og vibrationer. Samtidig skal man huske, at meget kraftige vibrationer og trykbølger fra konstruktionsarbejde såsom piloting og sprængning på forskellig vis kan skade flagermusenes opholdssteder.

Trafikinfrastruktur Trafikken på veje og jernbaner kan påvirke flagermus direkte i form af trafikdrab, men virkningen strækker sig videre end det (Møller & Baagøe 2011, van der Ree m.fl. 2015, Voigt & Kingston 2016). Anlæggelse af infrastrukturanlæggene kan ødelægge flagermusenes levesteder og ledelinjer kan blive brudt, forringet eller nedlagt, ligesom veje gennem skov kan føre til habitattab for de skovlevende flagermus (Ellerbrok m.fl. 2022, Gaultier m.fl. 2023, Reusch m.fl. 2023). I driftsfasen kan støj- og lysforurening også forringe kvaliteten af levestedernes langs veje. Denne effekt af vejene kan ses mere end én kilometer fra vejene (Berthinussen & Altringham 2015, Claireau m.fl. 2019b). For nogle flagermusarter, der er tilknyttet skov og sjældent flyver ud i det åbne luftrum, kan større vejanlæg direkte være en barriere for deres brug af landskabets ressourcer og fragmentere flagermusenes levesteder (Kerth & Melber 2009, Fensome & Mathews 2016). Der kan være yngle- og rastesteder i træer og bygninger langs trafikerede veje og jernbaner. Tabel 3.5 viser den skønnede kollisionsrisiko for de enkelte flagermusarter. Risikoen afhænger også af lokale forhold. Fx kan der være høj risiko for trafikdrab for højtflyvende arter som brunflagermus, hvis veje og jernbaner ligger tæt på yngle- og rastesteder eller jagtområder (Lesinski m.fl. 2011). Figur 3.8. Trafikdræbte flagermus ses sjældent fordi de er små og ofte slynges ind i vegetationen ved kollisionerne. På vejstrækninger tæt på jagtområder, i pendlerruter og i yngle- og rastesteder kan kollisionsrisikoen være meget høj, fx hvis veje og jernbaner ligger langs skovbryn eller tæt på levende hegn med gamle træer (Foto: M. Elmeros). 58 Vindmøller Vindmøller kan påvirke flagermusbestandenes bevaringsstatus negativt direkte og indirekte. Dels kan vindmøller medføre øget dødelighed i en grad så bestandene bliver mindre, og dels kan opstilling af vindmøller medføre forringelser af kvaliteten eller direkte tab af levesteder. Flagermusene dræbes ved direkte kollisioner eller af biotraumer, hvor lunger eller ører ødelægges på grund af kraftige ændringer i lufttrykket omkring de roterende vindmøller (Voigt & Kingston 2016). Dødsårsagen er dog underordnet i forhold til vindmølletræfenes betydning på flagermusbestandenes status. De arter, der flyver oppe i det frie luftrum, er fundet døde ved vindmøller i størst antal, fx brunflagermus og troldflagermus, men alle de danske arter er fundet døde under vindmøller (EUROBATS 2015). Man har observeret at flagermusarter, der normalt flyver i lav højde, fx damflagermus, vandflagermus og brun langøre, kan jage insekter op ad vindmøllerne (Tabel 3.6). I gennemsnit er der registreret 14 døde flagermus per vindmølle per år i de europæiske lande, hvor der er indsamlet og publiceret systematiske data (Voigt m.fl. 2022). Antallet af vindmølletræf varierer fra år til år og fra område til område. Ved nogle vindmølleparker dræbes formentlig mere end 100 flagermus per vindmølle per år (Voigt m.fl. 2022, Sánchez-Navarro m.fl. 2023). Tabel 3.5. Danske flagermusarter inddelt i funktionelle grupper ud fra deres typiske flyveadfærd og -højder og en vurdering af risikoen for trafikdrab. A/ Meget manøvreedygtige arter, som flyver helt inde i vegetationen eller meget tæt på træer, buske, strukturer og overflader. Flyver typisk i lavt og følger ledelinjer meget tæt. Når de krydser åbne områder, fx en vej, flyver de altid meget lavt.

Påvirkning af flagermus af lyd og lys fra motorveje:

Internationale undersøgelser, herunder Voigt et al. (2021, Biological Conservation) og danske rapporter fra bl.a. Aarhus Universitet og Miljøstyrelsen, dokumenterer at flagermus er særdeles følsomme over for både trafikstøj og kunstig belysning. Både lyd og lys kan ændre flagermusenes fourageringsadfærd, navigationsmønstre og forstyrre deres energibalance. Det gælder ikke mindst arter som damflagermusen, hvis flyveruter ofte følger mørke korridorer mellem levesteder. Lysforurening kan afskære adgang til vigtige habitater, og støj kan maskere flagermusenes ekkolokalisering, hvilket øger risikoen for energiunderskud og nedsat overlevelse.

Flagermuskonference 2024 i Spanien Road Ecology and bats:

<https://onlinelibrary.wiley.com/doi/pdf/10.1111/mam.12072> sammenfatning af artiklen:

En af de største udfordringer ved etablering af motorveje er fragmentering og tab af levesteder. Motorveje skærer ofte igennem skove, enge og andre naturområder, hvor flagermus samler føde, yngler og hviler. Når naturområder deles op, bliver flagermusenes adgang til vigtige ressourcer begrænset, og de kan have sværere ved at finde sikre ruter mellem deres kolonier og fødeområder.

Fragmenterede habitater betyder, at små bestande isoleres fra hinanden, hvilket kan føre til nedsat genetisk variation. På længere sigt kan dette gøre populationerne mere sårbare over for sygdomme, klimaændringer og andre trusler. Tab af gamle træer og hule træstammer, som ofte fjernes under vejbyggeri, mindsker også udvalget af egnede yngle- og overvintringssteder.

Flagermus flyver ofte lavt og følger bestemte landskabselementer, såsom hegn, trælinjer og vandløb, når de bevæger sig rundt i landskabet. Motorveje, der krydser sådanne trækorridorer, øger risikoen for, at flagermus kolliderer med køretøjer, især i skumringstimerne, hvor de er mest aktive. Dette problem forværres ofte, hvis flagermus tvinges til at krydse åbne motorvejsstrækninger uden beskyttelse fra træer eller beplantning.

Kollisioner kan medføre direkte dødsfald eller alvorlige skader blandt flagermus, hvilket igen kan have store konsekvenser for lokale bestande, fordi mange flagermusarter formerer sig langsomt og kun får én unge om året.

Etablering af motorveje medfører ofte øget belysning, hvilket kan forstyrre flagermusenes naturlige adfærd. Mange flagermusarter er lysfølsomme og undgår oplyste områder, hvilket kan begrænse deres muligheder for at finde føde og sikre ruter. Lysforurening kan desuden påvirke insektlivet og dermed udbuddet af føde for flagermus, fordi mange insekter tiltrækkes af kunstigt lys og dermed fjernes fra naturlige områder.

Nogle flagermusarter tiltrækkes dog af insekter omkring lyskilder og løber dermed en større risiko for at blive bytte for rovfugle eller for at komme i nærheden af trafikerede vejbaner.

Motorveje bidrager ikke kun med lys, men også med konstant støj fra trafikken. Da flagermus navigerer og finder føde ved hjælp af ekkolokation, kan støjforurening forringe deres evne til at

orientere sig og finde byttedyr. Støjen kan maskere de høje frekvenser, flagermus udsender, og gøre det sværere for dem at undvige forhindringer eller jage effektivt.

Kronisk forstyrrelse fra trafik og anlægsarbejde kan desuden stresse flagermus og forstyrre deres hvile- og ynglesteder, hvilket kan føre til, at kolonier opgiver ellers egnede levesteder.

Motorveje kan udgøre fysiske barrierer, der hindrer flagermus i at nå deres foretrukne føderuter, yngleområder eller vinterkvarterer. Særligt for arter, der foretrækker at flyve tæt på landskabet, kan brede, åbne veje være umulige at krydse uden risiko for kollision eller at miste retningen.

Dette kan føre til ændrede bevægelsesmønstre, hvor flagermus tvinges til at følge længere og farligere ruter eller helt undlader at krydse motorvejen. Resultatet er mindre adgang til ressourcer og potentielt lavere overlevelseshastighed.

Etablering af motorveje ændrer ofte hydrologiske forhold, beplantning og insektsamfund langs tracéet. Dette kan reducere mængden af byttedyr, såsom natsværmere og myg, i områder tæt på vejen. Mindre fødeudbud kan tvinge flagermus til at opsøge nye jagtområder, hvilket ofte øger energiforbruget og konkurrencen mellem individer.

Kritik af ledegang og faunapassager:

Vejdirektoratets rapport og miljøvurdering peger på ledegang (hegn, beplantning mv.) og faunapassager som løsninger til at guide flagermus sikkert over eller under vejanlæg. Dog viser bl.a. Berthinussen & Altringham (2012, Oryx) samt flere nordiske og vesteuropæiske studier, at effekten af disse anlæg for flagermus ofte er begrænset og artsafhængig. For mange arter, inkl. damflagermusen, er der kun svag dokumentation for, at de reelt benytter faunapassager målrettet, og især under påvirkning af støj og belysning.

Vejdirektoratets anbefalinger er ukonkrete. Hvor og hvordan skal en ledegang etableres? Hvor og hvordan skal faunapassager etableres? Vejdirektoratets anbefalinger konkretiseres ikke og er blot luftige hensigtserklæringer uden dokumenteret effekt. Troværdighed af afværgeforanstaltninger er således ikke tilstrækkeligt dokumenteret, at de foreslåede faunapassager og ledegang kan afbøde projektets samlede barriereeffekt. Mange rapporter (bl.a. Limpens et al., 2005, Eurobats Publication Series og Bat Conservation Trust, 2020) understreger, at effekten varierer betydeligt efter art, landskab og passageudformning, og at succes kræver mørklægning, lav lydpåvirkning, samt placering på flagermusenes naturlige ruter. Mange eksisterende passager fungerer ikke optimalt i praksis, og det er sjældent, at afværgeforanstaltningerne monitoreres tilstrækkeligt langvarigt og systematisk.

Konklusion

Der bør gennemføres en særskilt, uafhængig vurdering af motorvejens konkrete påvirkning på flagermusenes migrationsruter.

De eventuelle faunapassager og ledegang bør kun godkendes som afværgeforanstaltninger, hvis deres funktionalitet dokumenteres for netop damflagermusen gennem grundig, flerårig monitorering.

Der bør stilles krav om total mørklægning og støjreduktion fra Løvel til Thorning samt fartreduktion til 80 km/t i månederne marts, april, maj, august, september og oktober.

Motorvejsprojektet bør ikke godkendes, før det er entydigt dokumenteret, at damflagermusenes overvintringsmuligheder i Mønsted og Daugbjerg sikres uden risiko for tilbagegang, og at damflagermusenes økologiske funktionalitet ikke ændres negativt. Damflagermusen er en Bilag II og Bilag IV art og nyder streng beskyttelse under Habitatsdirektivet.

Sammenfattende konkluderes, at de nuværende vurderinger undervurderer effekten af lyd og lys, og at forslag om ledegang og faunapassager ikke hviler på tilstrækkelig troværdig dokumentation for damflagermusens vedkommende. Projektet bør ikke godkendes, før der foreligger uafhængig, artsbestemt dokumentation for, at afværgeforanstaltningerne er reelt effektive og ikke blot teoretiske løsninger med begrænset praktisk effekt.

Til: Catherine Sofie Steen Christiansen (cac@trm.dk), Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Finn Andersen (ravnstrup28@gmail.com)
Titel: Høringssvar/indsigelse til Lov om anlæg af motorvej mellem Klode Mølle og Løvel.
Sendt: 20-08-2025 20:44
Bilag: Kort.jpeg; Vi ønsker fortsat Gårdsdalvej åben ved motorvej vest om Viborg.pdf; Fakta om Gårdsdalsvej.pdf; Høringssvar - Gårdsdalvej skal have under-overføring, tak!.pdf; Høringssvar - underskriftsindsamling.pdf; Høringssvar - Motorvej.pdf; Høringssvar Viborg Idrætsråd.pdf;

[EKSTERN E-MAIL] Denne e-mail er sendt fra en ekstern afsender.
Vær opmærksom på, at den kan indeholde links og vedhæftede filer, som ikke er sikre.

Fortsat åbning af Gårdsdalvej v. Ravnstrup ved en motorvej vest om Viborg

Til Transportministeriet

Vi har i Ravnstrup og omegn sendt forskellige høringssvar til Vejdirektoratet i forhold til den foreslåede lukning af Gårdsdalvej, hvis motorvejen kommer vest om Viborg. Vi har også fulgt med i Vejdirektoratets skrivelser og udmeldinger efterfølgende.

Vi har et stort ønske om og behov for, at Gårdsdalvej fortsat vil være åben, da det er vores livsnerve til Hald Ege og resten af skoledistriktet. Det har derfor store konsekvenser for vores lokalsamfund, hvis vejen lukkes. Vi sender jer en skrivelse, som vi har udarbejdet sammen med tidligere indsendte høringssvar, kort over området og fakta om Gårdsdalvej.

Vi håber, at I har mulighed for at komme forbi vores område og se nærmere på forhold og mulighederne.

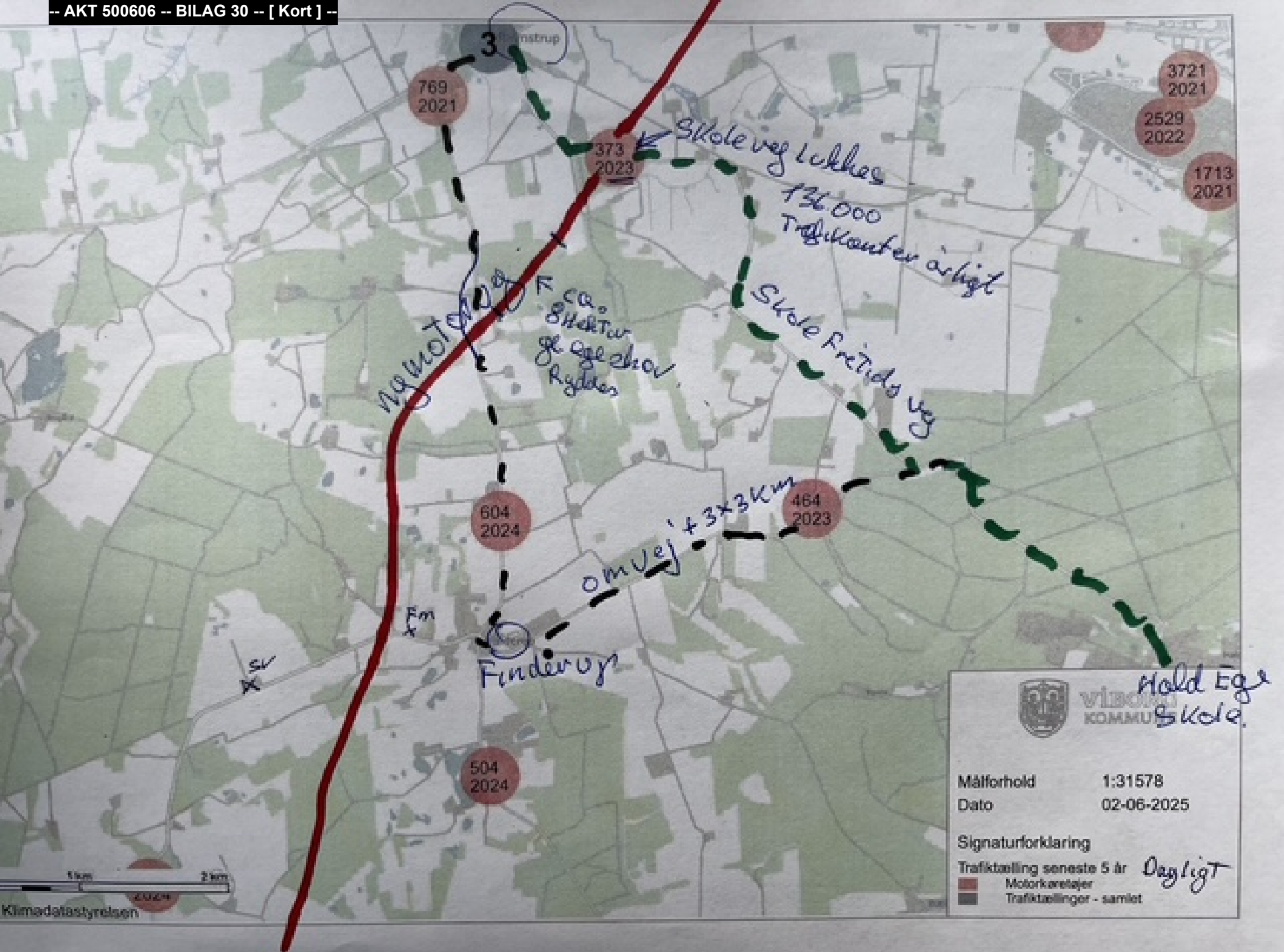
Dette er ligeledes sendt til transportordførere, folkevalgte på Christiansborg fra Vestjyllands Storkreds samt lokalpolitikere i Viborg Byråd.

De bedste hilsner

Borgergruppen i Ravnstrup
Ernst Leif Nørgaard, Mathilde Kranz Faarup, Mads Bruun Christensen, Søren Vester, Majbrit Nørgaard, Marianne Bjerrisgaard og Finn Andersen

På vegne af gruppen
Finn Andersen
Hellerupvej 28
8800 Viborg
Mobil 26158833
ravnstrup28@gmail.com

—



Vi ønsker fortsat åbning af Gårdsdalvej, 8800 Viborg, hvis motorvejen kommer vest om Viborg

Vi skriver til jer, da vi havde et indslag i TV MidtVest d. 25. februar 2025, hvor vi udbyder vigtigheden af, hvorfor Gårdsdalvej fortsat skal være åben, når der kommer en motorvej vest om Viborg. Vi er på ingen måde imod, at motorvejen kommer, da vi ser det som mulighed for fortsat udvikling for vores landsby og område. Derimod betyder Gårdsdalvej utrolig meget for os, da det er vores livsnerve til Hald Ege, hvor vi bruger skole, institutioner, Idrætscenter og ligeledes kommer andre mod Ravnstrup for at spille fodbold, køre på arbejde m.m. Ligeledes vil motorvejen skære en del beboere fra vores landsby, som de på nuværende tidspunkt er en helt naturlig del af. Herudover er der virksomheder, der har aktiviteter og kunder, der skal frem og tilbage netop af Gårdsdalvej.

I udsendelsen åbner du, Thomas Jensen op for muligheden for, at der måske er puljer, der kan benyttes i disse situationer, og det vil vi meget gerne snakke videre med dig/jer om.

Link til indslaget: https://www.tvmidtvest.dk/viborg/motorvej-kapper-landsbyens-livsnerve?utm_source=facebook&utm_medium=social&utm_content=ap_hsqkhk3maf&fbclid=IwY2xjawKpRYpleHRuA2FibQlxMQABHsE2CioZLfiknV3QI67x_9EvKyASwdDlyY5bhOq1BXrtkzVyvKFJqBCvEUjL_aem_LgetORTHi5Vk2a6coxaxtg

Vi vil invitere jer til Ravnstrup en dag, hvor vi kan se nærmere på forholdene, og vi samtidig kan vise jer, hvilken skolevej vores børn får, hvis vi ikke kan bruge Gårdsdalvej. Det er nemlig bedst at se ved at køre en lille rute, som viser den ændrede rute, hvis Gårdsdalsvej lukkes, så I ved selvsyn kan se, hvor farlig en skolevej, det kan blive for vores børn – ligeledes giver det øget trafik igennem Finderup og vejene deromkring. Vi håber, at I vil tage imod vores invitation.

Vi har haft vores borgmesterkandidater Katrine Fusager Rohde (V) og Anders Bertel (S) med på samme tur, og de gav udtryk for, at de godt kunne se vores dilemma.

Vi håber, at vi sammen kan finde en god løsning, så vi fortsat kan benytte Gårdsdalvej.

Med venlig hilsen

Borgergruppen fra Ravnstrup – frivilliggruppe dannet på baggrund af tidligere indsendte høringsvar

Ernst Leif Nørgaard, Finn Andersen, Mathilde Kranz Faarup, Mads Bruun Christensen, Søren Vester, Majbrit Nørgaard og Marianne Bjerrisgaard

Fakta – og konsekvenser ved lukning af Gårdsdalsvej!

1. Der kører dagligt 373 trafikanter – årligt 136145, målt i november 2023 på Gårdsdalsvej. En vej der er til/fra skole, fritid, kultur, sport, børnehaver ect.
2. Flertallet af disse trafikanter skal ud på en omvej på mindst 3+3 kilometer, over 408000 ekstra kilometer om året, og ekstra brændstofforbrug på 30000 liter = 500000,- kr.
3. Den nemmeste/korteste vej er ad Hellerupvej med i forvejen dagligt 604 trafikanter – årligt 220460, målt 2024, gennem Finderup by, ad en trafikfarlig vej.
4. Videre ad Finderupvej årligt med ca. 170000 trafikanter målt 2023, denne vej betegnes også som trafikfarlig for børn fra 0 til 9 klasse elever.
5. Finderup by vil komme op på omegnen af 350000 trafikanter om året, på veje der ikke er bygget til så meget trafik, ingen fortove eller fodgængerovergange osv.
6. Borgerne og ikke mindst børnene i Ravnstrup og opland tvinges ud på en 36% længere omvej på trafikfarlige veje, hvilket vil gå ud over det sociale sammenhold og velvære, samt den tilknytning lokalsamfundene har med hinanden.
7. Klima, miljø og sundheds messing, samt økonomisk vil det også få store konsekvenser, de ekstra kilometer, brændstof, slid – og vedligeholdelse af veje og biler. I princippet bliver der slidt en ny bil op om året. En $\frac{3}{4}$ - hel by vil få støjgener der går ud over folkesundheden. Viborg kommune vil også få ekstra udgifter til skolebus kørsel ect.
8. Hellerupvej bliver sikkert endnu farligere, når den skal svinges yderligere for at krydse over den ny motorvej, med mere koncentreret rå – og kronvildt, pga. faunapassage. Se kort.
9. Finderup by der i dag er en ekstrem stille og trafikstøj svag by, vil få mere trafikstøj gennem byen fra og til Ravnstrup og Hald Ege. Men byen vil også få ekstrem vejstøj 53 til +58DB fra motorvejen der kommer tæt på den vestlige bydel. Lyt til lydfil.
10. Bemærk! At disse alvorlige problemer for begge byer – og andre steder langs den nye motorvej, er grundet de omstændigheder at vejdirektoratet var blevet pålagt fra politisk side at finde besparelser på den vestlige linjeføring, for at tilpasse projektet til anlægsbevillingen.

Projektchef fra Vejdirektoratet har netop svaret os: Jeg er også usikker på, hvad et sådan besøg af mig skulle kunne føre til.

Forligskredsen bag Infrastrukturplan 2035 har besluttet at anlægge den vestlige linjeføring med de besparelser, som er indarbejdet, for at tilpasse projektet til anlægsbevillingen.

Vi har undersøgt mulighederne for at opretholde Gårdsdalsvej ved Ravnstrup. Det vil være teknisk ret kompliceret på grund af højt grundvand og motorvejens placering i landskabet, og dermed også meget dyrt. Vi vurderer, at en tunnel her vil have et anlægsbudget på ca. 97 mio. kr. Et sådan beløb kan ikke rummes indenfor den fastsatte økonomiske ramme for projekt.

Med venlig hilsen Ravnstrup og Finderup borgergruppen.

Høringssvar – Motorvej vest om Viborg

Hvis motorvejen kommer vest om Viborg, har vi meget brug for, at der bliver en under/overføring på Gårdsdalvej. Vi kan se i oplægget, at der står, at Gårdsdalvej skal lukkes. Derudover står der andetsteds, og at en under/overføring har middel prioritet. Efter vores mening har den HØJ PRIORITET!

Gårdsdalvej er vores livsnerve og binder os til Hald Ege Skoledistrikt og idrætsfællesskabet.

Vi mener, at det har stor betydning, at Gårdsdalvej fortsat skal være åben!

En lukning af Gårdsdalvej vil afskære nogle af byens borgere fra selve Ravnstrup. Alle husstande på Gårdsdalvej har sin naturlige tilknytning til Ravnstrup, som det er i dag. Det vil gøre det noget sværere for dem, der bor sydøst for afspærringen at komme til Ravnstrup. Herunder kan nævnes, at nogle virksomhedsejere vil bo på den ene side af motorvejen, men driver virksomhed på den anden side, så de får en helt anden og noget længere samt knap så tilgængelig vej på arbejde. Derudover har flere landmænd og virksomheder marker på begge sider af motorvejen ved Gårdsdalvej, og nogle har både ejet og lejet jord her. Ligeledes har nogle af dem landbrug på Ravnstrupvej, Jegstrupvej og Møgelkjærvej. Det vil også blive sværere for dem at komme frem til deres landbrugsjord. Ligesom det vil være til stor gene for de dem, der driver virksomhed på Gårdsdalvej, hvor medarbejdere, kunder og leverandører får sværere ved at komme frem og tilbage.

Det har afgørende betydning, at Gårdsdalvej fortsat er åben, fordi Ravnstrup hører til Hald Ege Skoledistrikt. Mange har valgt at bosætte sig i Ravnstrup, fordi det betyder, at vores børn naturligt skulle gå i daginstitution eller skole i Hald Ege. Det vil give børnene en meget længere skolevej, hvis vi ikke længere kan køre af Gårdsdalvej. Ligesom det kan frygtes, at forældre, på sigt, vælger en skole et andet sted, hvis der ikke er en direkte vej til Hald Ege. Det kan på længere sigt få stor betydning for sammenholdet og fællesskabet for mange af vores børn. Vi har en naturlig tilknytning til Hald Ege, hvor Hald Ege Børnehus, Naturbørnehuset Egeskoven, Hald Ege Skole og Hald Ege Friskole er helt naturlige valg for vores børn, når de skal i institution og senere i skole. De fællesskaber, der allerede opstår i børnehaven, bliver der naturligt bygget videre på i skolerne.

Specifikt i forhold til Hald Ege Skole, har Viborg Kommune en skolebusrute, der kører igennem Ravnstrup og ad Gårdsdalvej mod Hald Ege. Den vil også blive berørt.

Den direkte adgang til Hald Ege, via Gårdsdalvej, udvikler ligeledes vores idrætsfællesskaber, da Hald Ege – Ravnstrup KFUM og Ravnsbjerg IF er de foretrukne foreninger at være aktive i – både for børn, unge, voksne og seniorer. Det er naturligt, fordi det er samme fællesskaber, der bliver udbygget i forhold til de daglige skolefællesskaber. Derudover er vi mange, der er vokset op med aktiviteter i Hald Ege Idrætscenter og både Hald Ege – Ravnstrup KFUM og Ravnsbjerg IF og netop har bosat os i Ravnstrup for at benytte de lokale aktivitetsmuligheder. Ligesom samkørsel imellem forældre til idrætsaktiviteter har været en naturlig del af mulighederne for at udbygge samarbejdet og fællesskabet.

En lukning af Gårdsdalvej vil afskære flere fra at vælge de helt naturlige idrætsfællesskaber og aktiviteter. Vi kan frygte, at det vil få stor betydning for idrætsforeningerne og forsamlingshusene, at det ikke er lige så nemt at komme til og fra Hald Ege eller Ravnstrup, som det tidligere har været.

Herunder skal nævnes, at Ravnsbjerg IF har træning for langt de fleste hold i Hald Ege på banerne ved skolen, imens de ældste børn og seniorer spiller kampe i Ravnstrup, hvor der ligeledes er klubhus. Dette arbejdes der på at udbygge til et Multihus, som samler aktiviteter for Ravnsbjerg IF og Ravnstrup Forsamlingshus. Hvis Gårdsdalvej lukkes, kan vi som lokalsamfund risikere, at det ikke længere vil være naturligt for Ravnsbjerg IF at have aktiviteter ved Ravnstrup Stadion og i klubhuset.

Vi har børn, der cykler i skole og til idræt. De cykler på Gårdsdalvej mod Hald Ege, da det er den mest sikre vej at cykle på, nu vi ingen cykelsti har. Hvis Gårdsdalvej lukkes, vil det betyde, at vi ikke sender vores børn afsted på cykel, da så at sige ingen cykler på Hellerupvej. Vejen er meget mere usikker at cykle på, og den bliver næsten dobbelt så lang.

Som borgere i Ravnstrup og omegn er vi meget optaget af vores naturlige fællesskaber, og vi arbejder altid på udvikling af vores område og de fællesskaber, vi har. Således har vi fået 3 mio. kr. af Viborg Kommune til områdefornyelse, som vi for alvor tager hul på i 2025. Dette skal være med til at udbygge vores samlingssteder omkring stadionområdet, hvor der nu er klubhus, forsamlingshus og legeplads, som både benyttes af familier, der er ude at gå en tur, dem der holder fester i forsamlingshuset, og når der er kampe på stadion.

Det skal gerne fortsætte sådan, for det er med til fortsat at gøre vores område attraktivt, også hvis der skulle komme en motorvej i området. Derfor har vi behov for, at der kommer en under/overføring på Gårdsdalvej, da der ikke er grund til at gøre vores daglige kørevej endnu længere – uanset om det er til institution, skole, arbejde, fritidsaktiviteter eller indkøb.

Gårdsdalvej benyttes endvidere af mange som gennemkørselsvej fra fx Skive, Stoholm og Løgstrup og fra den anden side fra Herning, Vium, Almind, Dollerup, Birgittelyst m.v. , når der skal køres til og fra arbejde, besøges familie, et besøg på kirkegården eller bare en tur ud i det blå fx til Dollerup Bakker eller Mønsted Kalkgruber.

Vi har brug for vores livsnerve til Hald Ege, så derfor skal det fortsat være muligt at benytte Gårdsdalvej.

Hvad skal der til for, at Gårdsdalvej forbliver vores livsnerve med – hvis vi kan ønske – en underføring?

Der er i dette høringssvar samlet interessenter fra hele området – både foreninger, skoler, daginstitution og idrætscenter og forsamlingshuse samt borgere i området. Underskrivere ses herunder:

Ravnstrup Kultur- og Borgerforening

Bestyrelsen for Hald Ege Børnehus

Skolebestyrelsen for Hald Ege Skole

Hald Ege Friskole

Hald Ege – Ravnstrup KFUM

Ravnsbjerg IF

Hald Ege Idrætscenter

Ravnstrup Forsamlingshus

Forsamlingshuset Egekværnen, Hald Ege

Hald Ege Borgerforening

Beboere [redacted]
Merete Altun, [redacted]
Anett Leonelli, [redacted]
Annette og Kenneth Worm Tinnesen, [redacted]
Linda Nielsen, [redacted]
Jakob Kriegbaum, [redacted] [redacted]
Ulrik Kjellerup, [redacted]
Tanja og Morten Meyer-Karlsen, [redacted]
Pia og Sten Smed, [redacted]
Henrik Mougaard, [redacted]
Herdis Mortensen og Jørgen K. Jensen, [redacted]
Lisbeth og Klaus Pedersen, [redacted]
Louise og Ole Rosgaard, [redacted]
Lise og Peter Svejgaard, [redacted]
Ole Godske, [redacted]
Tobias Godske Højgaard, [redacted]
Vibeke og Kjeld Dahl Andersen, [redacted]
Kristian Dahl Andersen og Tine Bjørn - [redacted]
Charlotte og Martin Axel, [redacted]
Annette Simonsen, [redacted]
Lone og Heinrich Rafn Rasmussen, [redacted]
Sanne Buus og Richard Lindberg, [redacted]
Laura og Morten Ranborg Sehested, [redacted]
Therese Bjerrisgaard Sørensen og Mikki Bitsch Sørensen, [redacted]

Øvrige beboere i og omkring Ravnstrup:

Katrine Wegger og Jonas Bach, [redacted]
Marianne og Lars Bjerrisgaard, [redacted]
Lene Sanko og Michael Thomasen, [redacted]
Ellinor og Lars Pedersen, [redacted]
Jette og Niels Aage Nielsen, [redacted]
Dorthe Rasmussen og Gert Arnsholt, [redacted]
Klara Rasmussen og Knud Busk Rasmussen, [redacted]
Berith Hansen og Kim Thy Bak, [redacted]
Inge Godsk, [redacted]
Doris og Ernst Nørgaard, [redacted]
Anna og Finn Kabel, [redacted]
Per Larsen, [redacted]
Lene Nygaard, [redacted]
Lone Nielsen, [redacted]
Charlotte og Jimmy Madsen, [redacted]
Susanne Agger og Henrik Schøler, [redacted]

Ulla og John Munk, [REDACTED]
Stine og Simon Priergaard, [REDACTED]
Elinor Priergaard, [REDACTED]
Mathilde Kranz Faarup og Mikkel Kastberg Faarup, [REDACTED]
Tove Hansen og Kristian Møller, [REDACTED]
Majbrit Nørgaard, [REDACTED]
Anni Hede Rohrberg, [REDACTED]
Anette Christensen og Claus Thorhauge, [REDACTED]
Finn Andersen, [REDACTED]
Lars Thunø Laursen, [REDACTED]
Anne og Jens Christian Bredsgaard, [REDACTED]
Maja Haldborg Madsen, [REDACTED]
Maiken og Lars Guldhammer, [REDACTED]
Lene Steinke Johansen og Mads Bruun Christensen, [REDACTED]
Michael Lausen, [REDACTED]
Marianne og Bo Axelsen, [REDACTED]
Ruth og Leif Christensen, [REDACTED]
Jeanette og Kim Fosgrau Sehested Pedersen, [REDACTED]
Kirsten og Martin Christensen, [REDACTED]
Lone Karlsen og Alex R. Andersen, [REDACTED]
Sissel Maagaard Nielsen og Christian Larsen, [REDACTED]
Annette og Claus Nielsen, [REDACTED]
Marius, Mia, Louise og Nikolaj Lønstrup Fjølner, [REDACTED]
Charlotte og Henrik Pedersen, [REDACTED]
Annette Mølgaard, [REDACTED]
Jennie og Jacob Bak, [REDACTED]
Rikke og Per Kærgaard-Robinson, [REDACTED]
Heidi M. Mølgaard og Klaus Mortensen, [REDACTED]
Else Mølgaard og Hans Hoyer, [REDACTED]
Malene Dahl og Julius Sigaard, [REDACTED]
Karin og Palle Wester, [REDACTED]
Anja Staaling Sieverts og Tage Sierverts, [REDACTED]
Mogens Ditlev, [REDACTED]
Helle Doktor-Simonsen og Robert S. Simonsen, [REDACTED]
Betina og Mikael Mackenhauer Larsen, [REDACTED]
Rakefet Mouritzen, [REDACTED]
Fam. Cederskjold, [REDACTED]
Solveig Harsen, [REDACTED]
Michael G. Møller, [REDACTED]
Bodil Ullerup Bech, [REDACTED]
Ulla Nielsen, [REDACTED]
Anne Sofie Aagaard, [REDACTED]
Else Folke, [REDACTED]

Thomas Arestrup Gram, [REDACTED]
Mette Larsen, [REDACTED]
Sarah Bendtsen, [REDACTED]
Karin Doktor Holmer og Michael Holmer, [REDACTED]
Line Nielsen, [REDACTED]
Anita Sais Zidek, [REDACTED]
Thomas Stagsted, [REDACTED]
Louise Guldsten Christensen, [REDACTED]
Helga og Lasse Kvist Hoyer, [REDACTED]
Erik Andersen, [REDACTED]
Leif Mackenhauer, [REDACTED]
Kamilla Dahl og Søren Eskildsen, [REDACTED]

Hvor intet andet er angivet er postnr. 8800 Viborg

Underskriftsindsamling mod lukning af Gårdsalvej, Ravnstrup

Underskriftsindsamling mod lukning af "skolevejen" Gårdsalvej, hvis den planlagte motorvej ved Viborg ender med at komme vest om Viborg. For borgere i Ravnstrup og omegn er vejen den lokale livsnerve til bl.a. skolen, vuggestuen, børnehaverne og fritidsklubben i Hald Ege såvel som Hald Ege-Ravnstrup KFUM og Ravnsbjerg IF, og den bør derfor bevares.

Sidste mulighed for at underskrive er d. 13/11, hvorefter underskrifterne indsendes til Vejdirektoratet.

Vi håber på jeres støtte!

De bedste hilsner
På vegne af indsamlergruppen
Finn Andersen

Finn Andersen

Underskrifter

#	Navn	Udgivet
1	Finn Andersen	2024-11-07
2	Kem Faarup	2024-11-09
3	Malene Olesen	2024-11-09
4	Annette Worm Tinnesen	2024-11-09
5	Johnny Krogh Hansen	2024-11-09
6	Therese Sørensen	2024-11-09
7	Gudrun Strand	2024-11-09
8	Marianne Axelsen	2024-11-09
9	Maja Haldborg	2024-11-09
10	Mikkel Kastberg Faarup	2024-11-09
11	Lissi Carøe Sørensen	2024-11-09
12	Flemming Lund Sørensen	2024-11-09
13	Trine Nielsen	2024-11-09
14	Michael Lausen	2024-11-09
15	Ruth Christensen	2024-11-09
16	Kim Kjær Jensen	2024-11-09
17	Lisbeth Østergård Pedersen	2024-11-09
18	Lene Johansen	2024-11-09
19	Chalotte Pedersen	2024-11-09
20	Laura Ransborg Sehested	2024-11-09
21	Morten og Tanja Meyer-karlsen	2024-11-09

#	Navn	Udgivet
22	Annett Leonelli	2024-11-09
23	Sidse Arevad	2024-11-09
24	Kim Pedersen	2024-11-09
25	Marianne Bjerrisgaard	2024-11-09
26	Lars Bjerrisgaard	2024-11-09
27	Anni Rohrberg	2024-11-09
28	Nikolaj Lønstrup Fjølner	2024-11-09
29	Bo Axelsen	2024-11-09
30	Susanne Agger	2024-11-09
31	Ida Agger	2024-11-09
32	Angelica Madsen	2024-11-09
33	TOVE PEDERSEN	2024-11-09
34	Tanja Meyer-Karlsen	2024-11-09
35	Jette Vindum Bjerre	2024-11-09
36	Kjeld Skov	2024-11-09
37	Majbritt Skov	2024-11-09
38	Gustav Agger	2024-11-09
39	Henrik Schøler Nielsen	2024-11-09
40	Karna Stilling	2024-11-09
41	Lene Svensson	2024-11-09
42	Thrine Riis Vester	2024-11-09
43	Marcus Taylor	2024-11-09
44	Maiken guldhammer	2024-11-09
45	Kenneth Bak-Petersen	2024-11-09
46	Line Kaagaard	2024-11-09
47	Tina Lindbjerg Callsen	2024-11-09
48	Ole Jensen	2024-11-09
49	Karl Hansen	2024-11-09
50	Maja Hansen	2024-11-09
51	Søren Vester	2024-11-09
52	Anitta Skov Jensen	2024-11-09

#	Navn	Udgivet
53	Mathilde Jensen	2024-11-09
54	Stine Priergaard	2024-11-09
55	MetteAja Hylleberg	2024-11-09
56	Helle Siig	2024-11-09
57	Elisabeth Vester	2024-11-09
58	Mette Nørgaard	2024-11-09
59	Thomas Bonde	2024-11-09
60	Lone Rafn Rasmussen	2024-11-09
61	Simon Priergaard	2024-11-09
62	Alex Andersen	2024-11-09
63	Bettina Klavsén	2024-11-09
64	Sten Smed	2024-11-09
65	Christina Damholt	2024-11-10
66	Louise Andersen	2024-11-10
67	Majbrit Nørgaard	2024-11-10
68	Jacob Bak	2024-11-10
69	Jeanette Fosgrau Sehested Pedersen	2024-11-10
70	Frank Bødker	2024-11-10
71	Louise Fjølner	2024-11-10
72	Christian Lindhard Larsen	2024-11-10
73	Brian Ulf	2024-11-10
74	Cecilie Axelsen	2024-11-10
75	Anne Grethe Jensen	2024-11-10
76	Leif Christensen	2024-11-10
77	Mathilde Faarup	2024-11-10
78	Stig Christensen	2024-11-10
79	Maja Faaborg Pedersen	2024-11-10
80	Jesper Nielsen	2024-11-10
81	Majbrit Abildlund	2024-11-10
82	Natalie Moberg larsen	2024-11-10
83	Pia Smed	2024-11-10

#	Navn	Udgivet
84	Ole S. Eriksen	2024-11-10
85	Pernille Holmer	2024-11-10
86	Pia Jensen	2024-11-10
87	Michael Mikkelsen	2024-11-10
88	Rikke Haslev	2024-11-10
89	Betina Larsen	2024-11-10
90	Sune Isaksen	2024-11-10
91	Mona Finderup Fyhring	2024-11-10
92	Gweneth Greenwood	2024-11-10
93	Mikael Mackenhauer Larsen	2024-11-10
94	Morten Pedersen	2024-11-10
95	Annette Simonsen	2024-11-10
96	Lars Hansen	2024-11-10
97	Jacob Axelsen	2024-11-10
98	Rikke Pedersen	2024-11-10
99	Brian Vesterskov Christensen	2024-11-10
100	Gitte Krogh Hansen	2024-11-10
101	Ina Poulsen	2024-11-10
102	Bente Olsson	2024-11-10
103	Rasmus Isaksen frandsen	2024-11-10
104	Lars Pedersen	2024-11-10
105	LP Udlejning Viborg ApS	2024-11-10
106	Heidi Mølgaard	2024-11-10
107	Finn Bach Jensen	2024-11-10
108	Klaus Mortensen	2024-11-10
109	Gry Klærke	2024-11-10
110	Anna Hellerup	2024-11-10
111	Kim Rune Sloth Jensen	2024-11-10
112	Tove Maagaard Hansen	2024-11-10
113	Inge -Margrethe Nielsen	2024-11-10
114	Signe Hansen	2024-11-10

#	Navn	Udgivet
115	Aksel Løkkegaard	2024-11-10
116	Rasmus Schøler Agger	2024-11-10
117	Annemette Kjellerup Seigneuret	2024-11-10
118	Ulla Hedegaard	2024-11-10
119	Kenneth worm Tinnesen	2024-11-10
120	Marianne Holst Bek	2024-11-10
121	Ann Nørgaard jacobsen	2024-11-10
122	May Krogh	2024-11-10
123	Naja Kokholm Jensen	2024-11-10
124	Daniella Kjeldgaard	2024-11-10
125	Claus Mølgaard	2024-11-10
126	Else Mølgaard	2024-11-10
127	Hans Hoyer	2024-11-10
128	Helga Hoyer	2024-11-10
129	Sidsel Michelsen	2024-11-10
130	Jytte Jensen	2024-11-10
131	Anne Kisbye	2024-11-10
132	Birgitte Strandholdt	2024-11-10
133	Ole Johansen	2024-11-10
134	Marie Hellerup	2024-11-10
135	Martha Hellerup	2024-11-10
136	Pia Christensen	2024-11-10
137	Helle Rahbek	2024-11-10
138	Kristine Pedersen	2024-11-10
139	Alberte Koudahl	2024-11-10
140	Katrine Christensen Wegger	2024-11-10
141	Camilla Pedersen	2024-11-10
142	Gitte Pedersen	2024-11-10
143	Tine de Place Bjørn	2024-11-10
144	Kristian Dahl Andersen	2024-11-10
145	Janni Thomsen	2024-11-10

#	Navn	Udgivet
146	Lene Krogh	2024-11-10
147	Janx Jensen	2024-11-10
148	Inger Hellerup Jørgensen	2024-11-10
149	Peter Thorup	2024-11-10
150	Katarzyna Wieruszewska	2024-11-10
151	Karina Jensen	2024-11-10
152	Troels Strand	2024-11-10
153	Rikke Elleklde	2024-11-10
154	MARCO Hellerup	2024-11-10
155	Jens Jørgen Buus	2024-11-10
156	Begitte Pedersen	2024-11-10
157	Jane Flarup	2024-11-10
158	Maria Langkilde	2024-11-10
159	Astrid Axelsen	2024-11-10
160	Dines Mølgaard Hoyer	2024-11-10
161	Vibeke Dahl	2024-11-10
162	Keld Dahl Andersen	2024-11-10
163	Karen Jespersen	2024-11-10
164	Malene Tanderup	2024-11-10
165	Pernille Glæsner	2024-11-11
166	Mads Bruun	2024-11-11
167	Louise Bak-Petersen	2024-11-11
168	Nina Soffie Vester	2024-11-11
169	Inga Hansen	2024-11-11
170	Søren Mølgaard	2024-11-11
171	Lene Østergaard	2024-11-11
172	Doris Nørgaard	2024-11-11
173	Asta Mølgaard	2024-11-11
174	Ernst Nørgaard	2024-11-11
175	Jon Nielsen	2024-11-11
176	Frederik Dagø	2024-11-11

#	Navn	Udgivet
177	Tanja Maecker	2024-11-11
178	Betina Østergård	2024-11-11
179	Louise Rosgaard	2024-11-11
180	Mikki Sørensen	2024-11-11
181	Benjamin Haldborg madsen	2024-11-11
182	Charlotte Fuglsang	2024-11-11
183	Kurt Fuglsang	2024-11-11
184	Hanne Fuglsang hansen	2024-11-11
185	Frode Hansen	2024-11-11
186	Per nielsen	2024-11-11
187	Jakob Nørgaard	2024-11-11
188	Sørensen Kirsten Vester	2024-11-11
189	Jørn Søresen	2024-11-11
190	Rikke Friis Skøtt	2024-11-11
191	Kasper Bødker	2024-11-11
192	Charlotte Venø	2024-11-11
193	Jan Stilling	2024-11-11
194	Tove Nielsen	2024-11-11
195	Klaus Pedersen	2024-11-11
196	Morten Johansen	2024-11-11
197	Claus Nielsen	2024-11-11
198	Annette Nielsen	2024-11-11
199	Jan Bach	2024-11-11
200	Lisbeth Andersen	2024-11-11
201	Martin Christensen	2024-11-11
202	Simone Kisbye	2024-11-11
203	Lisbeth Damsgaard	2024-11-11
204	Jette Nielsen	2024-11-11
205	Dorthe Hylleberg	2024-11-12
206	Ellinor og Lars Brun Pedersen	2024-11-12
207	Lina F. Hougesen	2024-11-12

#	Navn	Udgivet
208	Louise Hulvej	2024-11-12
209	Rene Frederiksen	2024-11-12
210	Rikke Kærsgaard-Robinson	2024-11-12
211	Tonny Ring Nielsen	2024-11-12
212	Annette Bentsen	2024-11-12
213	Tobias Kriegbaum	2024-11-12
214	Niels Aage Nielsen	2024-11-12
215	Lone Karlsen	2024-11-12
216	Sune Pallesgaard	2024-11-12
217	Knud Nielsen	2024-11-12
218	Henrik Jensen	2024-11-12
219	Henny Nielsen	2024-11-12
220	Merete Altun	2024-11-12
221	Johnny Kristensen	2024-11-12
222	Per Kærgaard-Robinson	2024-11-12
223	Signe Hellerup-Jensen	2024-11-12
224	Ole Godske	2024-11-12
225	Solveig Plejdrup	2024-11-12
226	Karen Hedegaard Jensen	2024-11-12
227	Sabrina Damian Greis Søgaard	2024-11-12
228	Malene Dahl	2024-11-12
229	Julius Sigaard	2024-11-12
230	Kamilla Dahl	2024-11-12
231	Søren Eskildsen	2024-11-12
232	Ulrik Vestergaard	2024-11-12
233	Arne Holmgaard	2024-11-12
234	Malene Danhøj	2024-11-12
235	Liz Dueholm	2024-11-12
236	Tage Fonslet	2024-11-12
237	Bent Lynge Larsen	2024-11-12
238	Hans Henrik Jacobsen	2024-11-12

#	Navn	Udgivet
239	Peder Hellerup	2024-11-12
240	Dorthe Bjerring	2024-11-12
241	Aase Sloth	2024-11-12
242	Lene Kildevæld	2024-11-12
243	Hanne Smed	2024-11-12
244	Laila Kjempff	2024-11-12
245	Carsten Saal Thorsen	2024-11-12
246	Bjarne Bang Madsen	2024-11-12
247	Georg Poulsen	2024-11-12
248	Bjarne Kjempff	2024-11-12
249	Conni Nielsen	2024-11-12
250	Lissi Sandberg	2024-11-12
251	Per Sønder	2024-11-12
252	Ole Sietam	2024-11-12
253	Alice Jensen	2024-11-12
254	Bente Bach	2024-11-12
255	Bjarne Bach	2024-11-12
256	Katrine Andersen	2024-11-12
257	Karen Nielsen	2024-11-12
258	Karl Anker Nielsen	2024-11-12
259	Nina Pedersen	2024-11-12
260	Ejvind Pedersen	2024-11-12
261	Lasse Hoyer	2024-11-12
262	Arne Juel larsen	2024-11-12
263	Sigfred Nielsen	2024-11-12
264	John Nørgaard	2024-11-12
265	Ida Nørgaard	2024-11-12
266	Jens Christian Bredsgaard	2024-11-12
267	Mia Fjølner	2024-11-12
268	Marius Fjølner	2024-11-12
269	Ida Lisby Axelsen	2024-11-12

#	Navn	Udgivet
270	Signe Giandrup	2024-11-12
271	Mette Fritzbøger	2024-11-12
272	Kenneth Handberg	2024-11-12
273	Sanni Hvam	2024-11-12
274	Jesper Nørgaard	2024-11-12
275	Linda Due Nielsen	2024-11-12
276	Emma Johannesen	2024-11-12
277	Andreas Daneville	2024-11-12
278	Morten Nielsen	2024-11-12
279	Tina Godske	2024-11-12
280	Christine Hellerup	2024-11-12
281	Gitte Sigvert	2024-11-12
282	Henrik Hermansen	2024-11-12
283	Lizzi Petersen	2024-11-12
284	Carsten Petersen	2024-11-12
285	Minna Jørgensen	2024-11-12
286	Martin Von Ritzel	2024-11-12
287	Anne Mette Von Ritzel	2024-11-12
288	Chantal Nielsen	2024-11-12
289	Laura Nielsen	2024-11-12
290	Sissel Maagaard Nielsen	2024-11-12
291	Lone Smidt-jensen	2024-11-12
292	Jesper Søgaard	2024-11-12
293	Connie Nordkvist	2024-11-12
294	Per Larsen	2024-11-12
295	Claus Thorhauge	2024-11-13
296	Anette Christensen	2024-11-13
297	Lise Uhrskov	2024-11-13
298	Malene Rind Andersen	2024-11-13
299	Kim Sejersen	2024-11-13
300	Christina Sejersen	2024-11-13

#	Navn	Udgivet
301	Rasmus Sejersen	2024-11-13
302	Lykke Sejersen	2024-11-13
303	Søren Sejersen	2024-11-13
304	Martin Sejersen	2024-11-13
305	Else Uhrskov	2024-11-13
306	Hans Pedersen	2024-11-13
307	Caroline Brandstrup	2024-11-13
308	Helle Siig	2024-11-13
309	Ina Poulsen	2024-11-13
310	Peter Hansen	2024-11-13
311	Frederikke Henriksen	2024-11-13
312	Linda Hansen	2024-11-13
313	Per Bach	2024-11-13
314	Mogens Ditlev	2024-11-13
315	Hanne Bach	2024-11-13
316	Bodil Dige	2024-11-13
317	Bjarne Dige	2024-11-13
318	Jane Dam	2024-11-13
319	Alice Jensen	2024-11-13
320	Arne Jensen	2024-11-13
321	Maibritt Bjerreri Korsholm	2024-11-13
322	Sebastian Vestergaard	2024-11-13
323	Bodil Ullerup Bech	2024-11-13
324	Jens Mogens Burchardt	2024-11-13
325	Allan Thrane	2024-11-13
326	Schalla Burchardt	2024-11-13
327	Inge Godske Pedersen	2024-11-13
328	Jørgen Andersen	2024-11-13
329	Oda Christensen	2024-11-13
330	Gerda Stilling	2024-11-13
331	Stine Veiland	2024-11-13

#	Navn	Udgivet
332	Jette Nyrup	2024-11-13
333	Birthe Nielsen	2024-11-13
334	Kristina Andersen	2024-11-13
335	Jørgen Kabel	2024-11-13
336	Jane Lind	2024-11-13
337	Jan Danielsen	2024-11-13
338	Eni Pedersen	2024-11-13
339	Paul Erik Pedersen	2024-11-13
340	Henrik Justesen	2024-11-13
341	Melinda Pedersen	2024-11-13
342	Charlotte Berntsen	2024-11-13
343	John Christensen	2024-11-13
344	Niels Madsen	2024-11-13
345	Klara Rasmussen	2024-11-13
346	Knud Busk Rasmussen	2024-11-13
347	Rie Skov	2024-11-13
348	Anne Sofie Aagaard	2024-11-13
349	Bodil Hindbo Andersen Andersen	2024-11-13
350	Niels Skov Pedersen	2024-11-13
351	Mette Trojel Berthelsen	2024-11-13
352	Hanne Rind Jensen	2024-11-13
353	Pia Lund	2024-11-13
354	Steen Christensen	2024-11-13
355	Mette Larsen	2024-11-13
356	Tille Schøler	2024-11-13
357	Jane Jacobsen	2024-11-13
358	Gitte Pedersen	2024-11-13
359	Allan Pedersen	2024-11-13
360	Merete Qwinten	2024-11-13
361	Claus Lindberg Qwinten	2024-11-13
362	Ida Jasmin Qwinten	2024-11-13

#	Navn	Udgivet
363	Gweneth Greenwood	2024-11-13
364	Kristina Jensen	2024-11-13
365	Irene Rask	2024-11-13
366	Lars Brun Pedersen	2024-11-13
367	Maibritt Bredahl	2024-11-13
368	Malte Nybo Andersen	2024-11-13
369	Lasse Kristensen	2024-11-13
370	Charlotte Agger	2024-11-13
371	Jakob Kriegbaum	2024-11-13
372	Niels Henry Andersen	2024-11-13
373	Annette Nielsen	2024-11-13
374	Helle Ottendal	2024-11-13
375	Kirsten Christensen	2024-11-13
376	Rene Pedersen	2024-11-13
377	Laika Fabricius	2024-11-13
378	Jesper Christensen	2024-11-13
379	Herdis Mortensen	2024-11-13
380	Jørgen Jensen	2024-11-13
381	John Seider	2024-11-13
382	Kaj Ove Jakobsen	2024-11-13
383	Mads Friis Kriegbaum	2024-11-13
384	Susanne Hedegaard	2024-11-13
385	Søren Mønsted Krog	2024-11-13
386	Jan Lundkær	2024-11-13
387	Anne Mette Primdahl Nielsen	2024-11-13
388	Mathias Dinesen Jensen	2024-11-13
389	Lene Drivsholm Krogh-hansen	2024-11-13
390	Trine Lundbald	2024-11-13
391	Emil Haslund	2024-11-13
392	Birgit Koch	2024-11-13
393	Kasper Madsen	2024-11-13

#	Navn	Udgivet
394	Ulla Nielsen	2024-11-13
395	Peder Åge Andersen	2024-11-13
396	Sofia Angelo Maagaard	2024-11-13
397	Peter Uhrskov	2024-11-13
398	Ole Rosgaard	2024-11-13
399	Tobias Godske Højgaard	2024-11-13
400	Emma Skaarup	2024-11-13
401	Anita Zidek	2024-11-14
402	Rikke Cramer Christiansen	2024-11-14
403	Jenny Luise Pedersen	2024-11-14
404	Tonni Rasmussen	2024-11-14
405	Anders Andersen	2024-11-14

Hald Ege - Ravnstrup KFUM's Idrætsforening, ønsker hermed at udtrykke vores bekymring vedrørende den mulige lukning af Gårdsdalvej mellem Hald Ege og Ravnstrup, hvis der måtte komme en motorvej vest om Viborg. Vi udtrykker ingen holdning til selve motorvejsprojektet, men ønsker udelukkende at gøre opmærksom på de konsekvenser en lukning af Gårdsdalvej vil have for foreningens aktiviteter.

Hald Ege – Ravnstrup KFUM er stiftet i 1955 og har Hald Ege Skoledistrikt som sit primære virkeområde. Foreningen er en flerstrengt idrætsforening med ca. 800 medlemmer og 10 idrætter. Vores aktiviteter afvikles primært i Hald Ege Idrætscenter.

Området vest for en mulig vestlig motorvej omkring Viborg er væsentlig for vores foreningsaktiviteter, da flere medlemmer bor her og vil få markant længere til vores aktiviteter. Gårdsdalvej er det direkte og naturlige bindeled mellem byerne Hald Ege og Ravnstrup og hvis den spærres vil alle medlemmer fra Ravnstrup skulle køre en væsentlig omvej via Viborg eller Finderup. I praksis vil skoledistriktet blive opdelt i to.

Konsekvenser:

- Mange af vores medlemmer kommer fra Ravnstrup. Disse medlemmer kan vi miste med baggrund i den længere vej til vores aktiviteter. De kan potentielt stoppe helt eller gøre brug af andre tilbud, der på baggrund af en spærring af Gårdsdalvej, vil være nemmere at køre til. F.eks. i Viborg.
- Udover at miste medlemmer kan vi potentielt over tid også miste flere af vores ledere og frivillige. Vores forening hed oprindeligt Ravnstrup KFUM, hvilket vidner om, at der i høj grad er rødder i Ravnstrup by. Mange af vores ledere og frivillige kommer således fra Ravnstrup og de vil ligesom medlemmerne få længere til aktiviteterne i Hald Ege Idrætscenter.
- Foreningen er en del af et landdistrikt, hvor det i forvejen kan være svært at skaffe nok medlemmer til at drive holdsport. Holdsport som f.eks. håndbold kræver nu en gang et konkret antal deltagere for at kunne afvikles. Det er allerede en udfordring i flere årgange og hvis vores medlemstal måtte falde, kan det betyde at hele hold stopper, fordi der ikke er nok deltagere.
- Foreningen har også en forpligtelse overfor Hald Ege Idrætscenter i forhold til huslejebetaling. Falder vores medlemstal grundet lukning af hold/aktiviteter vil økonomien i foreningen og Idrætshallen blive presset og de resterende medlemmer må betale højere kontingent.
- Vi vurderer også at lukningen af Gårdsdalvej vil få konsekvenser for brugen af Hald Ege Skole, Hald Ege Friskole, børnehaver og vuggestue i Hald Ege. Gårdsdalvej er i dag skolevej og den direkte rute mellem Ravnstrup og Hald Ege. Medlemmerne i vores idrætsforening er i høj grad børn, der i forvejen er en del af lokalområdet. Så når de institutioner påvirkes, får det også direkte indflydelse på vores medlemstal.

Alt i alt ser vi det derfor som afgørende, at Gårdsdalvej holdes åben. Dette til glæde for hele vores lokalområde og ikke mindst for at sikre grundlaget for vores egne aktiviteter nu og i fremtiden.

Med venlig hilsen,

Hald Ege - Ravnstrup KFUM's idrætsforening

Formand – Thomas Bonde



Vejdirektoratet

Viborg, d. 14. november 2024

Høringssvar vedr. motorvej Klode Mølle – Viborg – Løvel – lukning af Gårdsdalvej

Viborg Idrætsråd har med interesse gennemgået materialet vedr. motorvej Klode Mølle – Viborg – Løvel. Vi ønsker ikke at forholde os til valget mellem linjeføringer, men vi vil henlede Vejdirektoratets opmærksomhed på et meget vigtigt forhold, såfremt Vest-linjen bliver valgt. Vestlinjen gennemskærer Hald Eges Skoledistrikt og lukker i det nuværende materiale Gårdsdalvej.

Vi skriver på vegne af den samlede idræt i Viborg Kommune og særligt vores medlemsforeninger Ravnsbjerg IF (RIF) og Hald Ege - Ravnstrup KFUM's Idrætsforening (HE), som udbyder foreningsidræt og -fællesskab i skoledistriktet Hald Ege med hovedbyerne Hald Ege og Ravnstrup. Vi er alvorligt bekymret over lukningen af Gårdsdalvej, der er hovedfærdselsåre mellem Hald Ege og Ravnstrup, fordi lukningen vil medføre **ændrede adfærdsmønstre** via de deraf skabte betydelige omveje for medlemmer og frivillige.

Vi ser følgende direkte konsekvenser

- Idrætsdeltagelsen og frivilligheden bliver mere tidskrævende og besværlig
- Nogle børn, unge og familier vil fravælge idrætsdyrkelsen i en i forvejen travl hverdag
- Andre aktive fra skoledistriktet vil vælge idrætsklubber i Viborg, som de passerer via omvejen

Følgenvirkninger af ovenstående vil blive

- Skoledistriktets børn og unge indgår ikke længere i et fælles værdifuldt fællesskab efter skoletid
- RIF og HE vil mangle medlemmer til i samme grad at kunne deltage i holdsportsaktiviteter.
- Tilbud vil lukkes ned og også andre børn og unge rammes af manglende aktivitetsudbud
- Drift af nuværende idrætsfaciliteter svækkes og der er risiko for facilitetslukning
- Presset på allerede belagte idrætsfaciliteter i Viborg vil stige u hensigtsmæssigt
- De sociale fællesskaber, der samler skoledistriktets børn og voksne, svækkes

Anbefaling

Der etableres en over- eller underføring af motorvejen, som kan sikre, at Gårdsdalsvej fortsat kan bruges af både beboere og foreninger i området.

Vi håber, at myndighederne vil tage de sociale, sportslige og infrastrukturelle konsekvenser af en lukning af Gårdsdalvej til efterretning og tage de nødvendige skridt for at sikre, at de lokale fællesskaber i Hald Ege og Ravnstrup fortsat kan trives. De lokale foreninger er essentielle for både børn og voksne i området, og vi ønsker at sikre, at vi fortsat kan tilbyde et stærkt og trivselsskabende foreningsliv i fremtiden.

Vi står gerne til rådighed med en uddybning af vore synspunkter.

På vegne af Viborg Idrætsråd

Preben Jensen
Formand

Morten Erfurth
Sportschef

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Catherine Sofie Steen Christiansen (cac@trm.dk)
Cc: myndighed@energinet.dk (myndighed@energinet.dk)
Fra: myndighed@energinet.dk (myndighed@energinet.dk)
Titel: Høringssvar - lov om anlæg af motorvej mellem Give og Billund Vest og forslag til lov om anlæg af motorvej mellem Klode Mølle og Løvel
E-mailtitel: Høringssvar - lov om anlæg af motorvej mellem Give og Billund Vest og forslag til lov om anlæg af motorvej mellem Klode Mølle og Løvel (Id nr.: 488731)
Sendt: 21-08-2025 09:33
Bilag: Høringssvar - til lov om anlæg af motorvej mellem Give og Billund Vest og forslag til lov om anlæg a....pdf;

[EKSTERN E-MAIL] Denne e-mail er sendt fra en ekstern afsender.
Vær opmærksom på, at den kan indeholde links og vedhæftede filer, som ikke er sikre.

Til Transportministeriet

Vedhæftet Energinets høringssvar vedrørende lov om anlæg af motorvej mellem Give og Billund Vest og forslag til lov om anlæg af motorvej mellem Klode Mølle og Løvel (Id nr.: 488731).

Hvis det giver anledning til spørgsmål, er I naturligvis velkomne til at kontakte Energinet for uddybning.

Venlig hilsen

Sisse Guldager Larsen
Juridisk seniorkonsulent
Myndighedsenheden
+4523338877
myndighed@energinet.dk



Energinet
Tonne Kjærsvvej 65
7000 Fredericia
www.energinet.dk

Energinets Myndighedsenhed er Energinets kontaktpunkt for andre myndigheder.

Denne e-mail kan indeholde fortrolig information. Hvis du ikke er den rette modtager af denne e-mail, eller hvis du modtager den ved en fejltagelse, beder vi dig venligst informere afsender om fejlen ved at bruge svarfunktionen. Samtidig bedes du slette e-mailen med det samme uden at videresende eller kopiere den.



Energinet
Tonne Kjærvej 65
DK-7000 Fredericia

+45 70 10 22 44
info@energinet.dk
CVR-nr. 28 98 06 71

Dato:
21. august 2025

Forfatter:
SGL

NOTAT

HØRINGSSVAR - TIL LOV OM ANLÆG AF MOTORVEJ MELLEM GIVE OG BILLUND VEST OG FORSLAG TIL LOV OM ANLÆG AF MOTORVEJ MELLEM KLODE MØLLE OG LØVEL

Energinet takker for muligheden for at afgive bemærkninger til forslag til lov om anlæg af motorvej mellem Give og Billund Vest og forslag til lov om anlæg af motorvej mellem Klode Mølle og Løvel.

Energinet har gennemgået udkastet med fokus på de elementer, der har særlig betydning for Energinet, og har målrettet kommenteringen herefter.

Energinets bemærkninger

1.1 Lov om anlæg af motorvej mellem Give og Billund Vest

Gas anlæg

Energinet Gastransmission A/S ejer en transmissionsledning for naturgas, som krydser den nye motorvej omkring stationering 139+700 ved Farrevej.

Transmissionsledningen er en 20" stålledning tryksat op til 80bar.

Motorvejsprojektet er ikke foreneligt med tilstedeværelsen af en gastransmissionsledning uden at ledningen omlægges /sikres i forhold til vejrydningen. Som Energinet tolker Vejdirektoratets materiale omkring motorvejsprojektet på VD.DK vil motorvejen skulle placeres på nuværende terræn eller i afgraving, hvorved der vil være en sandsynlig konflikt mellem gastransmissionsledningen og motorvejen, da ledningen for nuværende ligger med et jorddække på 1,4 - 1,6 meter på strækningen hvor motorvejen skal krydse Gastransmissionsledningen.

Ledningen er på anlægstidspunktet dimensioneret til at ligge i åben mark på krydsningsstedet. Ved placering af motorvej over gastransmissionsledningen stilles der krav til forøget godstykkelse på ledningen, alternativ konstruktion af trykaflastende betonkonstruktion, som beskytter gastransmissionsledningen mod øget jordtryk og trafiklast. En afværgeforanstaltning forudsætter Sikkerhedsstyrelsens godkendelse.

Gastransmissionsledningen ligger med fuld tilstedeværelsesret, hvorefter omkostninger til ledningsomlægning eller øvrige foranstaltninger til sikring af ledningen, vil skulle afholdes af Vejdirektoratet.

Vejdirektoratet bedes rette henvendelse til Energinet Gastransmission med henblik på at aftale tekniske løsninger for sikring af gastransmissionsledningen i hhv. anlægs- og driftsfase.

Eltransmission

Energinet forventer, at Energinet bliver kontaktet af Vejdirektoratet med henblik på at få afklaret om der eventuelle konflikter og problematikker mellem den planlagte mellem Give og Billund Vest og Energinets eltransmissionsanlæg.

1.2 Lov om anlæg af motorvej mellem Klode Mølle og Løve

Gas anlæg

Energinet Gastransmission ejer en transmissionsledning for naturgas, som krydser det nye motorvejsprojekt op til 5 gange.

Transmissionsledningen er en 20" stålledning tryksat op til 80bar.

Gastransmissionsledningen ligger med fuld tilstedeværelsesret, hvorefter omkostninger til ledningsomlægning eller øvrige foranstaltninger til sikring af ledningen, vil skulle afholdes af Vejdirektoratet.

Vejdirektoratet bedes rette henvendelse til Energinet Gastransmission med henblik på at aftale tekniske løsninger for sikring af gastransmissionsledningen i hhv. anlægs- og driftsfase.

Forlægning af kommunevejen Hellerupvej

Motorvejsstationering 221+000

Gastransmissionsledningens stationering 99.62





Motorvejsprojektet er ikke foreneligt med tilstedeværelsen af en gastransmissionsledning uden at ledningen omlægges /sikres i forhold til vejkrydsningen. Som Energinet tolker Vejdirektoratets materiale omkring motorvejsprojektet på VD.DK vil motorvejen skulle placeres på nuværende terræn eller i afgravning hvorved der vil være en sandsynlig konflikt mellem gastransmissionsledningen og motorvejen, da ledningen for nuværende ligger med et jorddække på 1,3 – 1,6 meter på strækningen hvor motorvejen skal krydse Gastransmissionsledningen.

Det ser ud til at Hellerupvej forlægges, så den krydser gastransmissionsledningen på terræn i en meget skrå vinkel. Der skal tages forbehold for om en omlægning af gastransmissionsledningen er nødvendig.

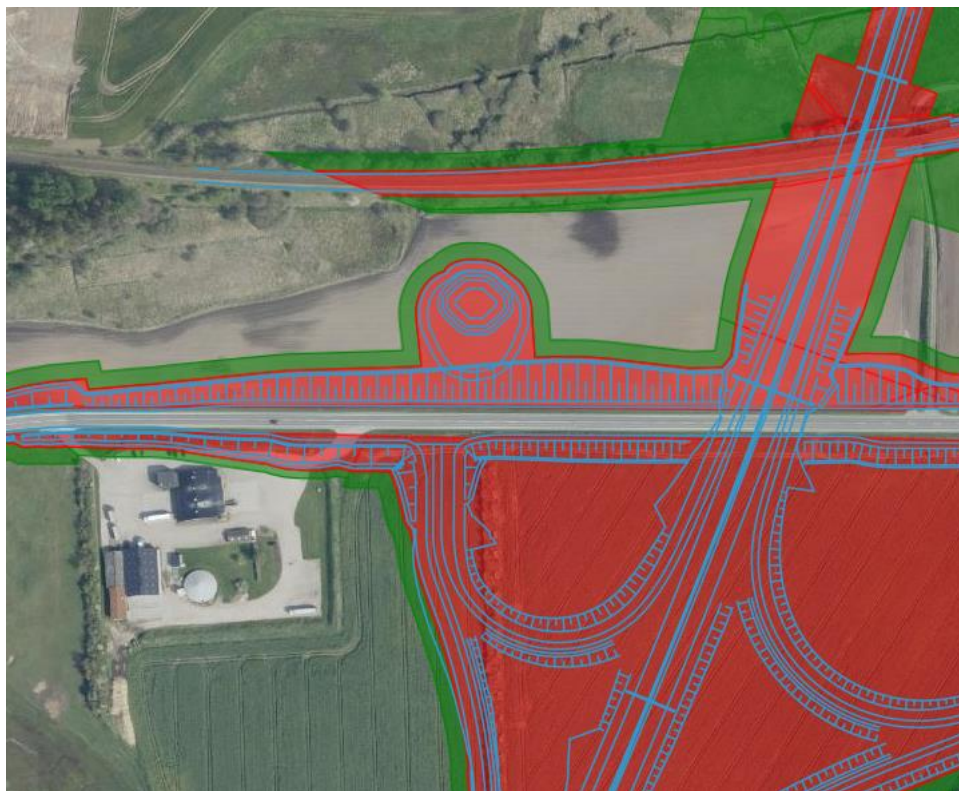
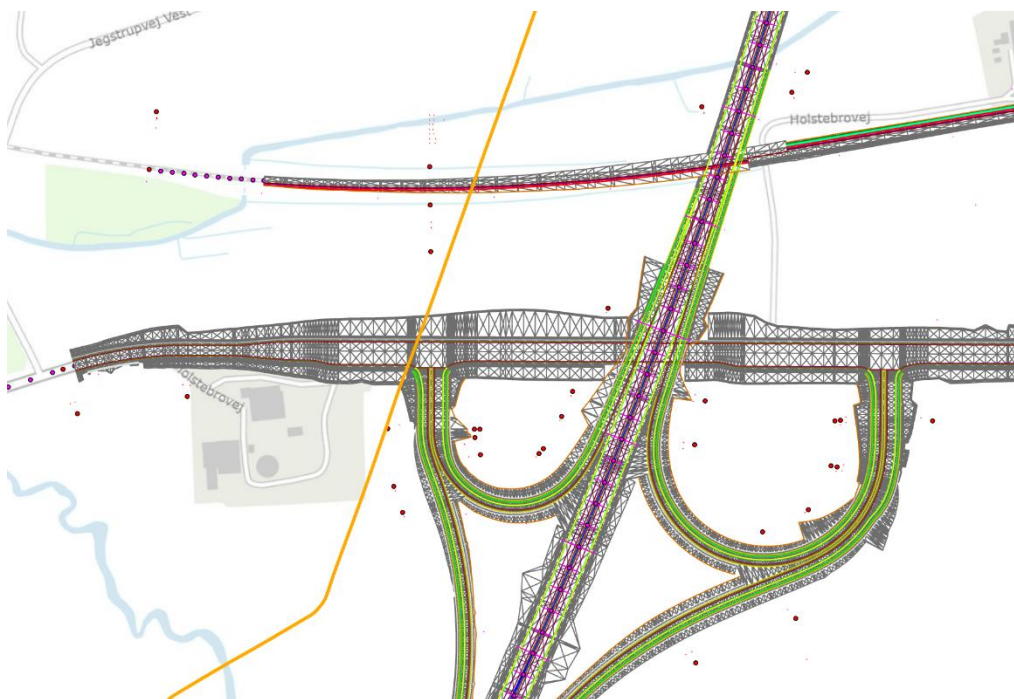
Energinet foreslår, at Hellerupvej forlægges, så den krydser gastransmissionsledningen mere vinkelret.

Krydsningen forudsætter endvidere, at ledningen opklassificeres til en højere sikkerhedsklasse. Dette kan formodentlig udføres som en aflastende betonkonstruktion, men afhænger af om der kan opnås accept heraf fra Sikkerhedsstyrelsen.

Krydsning ved Holstebrovej, samt Langå-Struer banen, som sænkes over Gastransmissionsledningen

Motorvejsstationering 223+100

Gastransmissionsledningens stationering 101.62 + 101.76



Krydsningen forudsætter, at ledningen opklassificeres til en højere sikkerhedsklasse indenfor det udvidede vejareal. Dette kan formodentlig udføres som en aflastende betonkonstruktion, men afhænger af om der kan opnås accept heraf fra Sikkerhedsstyrelsen.

Der er desuden placeret et regnvandsbassin oven i transmissionsledningen nord for Holstebrovej. Regnvandsbassin skal placeres andetsteds for at undgå omlægning af gastransmissionsledning.

Ved Langå-Struer banen er gastransmissionsledningen anlagt i foringsrør med gastransmissionsledningens overkant i kote 8, så der forventes ikke udfordringer med at sænke bane overkant op til 4 meter over gastransmissionsledningen.

Jegstrupvej Vest

Motorvejsstationering 223+700

Gastransmissionsledningens stationering 102.5

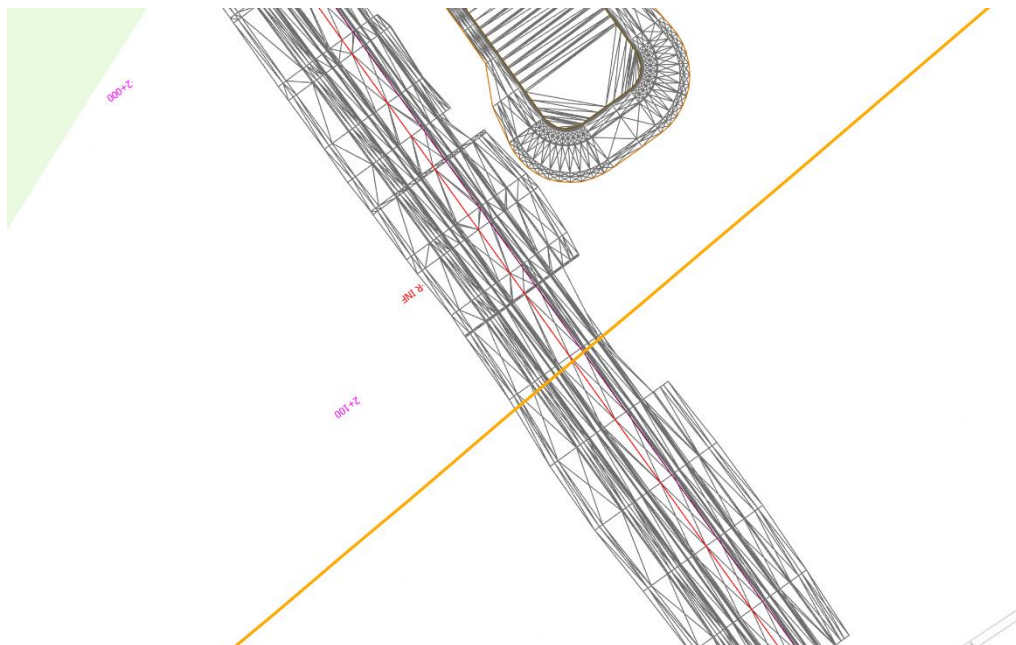


Krydsningen forudsætter, at ledningen opklassificeres til en højere sikkerhedsklasse. Dette kan formodentlig udføres som en aflastende betonkonstruktion, men afhænger af om der kan opnås accept heraf fra Sikkerhedsstyrelsen.

Skivevej

Motorvejsstationering 229+200

Gastransmissionsledningens stationering 107.7

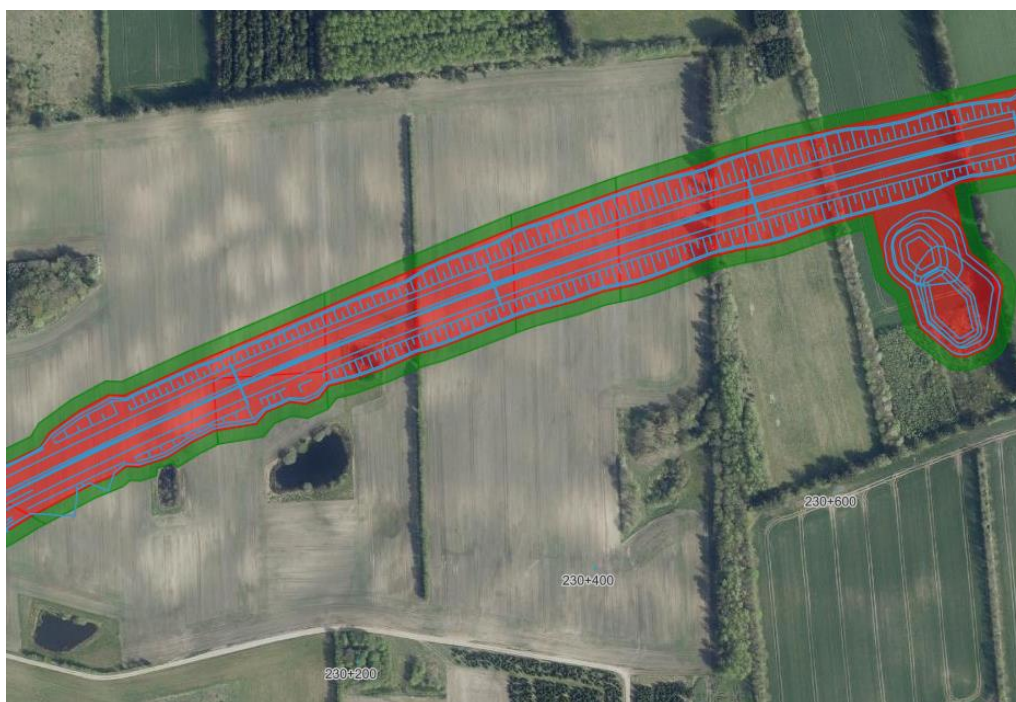


Krydsningen forudsætter sandsynligvis, at ledningen opklassificeres til en højere sikkerhedsklasse indenfor det udvidede vejareal. Dette kan formodentlig udføres som en aflastende betonkonstruktion, men afhænger af om der kan opnås accept heraf fra Sikkerhedsstyrelsen.

Sejersmosevej

Motorvejsstationering 230+500

Gastransmissionsledningens stationering 102.5



Krydsningen forudsætter, at ledningen opklassificeres til en højere sikkerhedsklasse. Dette kan formodentlig udføres som en aflastende betonkonstruktion, men afhænger af, om der kan opnås accept heraf fra Sikkerhedsstyrelsen.

Eltransmissionsanlæg

Motorvejsanlægget skal krydse under 400 kV luftledningsanlægget Idomlund – Tjele, hvilket betyder, at det kan blive nødvendigt at flytte en eller flere master som en forudsætning for, at motorvejsprojektet kan blive realiseret, såfremt det ikke er muligt, at tilpasse motorvejens linjeføring, således ombygning af det eksisterende 400 kV luftledningsanlæg undgås.

Eltransmissionsanlæggene ligger med fuld tilstedeværelsesret, hvorefter omkostninger til ledningsomlægning, nedregulering eller øvrige foranstaltninger til sikring af anlæggene, vil skulle afholdes af Vejdirektoratet.

Energinet har igangsat et projekt med renovering af 400 kV luftledningsanlægget Idomlund – Tjele, hvorfor der er behov for en omfattende teknisk afklaring og projektkoordinering mellem Energinet og Vejdirektoratet for at sikre at begge projekter bedst muligt kan blive realiseret uden væsentlige tidsmæssige forsinkelser. Luftledningsanlæg er omfattet af miljøvurderingsloven, hvorfor en eventuel ændring af 400 kV luftledningsanlæggets linjeføring og mastepacering vil eventuelt skulle miljøvurderes. Gennemførelse af en miljøvurderingsproces kan få også væsentlig indflydelse på begge projekters tidsplaner. Ændringen af linjeføringen af 400 kV luftledningsanlægget vil også betyde, at der skal igangsættes en rettighedserhvervelsesproces, som også kan påvirke projekternes tidsplaner.

Energinet og Vejdirektoratet har indledt en dialog om projektet om ovenstående problematikker, herunder hvordan processen med en eventuel miljøvurderingsproces håndteres mest optimalt med henblik på undgå projektforsinkelser.

Energinet forventer, at Energinet bliver kontaktet af Vejdirektoratet med henblik på at få afklaret om der eventuelle yderligere konflikter og problematikker på andre lokaliteter mellem den planlagte mellem motorvej mellem Klode Mølle og Løve og Energinets eltransmissionsanlæg.

Hvis nærværende høringssvar giver anledning til spørgsmål eller noget ønskes uddybet, kan Energinet kontaktes på myndighed@energinet.dk

Med venlig hilsen



Sisse Guldager Larsen

Energinet Myndighedsenheden

Til: Catherine Sofie Steen Christiansen (cac@trm.dk), Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Signe Bækgaard Hansen (sbh@menighedsraad.dk)
Titel: Høringssvar sags.nr. 2025-1912
Sendt: 20-08-2025 15:43

[EKSTERN E-MAIL] Denne e-mail er sendt fra en ekstern afsender.
Vær opmærksom på, at den kan indeholde links og vedhæftede filer, som ikke er sikre.

Til Transportministeriet

Vedrørende høring over udkast til forslag til lov om anlæg af motorvej mellem Give og Billund Vest og forslag til lov om anlæg af motorvej mellem Klode Mølle og Løvel, sags.nr. 2025-1912 kan jeg på vegne af Landsforeningen af menighedsråds bestyrelse oplyse, at vi ikke har bemærkninger til lovforslaget.

Mange hilsner

Signe Bækgaard Hansen
Chef for Politik og Kommunikation



Damvej 17-19, 8471 Sabro
Tlf. 8732 2133
Mob. 9215 3207

Til: Catherine Sofie Steen Christiansen (cac@trm.dk), Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Søren Riis Vester (s.vester@mail.dk)
Titel: Høringssvar til forslag til lov om anlæg af motorvej mellem Klode Mølle og Løvel, Sammenligning af nøgledata.
Sendt: 20-08-2025 14:02
Bilag: Høringssvar Anlægsloven Klode Mølle-Løvel, Sammenligning af nøgledata_ (002).pdf;

[EKSTERN E-MAIL] Denne e-mail er sendt fra en ekstern afsender.
Vær opmærksom på, at den kan indeholde links og vedhæftede filer, som ikke er sikre.

Til Transportministeriet
Frederiksholms Kanal 27 F
1220København K

Hermed vedhæftet Høringssvar til forslag til lov om anlæg af motorvej mellem Klode Mølle og Løvel.
Sammenligning af nøgledata.

Bekræft venligst modtagelsen af vores høringssvar.

Med venlig hilsen
Søren Riis Vester
Fallevej 46
8800 Viborg
s.vester@mail.dk
mobil 40377457

og Flemming Munk



Sammenligning af nøgledata

Høringssvar til forslag til lov om anlæg af motorvej mellem Klode Mølle og Løvel

Forord

Formålet med denne præsentation er at **oplyse om de faktuelle tal** for Vest-motorvejen kontra en udvidelse af A13 0+ løsningen. Trafiktællingerne viser i overvejende grad, at trafikken er størst mod øst.

Disse fakta viser klart, at en vestlig motorvejsføring er det mest **uansvarlige motorvejsprojekt** i nyere tid.

Længere rute, mindre besparelse i tid, større udledning af CO₂ i anlægsfasen og fremtidig brug af motorvejen til skade for natur, klima og miljø. Desuden er der lavet **uhensigtsmæssige besparelser** for at holde budgetforliget.





Mogens Fosgerau
Professor i Transportøkonomi
Københavns Universitet

”Motorvejsetapen mellem Løvel og Klode Mølle giver et exceptionelt stort samfundsmæssigt underskud. Det betyder, at projektet for samfundet som helhed er tabsgivende.”

(Klik på ovenstående citat for at læse artiklen)

”Synergieffekten af de enkelte motorvejsprojekter vil aldrig stå mål med et tab på 3,108 milliarder. Der findes mig bekendt ingen beregninger, som beviser at det er en god ide at bygge denne stump motorvej”

Trafiktællinger

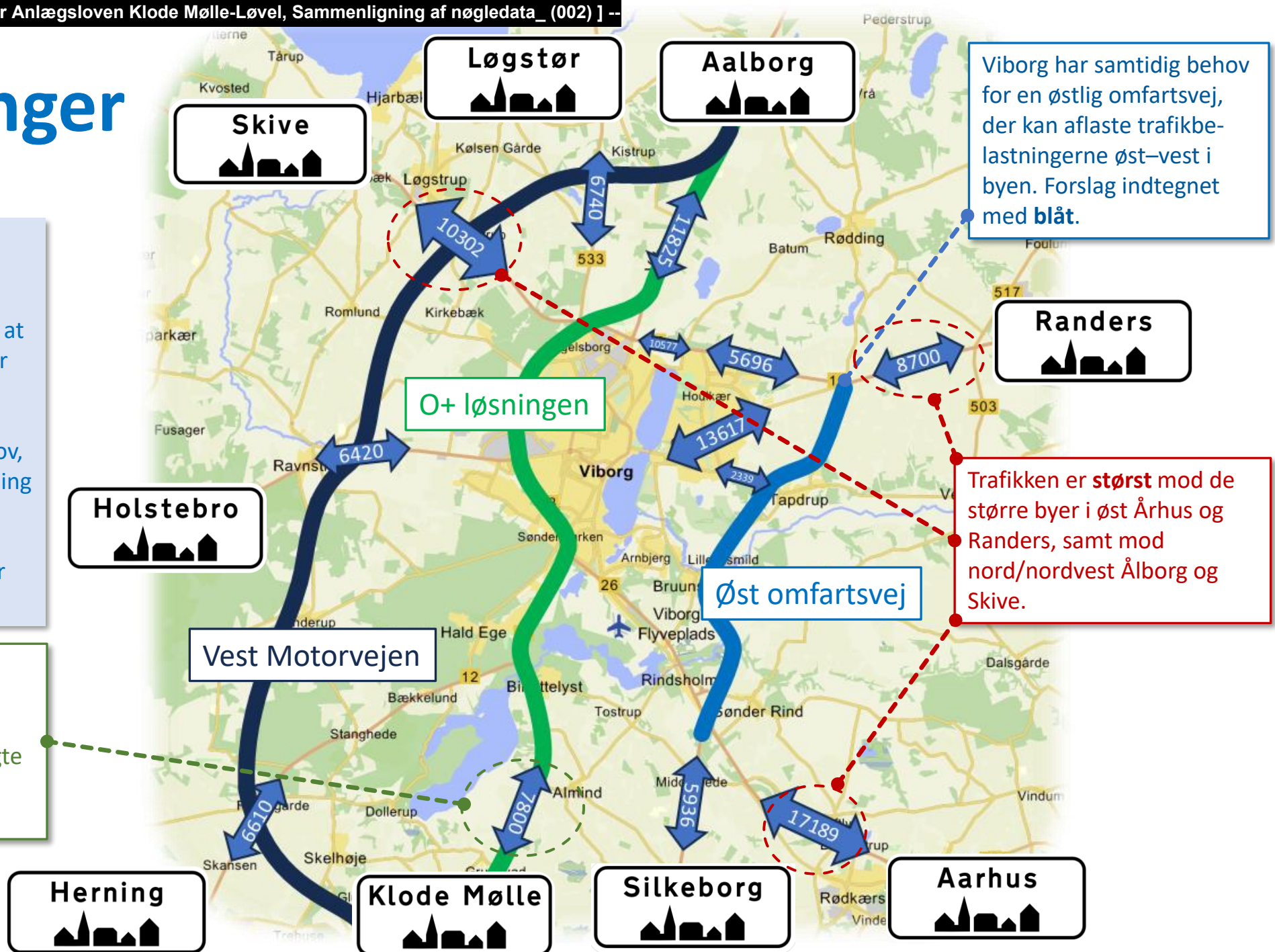
- antal biler i døgnet på
Viborgs mest trafikerede veje

Observation:

Vest motorvejen er tydeligvis ikke afstemt med det faktiske trafikbehov. Alle tekniske analyser viser, at O+ løsningen - udvidelsen af A13 er eneste ansvarlige løsning på alle parametre: økonomi, arealbehov, naturpåvirkning, infrastruktur behov, grundvandsforurening, CO₂ udledning ...

Der findes ingen tekniske analyser, som viser, at Vest Motorvejen giver en samfundsmæssig mening.

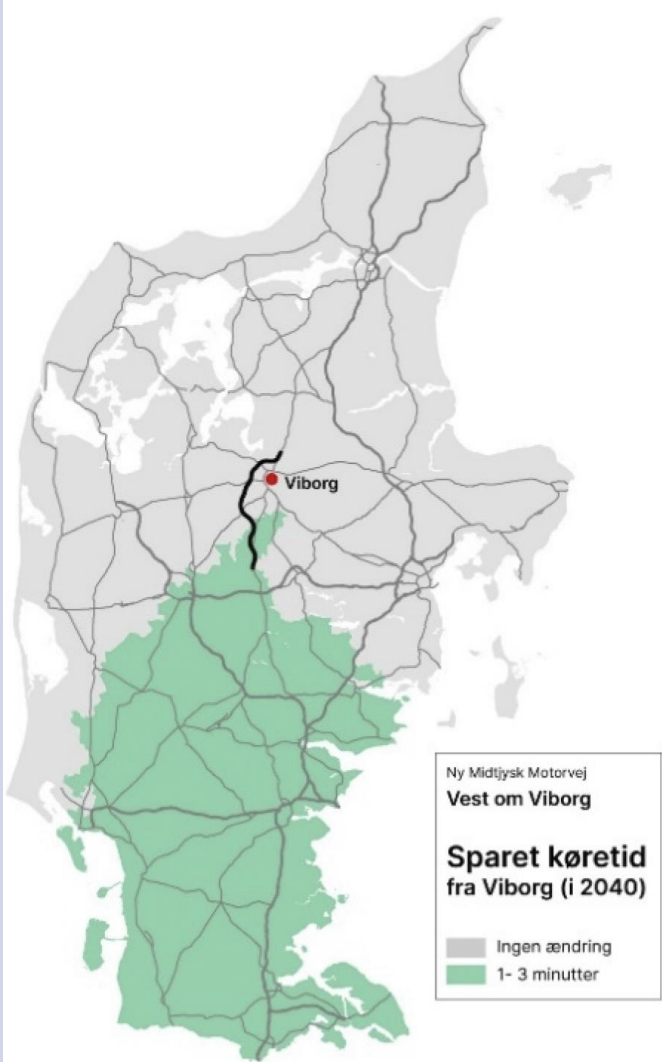

Trafikken og vejene mod syd er **mindre belastede**, A13 med en belastningsgrad på kun 0,2 til 0,5. Ved Klode Mølle, hvor den planlagte motorvej slutter, kører der kun dagligt 6767 biler per 2023.



Fakta-tabel

	Vest-motorvejen	0+ løsningen	Forskellen
Grundvandsmagasin	2	0	2
Anlægspris	6,25 milliarder	3,75 milliarder	2,5 milliarder
Areal behov	435 ha	185 ha	250 ha
Længde	45,9 km	41,2 km	4,7 km
Forøget vejlængde på 4,7km giver en ekstra udledt CO ₂ og transporttid	10.800 tons CO ₂ (ekstra 17,8 millioner km)	0	10.800 tons årligt
Forventet antal biler daglig ved Klode Mølle i 2040	10.200 bil	10.400 bil	-200 bil
Aflastning af E45	-500	-1000	500
CO ₂ udledning i anlægsfasen	260.000 tons	128.000 tons	132.000 tons
Ejendomme til total ekspropriation	55	50	5
Drift-vedligeholdelse omkostninger	682 millioner	91 millioner	591 millioner
Samfundsøkonomisk analyse - Nettonutidsværdi (NNV)	-3,108 milliarder (*)	-310 millioner	-2,798 milliarder

Fakta-tabel

	Vest-motorvejen	0+ løsningen
Sparet køretid	 <p>Ny Midtjysk Motorvej Vest om Viborg</p> <p>Spartet køretid fra Viborg (i 2040)</p> <p>■ Ingen ændring ■ 1- 3 minutter</p>	 <p>Ny Midtjysk Motorvej 0+ løsning (Rute 13)</p> <p>Spartet køretid fra Viborg (i 2040)</p> <p>■ Ingen ændring ■ 1- 3 minutter ■ 3-5 minutter</p>

Konklusion

Udvidelsen af A13 0+ løsningen er klart den bedste løsning – både samfundsmæssigt, for Viborg og det midtjyske oplands udvikling.

0+ løsningen er en fremtidssikret motorvej:

- Med 4-spor og hastighed 100 km/t.
- Uden trafiklys og rundkørsler.
- Med til-/afkørselsramper som ved almindelige motorveje.
- EL- og lastbiler kører langsommere og vælger korteste rute.

A13-ruten er der i forvejen og skal kun udvides med nogle få meter i siderne. Der spares 250 hektar skov, natur og landbrugsjord og ruten er økonomisk væsentlig billigere.

Vælges 0+ løsningen, er der 1,3 milliard op til budgetforliget, så der er økonomisk plads til mulige forbedringer, herunder udvidelse af A13 helt ned til Pårup, Herning/Silkeborg motorvejen og intelligent opgradering og støjsikring i Viborg.

Politikere - det er nu, I har chancen for at vise ansvarlighed.



Sammenligning af nøgledata

Et høringssvar udarbejdet af Søren Vester og Flemming Munk

Kontakt info:

Søren Riis Vester

Selvstændig tømrer – byggevirksomhed
siden 1992 og deltidslandmand
Fallevej 46
8800 Viborg
s.vester@mail.dk
Mobil: 40377457

Flemming Munk

M.Sc. Ph.D. Certified Vibration Analyst
Fallevej 34
8800 Viborg
flemmingmunk@gmail.com
Mobil: 25601362
[Linkedin profil](#)

19.08.2025

Til: Catherine Sofie Steen Christiansen (cac@trm.dk), Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Søren Riis Vester (s.vester@mail.dk)
Titel: SV: Høringssvar til forslag til lov om anlæg af motorvej mellem Klode Mølle og Løvel, How To Kill A City.
Sendt: 20-08-2025 13:58
Bilag: Høringssvar Anlægsloven Klode Mølle Løvel - How To Kill A City_.pdf;

[EKSTERN E-MAIL] Denne e-mail er sendt fra en ekstern afsender.
Vær opmærksom på, at den kan indeholde links og vedhæftede filer, som ikke er sikre.

Til Transportministeriet
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Hermed vedhæftet Høringssvar til forslag til lov om anlæg af motorvej mellem Klode Mølle og Løvel.
How To Kill A City!

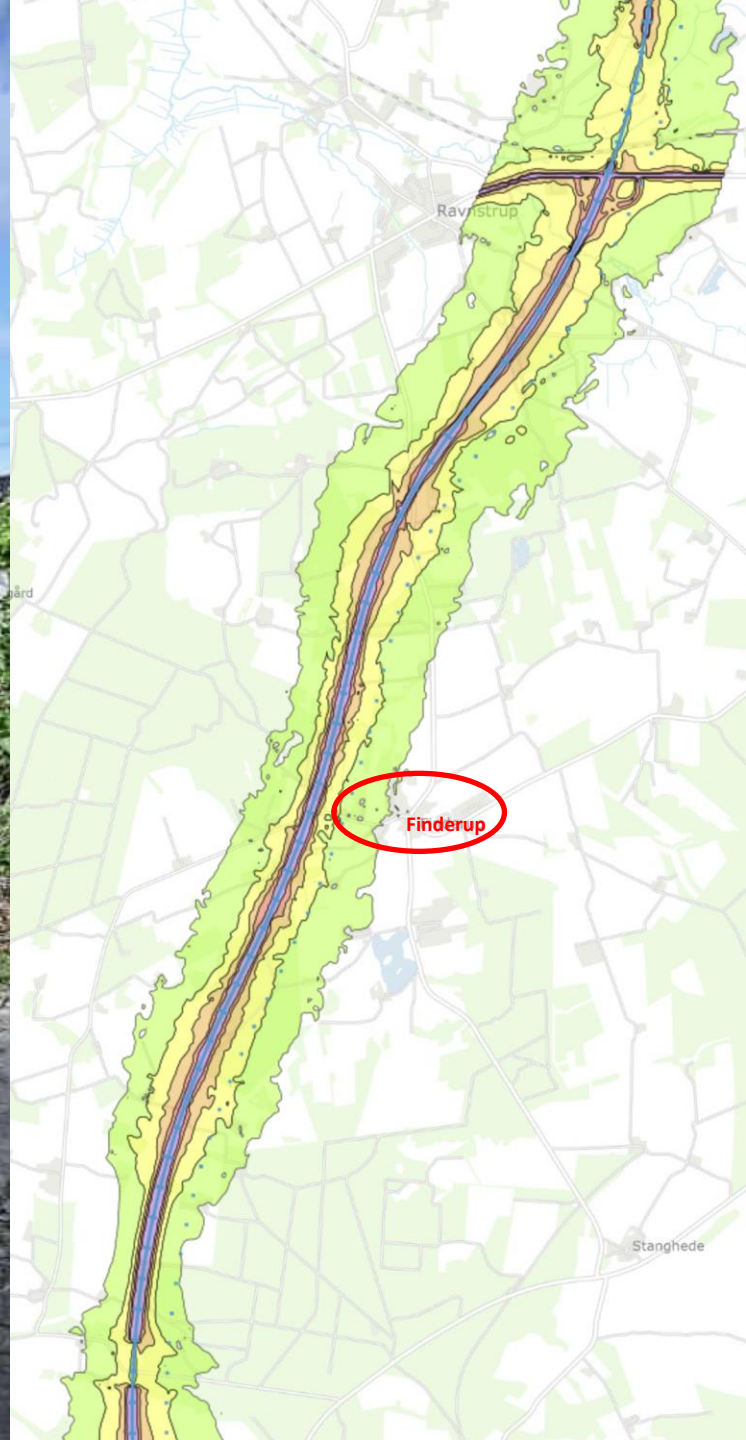
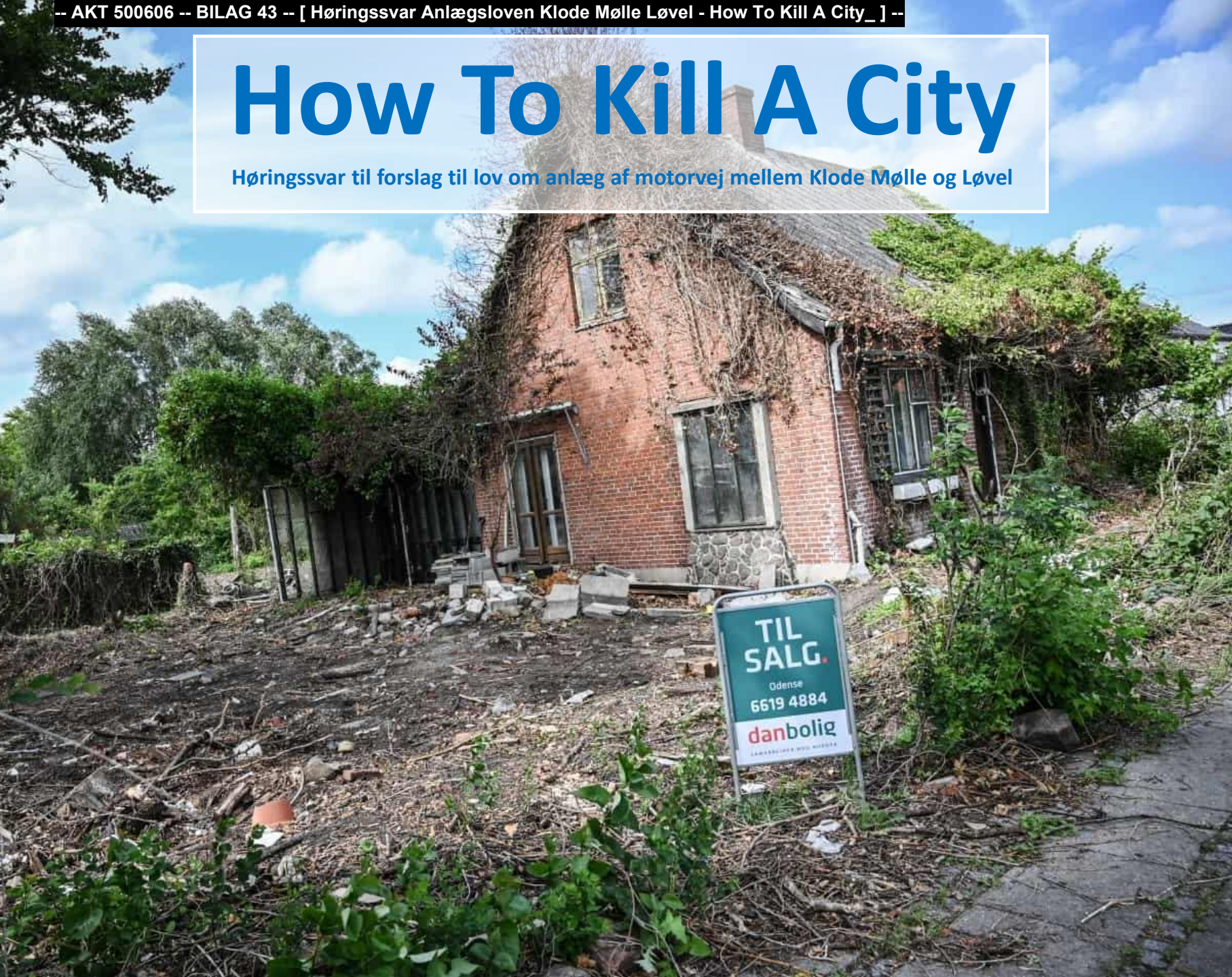
Bekræft venligst modtagelsen af vores høringssvar.

Med venlig hilsen
Søren Riis Vester
Fallevej 46
8800 Viborg
s.vester@mail.dk
mobil 40377457

og Flemming Munk

How To Kill A City

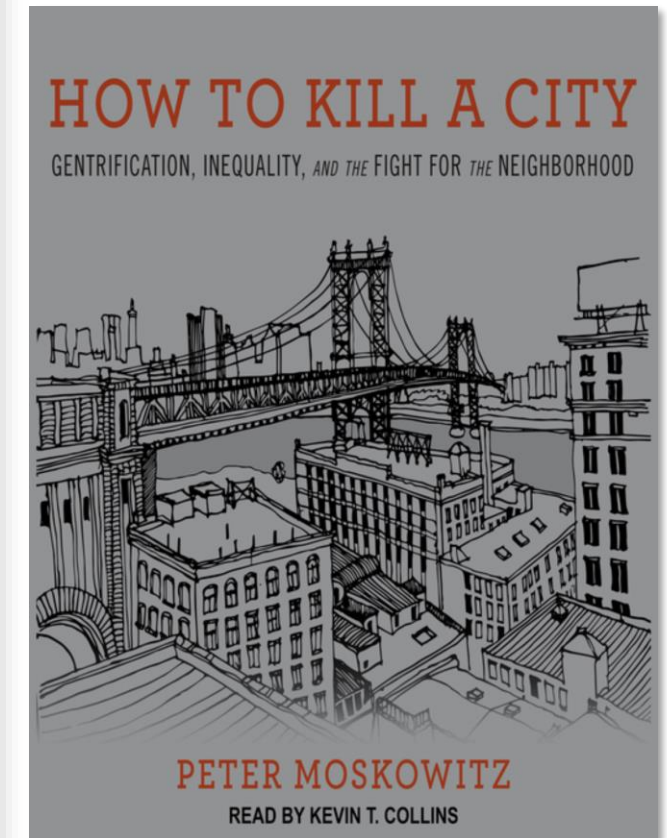
Høringssvar til forslag til lov om anlæg af motorvej mellem Klode Mølle og Løvel



Forord

Indenfor moderne byplanlægning er bogen ***How To Kill A City*** af Peter Moskowitz et klassisk og refereret værk, som beskriver, hvorledes infrastruktur, byplanlægning og politiske beslutninger kan have store konsekvenser for lokalsamfundets sammenhængskraft. Bogen beskriver ligeledes, hvordan byområder forandres på en måde, så eksisterende beboere fordrives og i sidste ende "dræber" en bys oprindelige sjæl.

Betragtningerne i ***How To Kill A City*** passer præcis på Vest motorvejen og Finderup som by – det er politisk en velovervejet og strategisk beslutning - Anlægsloven for Vest motorvejen vil ødelægge Finderup som den landsby vi kender i dag.



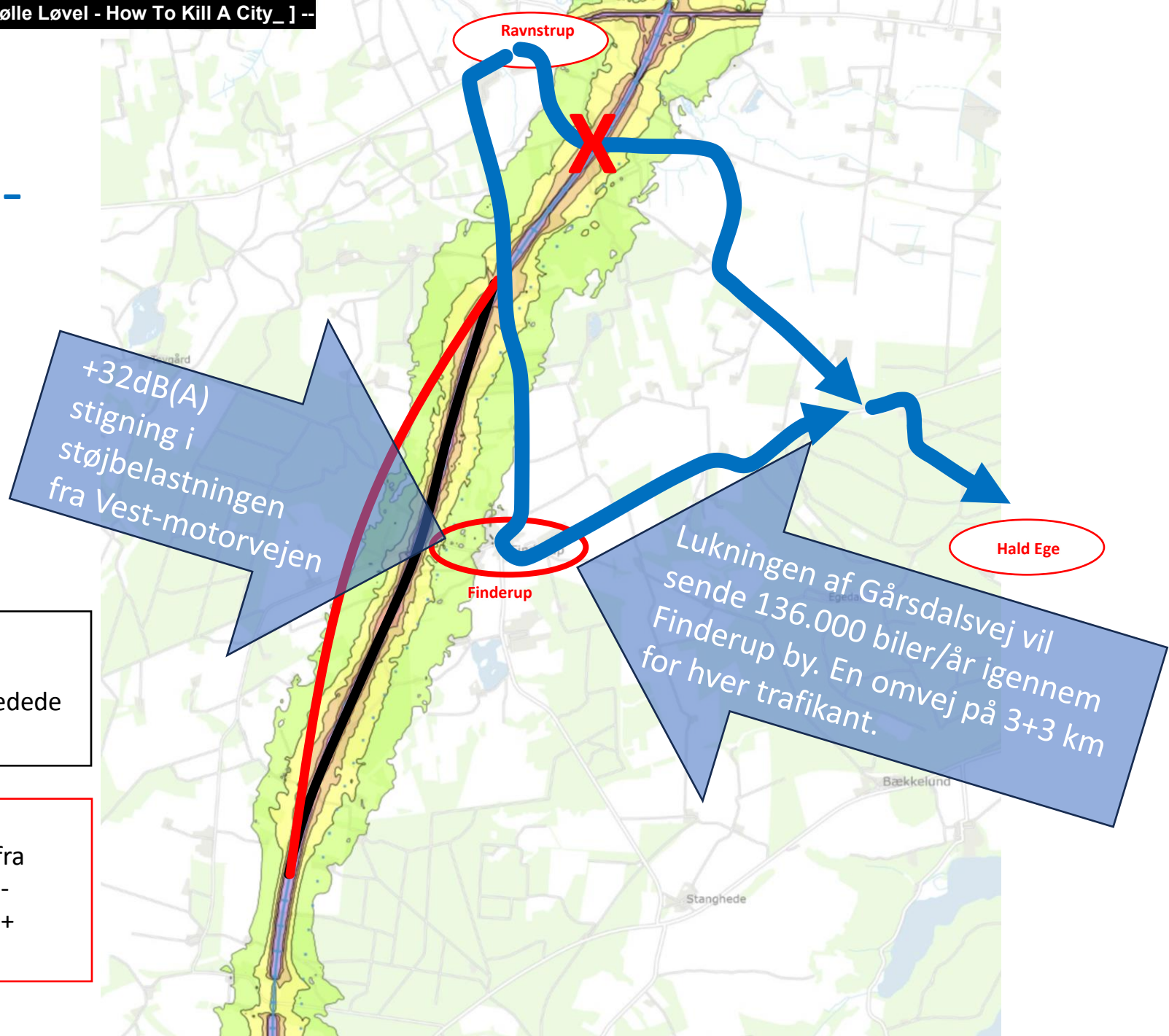
Killing points

1. **Linjeføringen er bevidst ført meget tæt på Finderup by** ("med en kontrakurve" jf. Vejdirektoratet) for at undgå nogle gravhøje og forsyningslinjer. Denne placering hæver støjniveauet fra 38dB(A) til 70dB(A) på vestsiden af Finderup by. En helt naturlig linjeføring 500-1000 m vest for byen ville flytte støjbelastning ud af byzonen.
2. **Lukningen af Gårdsdalsvej** tvinger 136.000 trafikanter/år med ærinde til Hald Ege (skolen, hallen, idrætsfaciliteter osv.) til at køre en omvej på 3+3 km igennem rundkørslen i centrum af Finderup by.

Finderup presses dermed af både støjbelastningen fra motorvej og fra høj gennemgangstrafik til/fra Hald Ege

Vejdirektoratet har valgt en "kontrakurve" ind imod Finderup for at undgå en linjeføring ovenpå nogle fredede gravhøje og forsyningsledninger.

Et forslag til en naturlig linjeføring 500-1000 m væk fra Finderup og udenom fredede gravhøje og forsyningsledninger – hvis man imod forventning ikke vælger 0+ løsningen.



Lidt om

Finderup

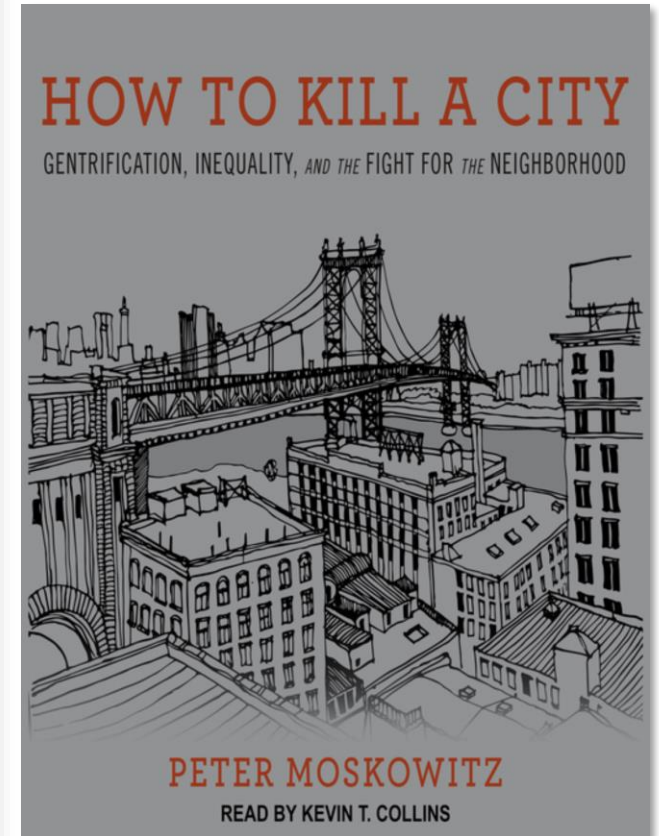


Finderup er mest kendt i Danmarkshistorien for **kongemordet på Erik Klipping** i Finderup Lade, der fandt sted Sankt Cecilie nat den 22. november 1286 under en jagtudflugt. Finderup er en historisk by og et yndet udflugtsmål for turister, som samtidig lægger vejen forbi Pande-kagekroen i Finderup.

Konklusion

Den meget høje støjbelastning af Finderup by (op til 70dB(A) i vestbyen) vil gøre mange huse ubeboelige for almindelige familier. Det vil ikke være muligt at opholde sig udendørs i haven pga. støj, og mange boliger kan ikke bære en støjrenoveringsudgift på mange hundrede tusinde kroner – selv med tilskud fra staten. Den store gennemgangs- trafik igennem byen til Hald Ege vil kun bidrage til, at støjbelastningen af byen bliver markant større.

Konsekvensen bliver, at boligpriserne i Finderup falder drastisk (nogle boliger i vestbyen vil direkte være usælgelige), og alle ressourcestærke familier vil fraflytte byen. Det åbner et nyt boligmarked for socialt udsatte og byen vil ændre karakter. Hermed har man implementeret en "How To Kill A City" i Finderup, som beskrevet af Peter Moskowitz.



How To Kill A City

Et høringssvar udarbejdet af Søren Vester og Flemming Munk

Kontakt info:

Søren Riis Vester

Selvstændig tømrer – byggevirksomhed
siden 1992 og deltidslandmand
Fallevej 46
8800 Viborg
s.vester@mail.dk
Mobil: 40377457

Flemming Munk

M.Sc. Ph.D. Certified Vibration Analyst
Fallevej 34
8800 Viborg
flemmingmunk@gmail.com
Mobil: 25601362
[Linkedin profil](#)

Til: Catherine Sofie Steen Christiansen (cac@trm.dk), Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Søren Riis Vester (s.vester@mail.dk)
Titel: Høringssvar til forslag til lov om anlæg af motorvej mellem Klode Mølle og Løvel, Tab af Skove og biodiversitet.
Sendt: 20-08-2025 14:00
Bilag: Høringssvar Anlægsloven KlodeMølle-Løvel, Tab af skove og biodiversitet_.pdf;

[EKSTERN E-MAIL] Denne e-mail er sendt fra en ekstern afsender.
Vær opmærksom på, at den kan indeholde links og vedhæftede filer, som ikke er sikre.

Til Transportministeriet
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Hermed vedhæftet Høringssvar til forslag til lov om anlæg af motorvej mellem Klode Mølle og Løvel.
Tab af Skove og biodiversitet.!

Bekræft venligst modtagelsen af vores høringssvar.

Med venlig hilsen
Søren Riis Vester
Fallevej 46
8800 Viborg
s.vester@mail.dk
mobil 40377457

og Flemming Munk

Tab af skove og biodiversitet

Høringssvar til forslag til lov om anlæg af motorvej mellem Klode Mølle og Løvel

Forord

Når en motorvej anlægges med ny asfalt, er naturen det første offer. Skove, marker og levesteder for dyr bliver ryddet eller fragmenteret, og naturlige økosystemer brydes op og forsvinder. Støj, lys og forurening ændrer livsbetingelserne for både planter og dyr længe før de første biler kører på vejen.

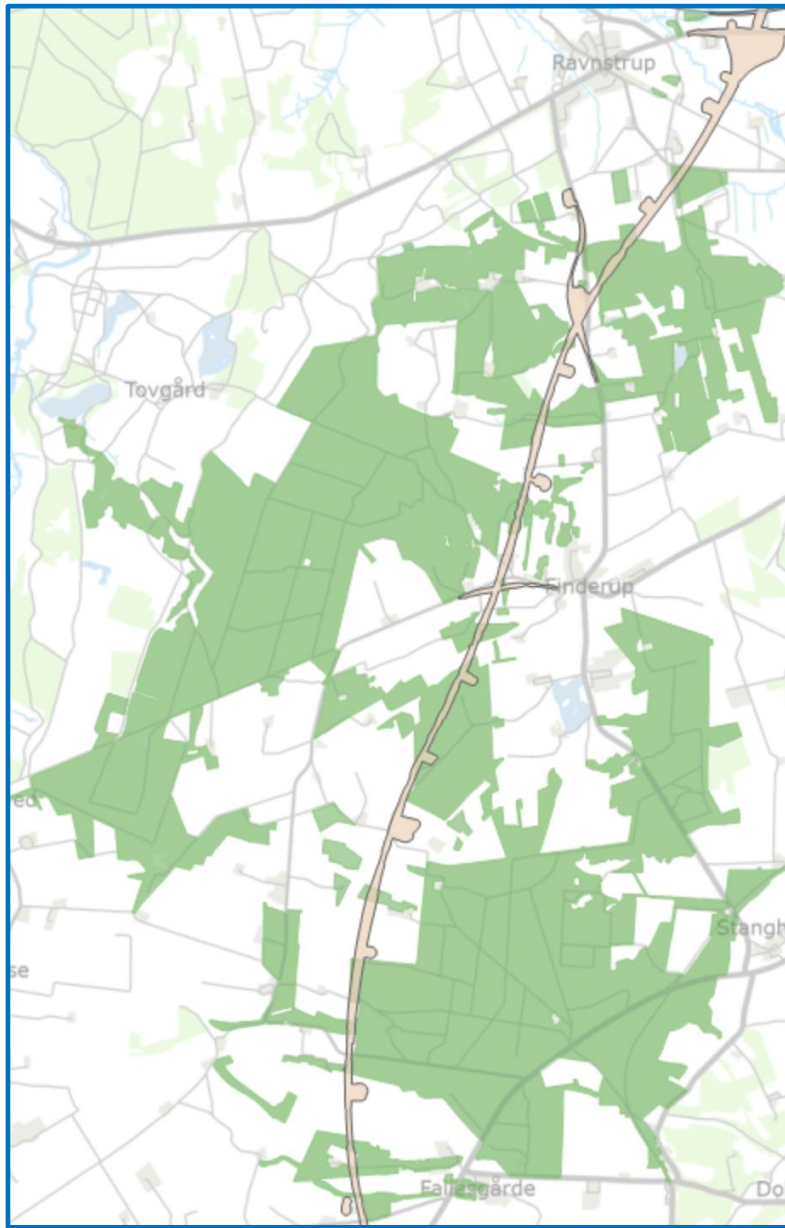
Det er ikke muligt at gennemgå alle de tab, som en motorvej forvolder på den omkringliggende natur i denne præsentation, men her præsenteres 3 væsentlige eksempler.



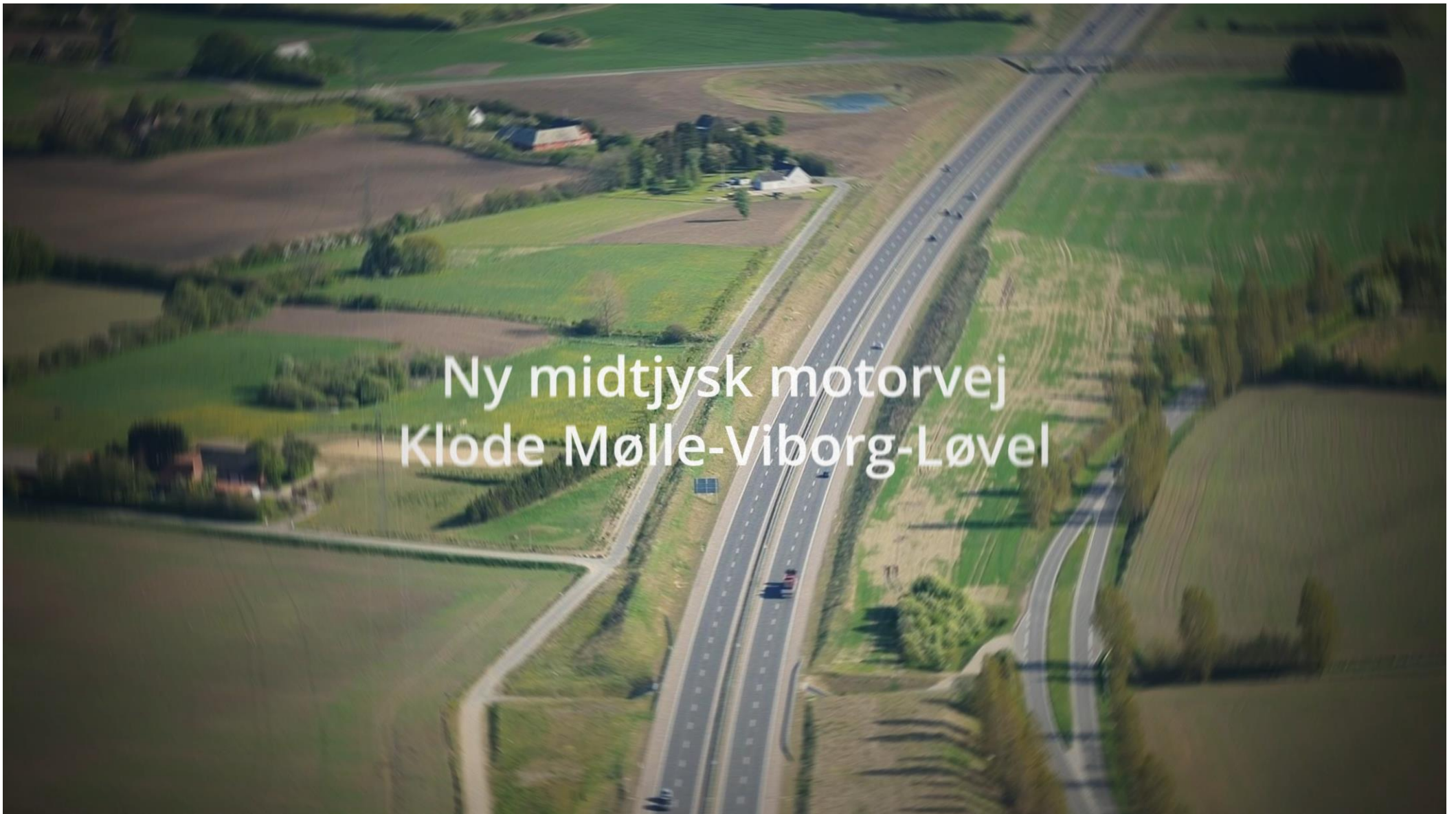
Fredskove

Vejdirektoratets linjeføringskort for Vestmotorvejen giver ikke det fulde billede af de skovmæssige konsekvenser, som projektet vil medføre for de berørte områder, da mange fredskove ikke er medtaget på deres kort – her ses et kort fra Finderup.

Anlægsloven ophæver fredskovspligten, hvilket indebærer (jf. Skovlovens §39), at der skal plantes en erstatningsskov af dobbelt størrelse et andet sted ... men hvor? Det fremgår ingen steder.



Drone video fra Finderup – klik på billedet:



Flagermus

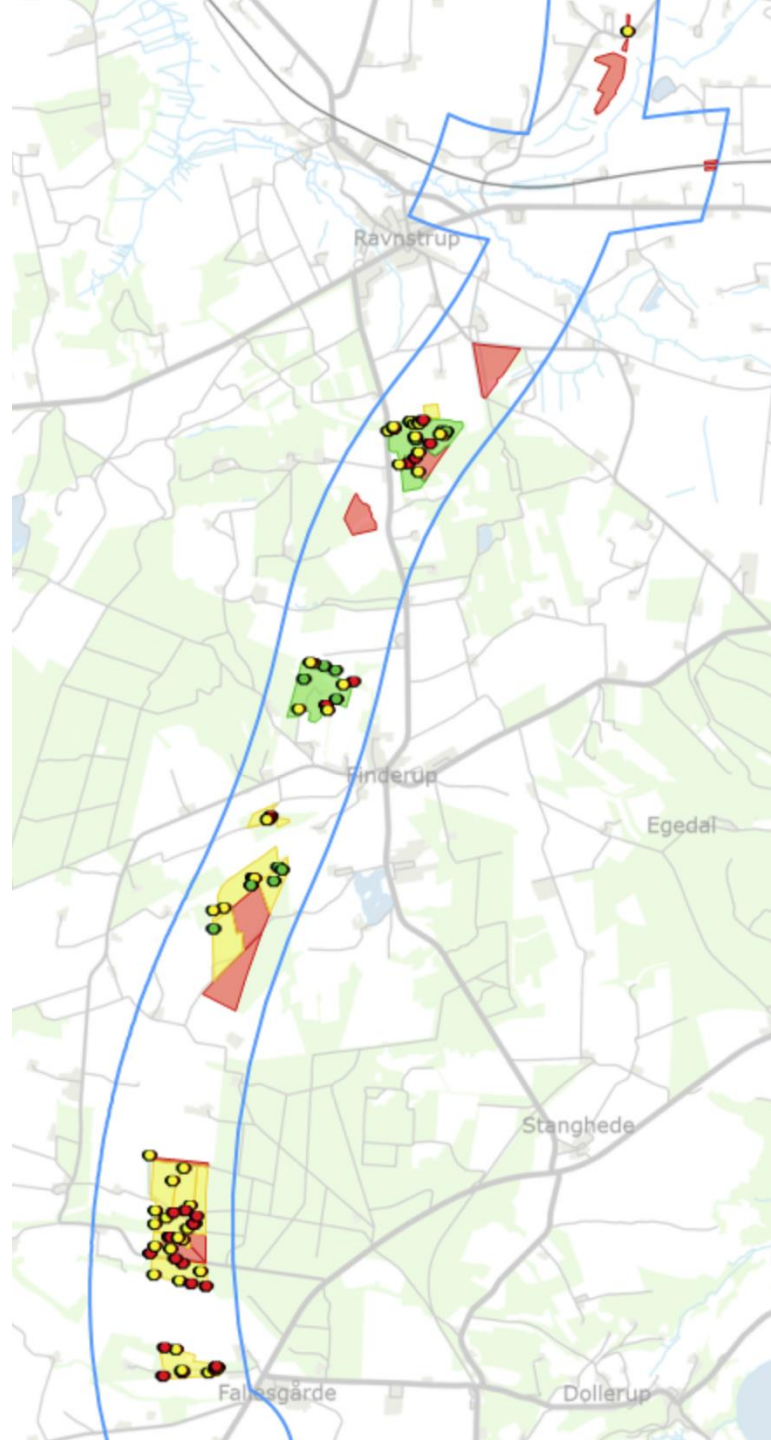


NIRAS har for Vejdirektoratet lavet en kortlægning af potentielle levesteder for flagermus ved at inspicere skovene langs Vest-motorvejen med kikkert.

Hele områdets bestand af flagermus kommer fra Daugbjerg og Mønsted kalkgruber, som er nogle af Nordeuropas største flagermusfaunaer.

Ved udflyvningen fra gruberne foretrækker flagermus områder med gamle træer, jorddiger langs marker og bymiljøer med ældre huse. Som nabo-landsby kan man derfor i Finderup altid opleve et stort antal flagermus i sommerhalvåret.

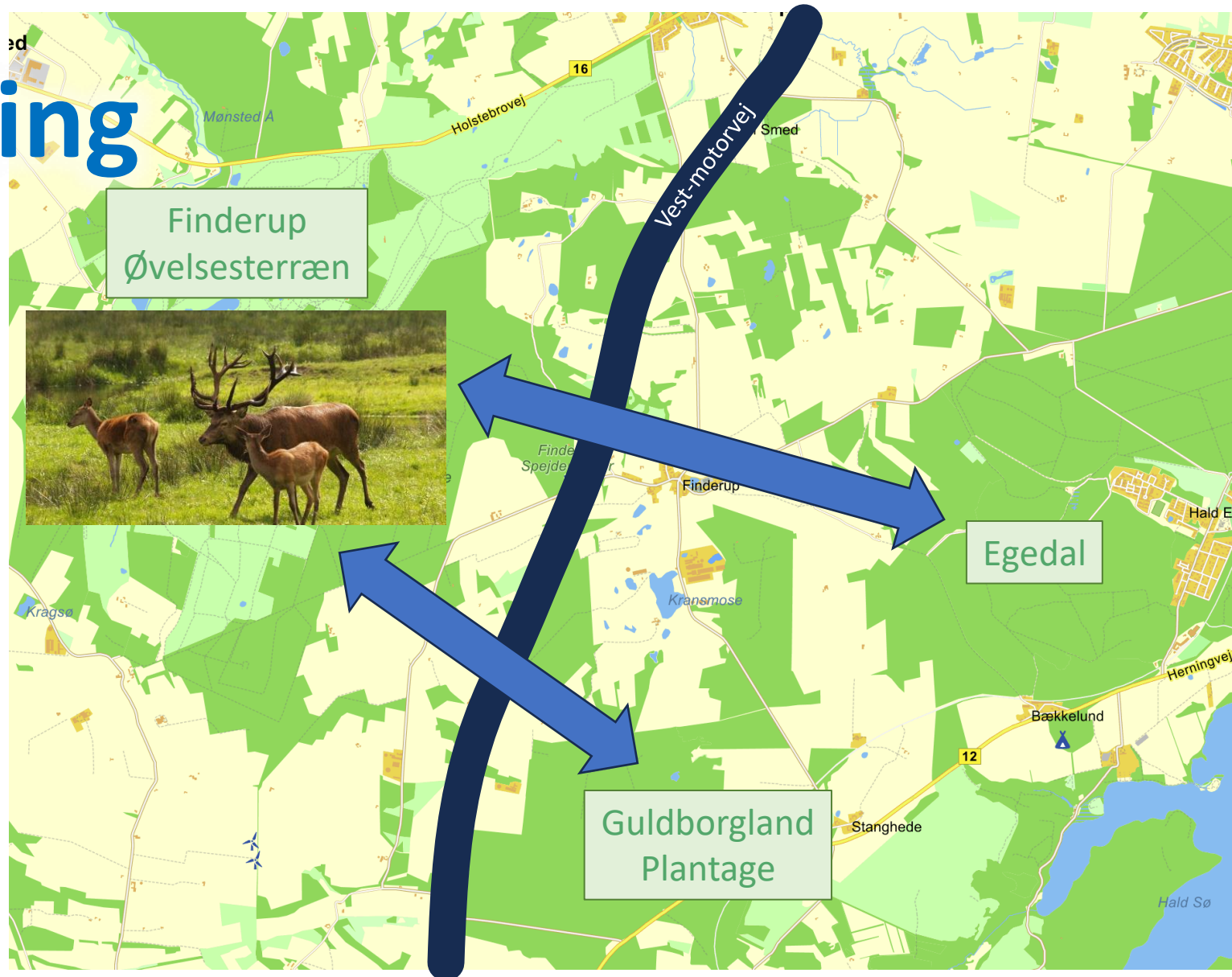
Forekomsten af flagermus kortlægges altid digitalt – enten med en fotofælde ved gruberne eller i felten med en flagermusdetektor, som både kan gøre flagermusens skrig hørbar og tælle antal individer. Flagermus kortlægges aldrig med kikkert.



Vildtbegrænsning

Vest-motorvejen stopper den frie jyske bevægelighed for bl.a. kronvildt, råvildt og andre pattedyr og padder imellem Finderup Øvelsesterræn og Guldborgland Plantage og Egedal. Samtidig er der sparet 18 pattedyrs faunapassager væk.

Det vil få en alvorlig indvirkning på dyrenes naturlige vandringsmønstre, genetisk udveksling og adgang til føde- og yngleområder, hvilket på sigt kan svække bestandene og reducere biodiversiteten i området.

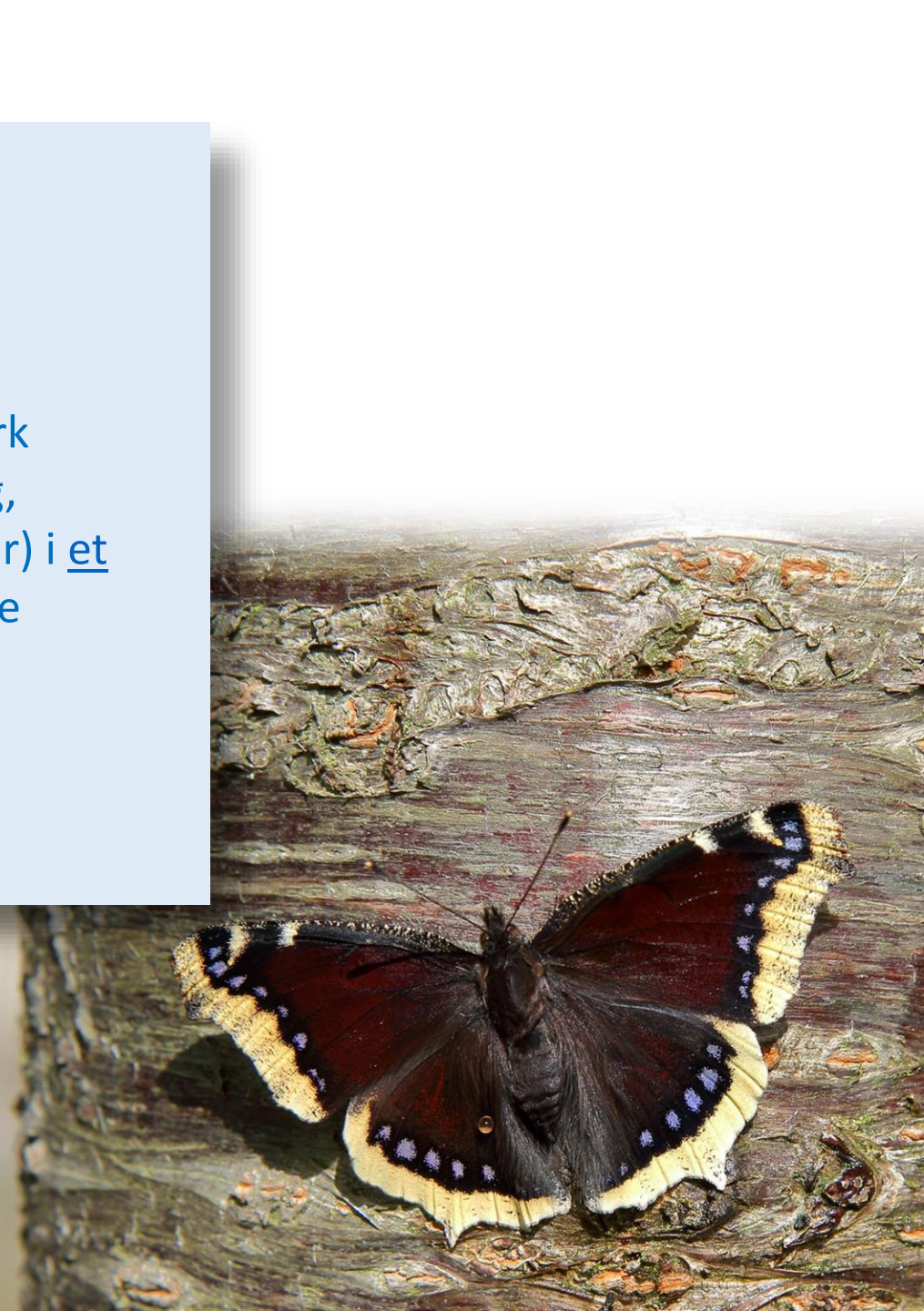


Konklusion

Naturen kan ikke selv forsvare sig imod en motorvej.

Derfor har de 15 største natur-interesseorganisationer i Danmark (WWF/Verdens-naturfonden, Danmarks Naturfredningsforening, Greenpeace, Dansk Pattedyrforening og 11 øvrige organisationer) i et fælles debatoplæg opfordret til, at regeringen og forligspartierne sætter aftalen i bero.

Har politikerne **mod til at tage ansvar** og værne om naturen?



Tab af skove og biodiversitet

Et høringssvar udarbejdet af Søren Vester og Flemming Munk

Kontakt info:

Søren Riis Vester

Selvstændig tømrer – byggevirksomhed
siden 1992 og deltidslandmand
Fallevej 46
8800 Viborg
s.vester@mail.dk
Mobil: 40377457

Flemming Munk

M.Sc. Ph.D. Certified Vibration Analyst
Fallevej 34
8800 Viborg
flemmingmunk@gmail.com
Mobil: 25601362
[Linkedin profil](#)

19.08.2025

Til: Catherine Sofie Steen Christiansen (cac@trm.dk), Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Søren Riis Vester (s.vester@mail.dk)
Titel: Høringssvar til forslag til lov om anlæg af motorvej mellem Klode Mølle og Løvel, Innovativ infrastruktur.
Sendt: 20-08-2025 13:37
Bilag: Høringssvar Anlægsloven Klode Mølle - Løvel - Innovativ infrastruktur.pdf;

[EKSTERN E-MAIL] Denne e-mail er sendt fra en ekstern afsender.
Vær opmærksom på, at den kan indeholde links og vedhæftede filer, som ikke er sikre.

Til Transportministeriet
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Hermed vedhæftet Høringssvar til forslag til lov om anlæg af motorvej mellem Klode Mølle og Løvel.
Innovativ infrastruktur!

Bekræft venligst modtagelsen af vores høringssvar.

Med venlig hilsen
Søren Riis Vester
Fallevej 46
8800 Viborg
s.vester@mail.dk
mobil 40377457

og Flemming Munk

Domkirkebyen Viborg

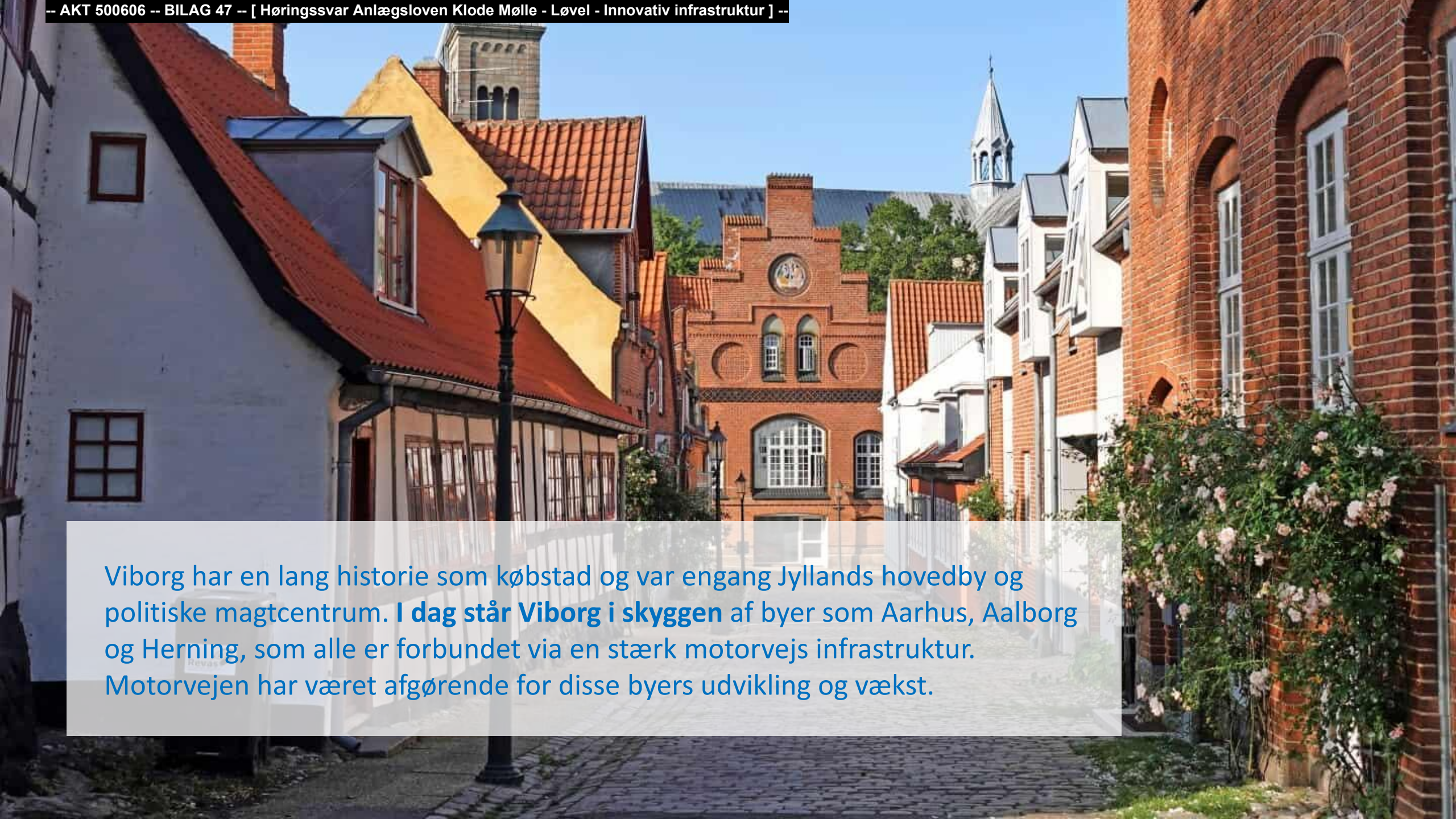
Innovativ infrastruktur med integreret motorvej
Høringssvar til forslag til lov om anlæg af motorvej mellem Klode Mølle og Løvel

Forord

Formålet med dette indlæg er at **opfordre til omtanke** med hensyn til Viborgs fremtidige infrastruktur. Den valgte Vest motorvej er desværre en løsning, som er valgt på trods af en bedre løsning.

Hastværk er lastværk ... vi har tiden til at lave den rigtige løsning for Viborgs borgere. Alle undersøgelser viser, at 0+ løsningen var den bedste af de 3 vurderede linjeføringer. Ved en innovativ tilgang til infrastruktur kan 0+ løsningen yderligere opdateres til et motorvejsdesign, som både løser trafiksituationen for Viborg bedre end Vest motorvejen, men som også er en økonomisk og miljømæssig bedre løsning.





Viborg har en lang historie som købstad og var engang Jyllands hovedby og politiske magtcentrum. **I dag står Viborg i skyggen** af byer som Aarhus, Aalborg og Herning, som alle er forbundet via en stærk motorvejs infrastruktur. Motorvejen har været afgørende for disse byers udvikling og vækst.

Som borgere i Viborg oplever vi, at ...

- Viborg by har brug for en bynær motorvej som aflastning for byens indre vejnet, der ikke længere har tilstrækkelig kapacitet til morgen- og eftermiddagstrafikken ind og ud af byen. Trafikken går nærmest i stå omkring kl. 8 og kl. 16.
- Viborg har ikke den nødvendige parkeringskapacitet til at skabe udvikling. Det belaster beboere, butiksansatte og besøgende. Byrådet forsøger at administrere parkeringsarealerne med betalt parkering. Vi oplever færre handlende og butiksdød i centrum.
- Viborg er ikke en attraktiv by at pendle til/fra, da byen ikke er forbundet til de nærliggende storbyer med gode veje.

Udfordringerne i den gamle Domkirkeby kan løses med en infrastrukturplan, som er både intelligent og multifunktionel.



Innovativt motorvejsdesign

Et innovativt motorvejsdesign løser ikke blot et transportbehov, men er en multifunktionel løsning på infrastruktur i Danmark – et motorvejsdesign som er én samlet løsning på flere udfordringer.



Teknisk Innovation

- Tæt integration imellem motorvej og den rekvirerende by for bedste aflastning af byen.
- Genbruge/udvide eksisterende vejnet = ingen ny asfalt i naturen + grundvandsbeskyttelse.
- Motorvejsoverdækning = støjdemper = solcelleanlæg = parkeringsfaciliteter = nyt byrum.



Økonomisk Innovation

- Motorvejen skal kun være del-finansieret af en anlægsbevilling.
- Udleje eller sælge retten til at anlægge og drive solcelleanlæg over motorvejen til energiselskaber.
- Udleje eller sælge retten til at bygge parkerings- eller kontorfaciliteter over motorvejen til lokale entreprenørvirksomheder, ejendomsselskaber og lignende firmaer.

Vest-motorvejen

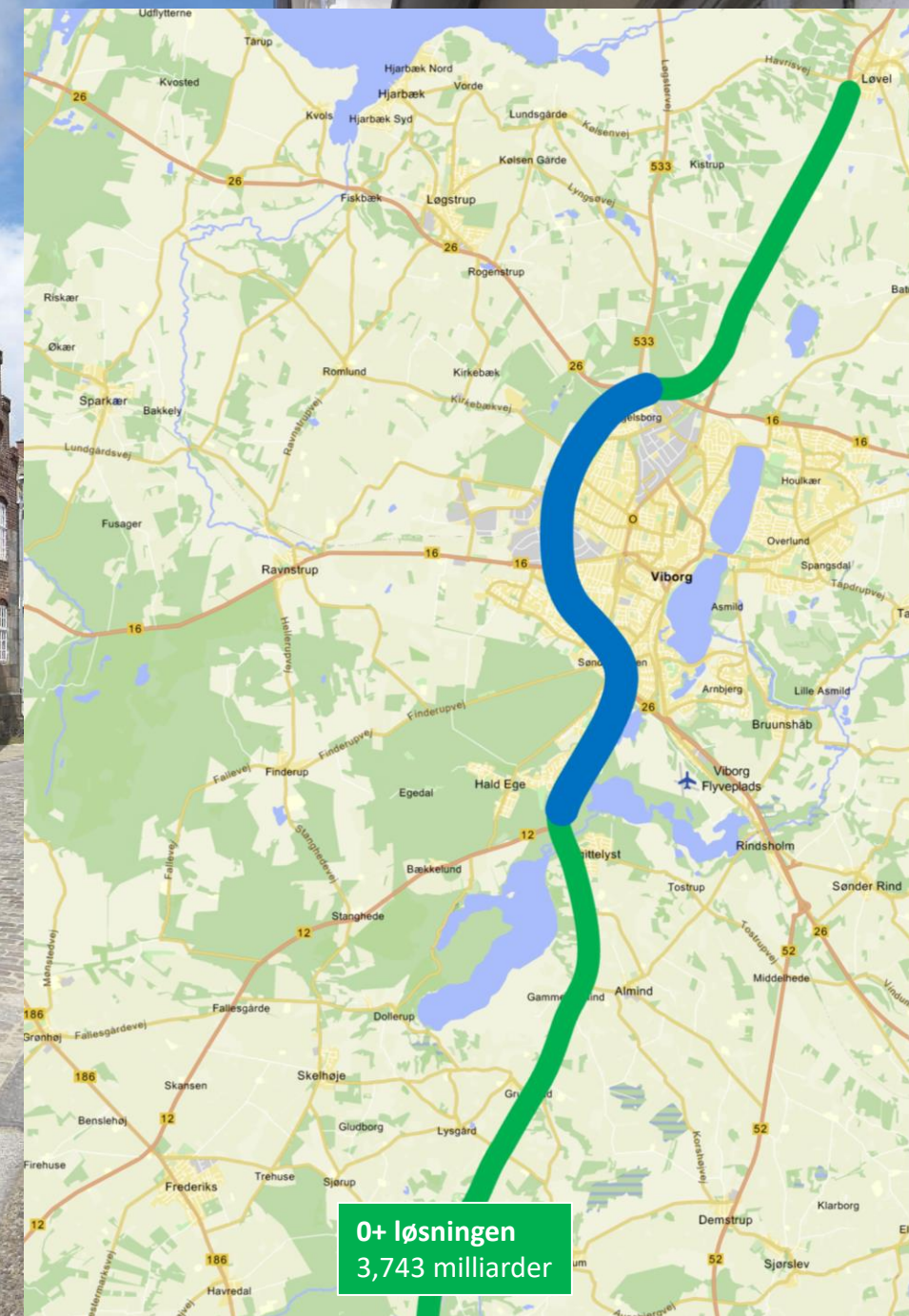
- Linjeført ovenpå Viborgs to største drikkevandsmagasiner
- Grundvandsforurening ultimo 2038 (se [bilag A](#))
- Stor afstand til Viborg – lille aflastning af Viborg by
- Lavt innovationsniveau - både teknisk og økonomisk
- En lang omvej på 4,7 km
- Den faktiske støjbelastninger er mere end 4 gange større end oplyst af Vejdirektoratet (se [bilag B](#)).



Opdatering af 0+ løsningen

- Opgradering til motorvej via restbevillingen på 1,257 milliarder + økonomisk innovation.
- Lille afstand til Viborg – stor aflastning af Viborg by.
- 10 km motorvej med overdækning skaber et 300.000 m² nyt byrum til Viborg:
 - Solcelleanlæg og ladestationer til fremtidens el-biler
 - Motel og restauration
 - Parkerings- og ladeanlæg til pendlere
 - Kontor og let industri
 - Lager og opbevaring
 - Beboelse og kollegier

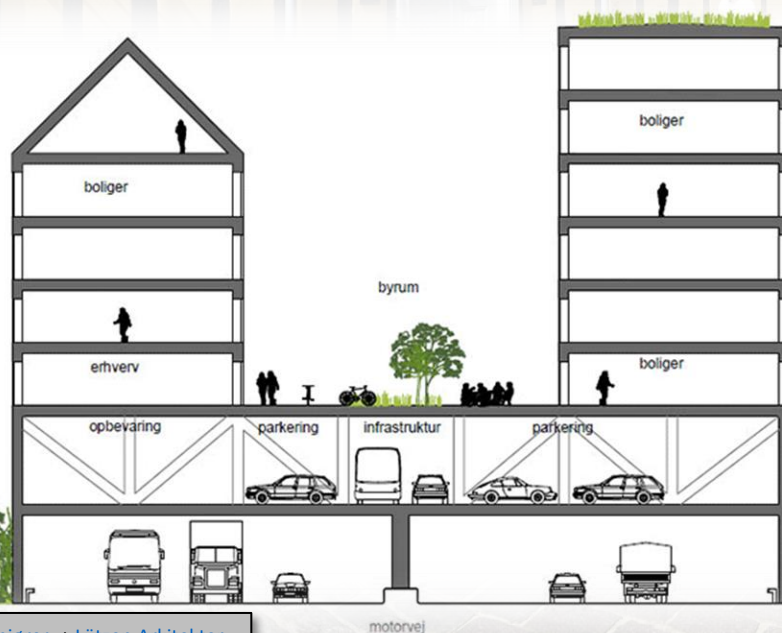
0+ motorvejen vil løfte Viborg til en innovativ handels- og industriby og være en rollemodel for kommende motorvejsbyer i Danmark. Viborg vil endvidere blive et pitstop på den samlede motorvej fra nord til syd, og det vil gavne handelslivet i Viborg.



1 km overdækket motorvej vil producere 4,2 MWh om året, svarende til energibehovet for 1100 husstande.

Solcelle overdækning

300.000m² nyt byrum



Overdækningen skaber et nyt byrum til parkeringsfaciliteter, solcelleanlæg, let industri, kontor eller biodiversitet. En overdækning er samtidig det mest effektive støjværn.

Afsluttende bemærkning

Vi skaber selv vores eftermæle ...

Vores politikere anno 2025 står overfor et vigtigt valg: Vil de forsætte ad den slagne vej med dyre og indgribende motorvejsprojekter? Eller vil de tage ansvar og vise rettidig omhu?

0+ motorvejen er ikke et tilbageskridt. Tværtimod er det et udtryk for fremsynethed og vilje til at løse transportbehov med omtanke for både mennesker og miljø.

Det er netop nu, vi har brug for politikere, der tør tænke nyt og vælge løsninger, som fremtidige generationer vil takke dem for.

Konklusion

Viborg har brug for en motorvej for at blive bedre forbundet til de øvrige jyske byer, men det skal ikke bare være et **klassisk ensidigt motorvejsdesign**. Viborg fortjener et **innovativt, multifunktionelt motorvejsdesign**, som også kan tjene som et fyrtårn for kommende motorveje i Danmark.



Domkirkebyen Viborg

Innovativ infrastruktur med integreret motorvej

Et høringssvar udarbejdet af Søren Vester og Flemming Munk

Kontakt info:

Søren Riis Vester

Selvstændig tømrer – byggevirksomhed
siden 1992 og deltidslandmand
Fallevej 46
8800 Viborg
s.vester@mail.dk
Mobil: 40377457

Flemming Munk

M.Sc. Ph.D. Certified Vibration Analyst
Fallevej 34
8800 Viborg
flemmingmunk@gmail.com
Mobil: 25601362
[Linkedin profil](#)

Til: Catherine Sofie Steen Christiansen (cac@trm.dk), Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Søren Riis Vester (s.vester@mail.dk)
Titel: Høringssvar til forslag til lov om anlæg af motorvej mellem Klode Mølle og Løvel, Støjbelastning!
Sendt: 20-08-2025 13:29
Bilag: Høringssvar anlægsloven motorvej Klode Mølle - Løvel- Støjbelastning.pdf;

[EKSTERN E-MAIL] Denne e-mail er sendt fra en ekstern afsender.
Vær opmærksom på, at den kan indeholde links og vedhæftede filer, som ikke er sikre.

Til Transportministeriet
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Hermed vedhæftet Høringssvar til forslag til lov om anlæg af motorvej mellem Klode Mølle og Løvel
Støjbelastning!

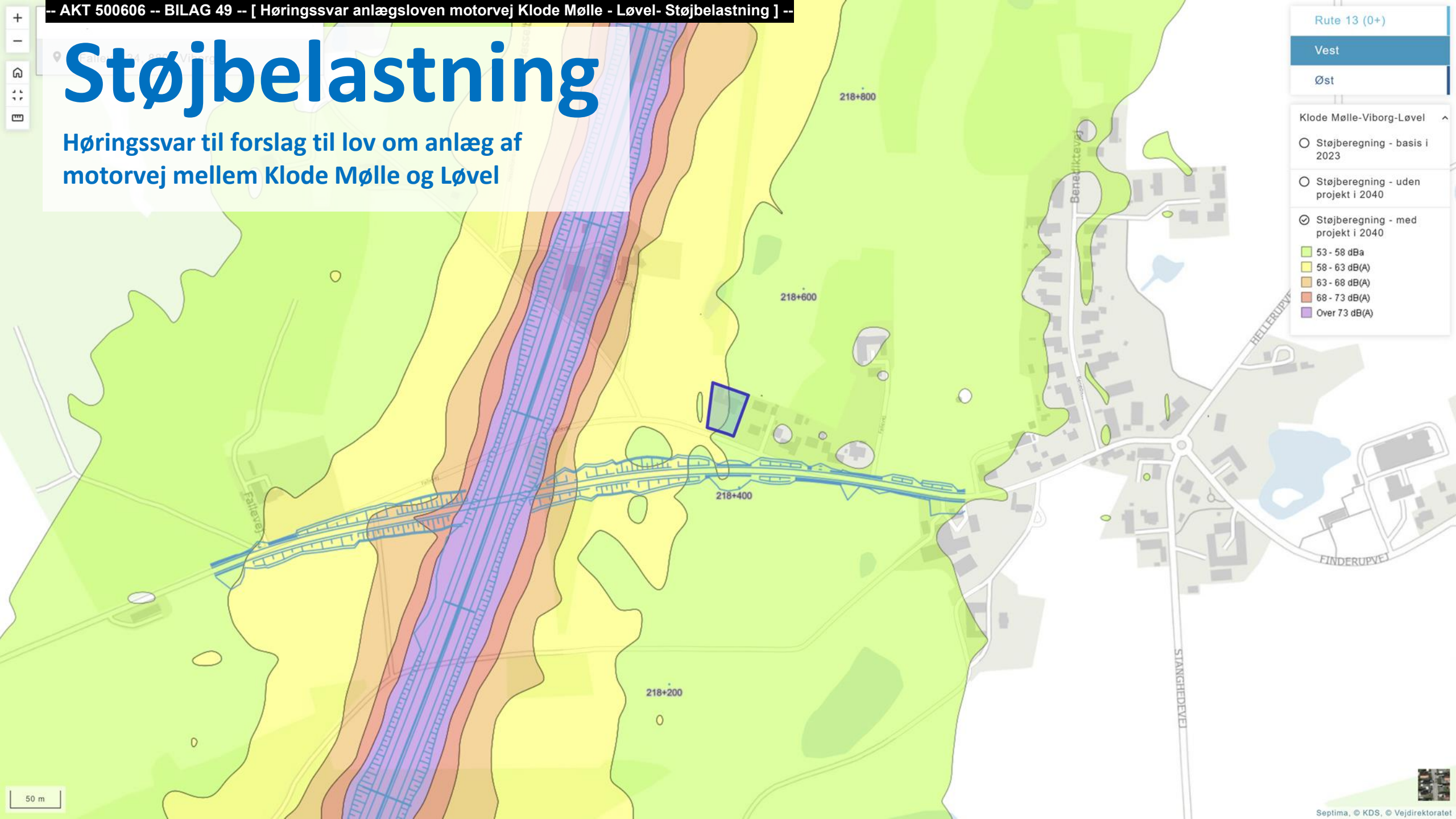
Bekræft venligst modtagelsen af vores høringssvar.

Med venlig hilsen
Søren Riis Vester
Fallevej 46
8800 Viborg
s.vester@mail.dk
mobil 40377457

og Flemming Munk

Støjbelastning

Høringssvar til forslag til lov om anlæg af motorvej mellem Klode Mølle og Løvel



Rute 13 (0+)

Vest

Øst

Klode Mølle-Viborg-Løvel

☐ Støjberregning - basis i 2023

☐ Støjberregning - uden projekt i 2040

☒ Støjberregning - med projekt i 2040

53 - 58 dB(A)

58 - 63 dB(A)

63 - 68 dB(A)

68 - 73 dB(A)

Over 73 dB(A)

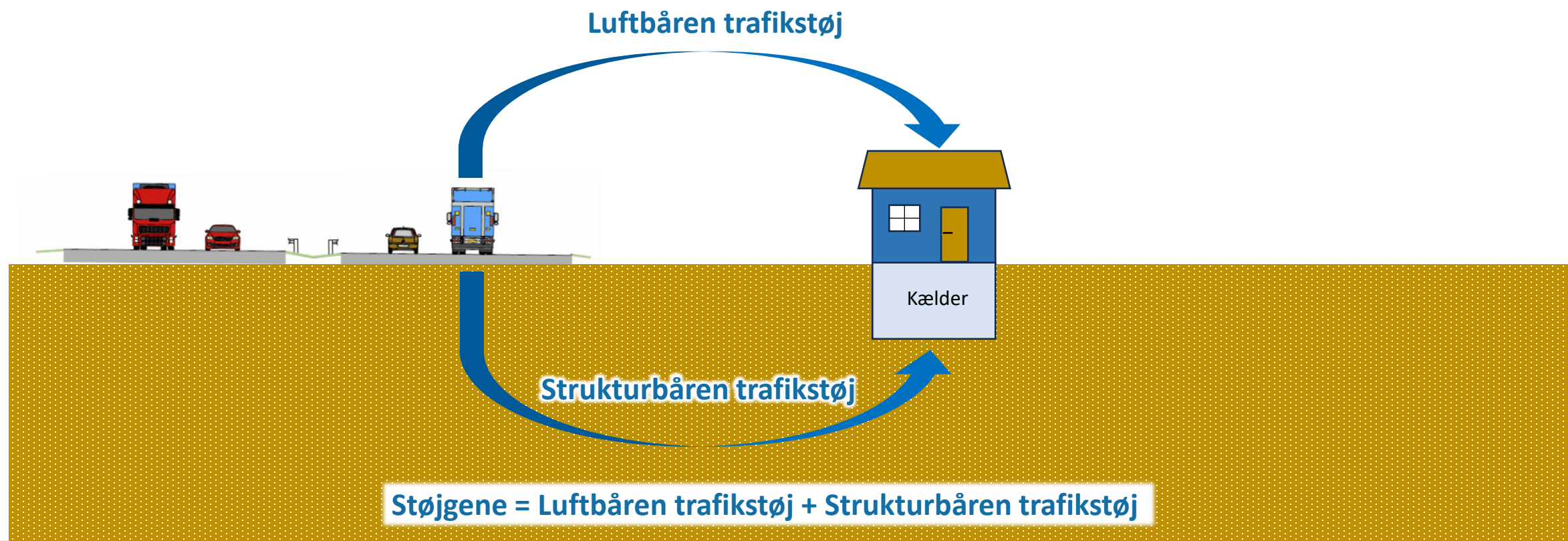
50 m

Forord

Formålet med denne præsentation er at oplyse om og dokumenter, at den faktiske støjbelastning fra Vest-motorvejen er mere end 4 gange større end oplyst i MKV rapporten.

Konsekvenserne af den reelle støjbelastning er dermed langt mere alvorlig for lokalsamfundet nær Vest-motorvejen end aktuelt beskrevet af Vejdirektoratet, og dette bør formidles til borgere og politikere samt være en del af beslutningsgrundlaget.





Det er kendt viden blandt certificerede lyd- og vibrationsspecialister, at en støjgene består altid af både et luftbåret og et strukturbåret bidrag til den samlede støjpåvirkning, hvor det strukturbårne element ved en motorvej udgøres af vibrationer, der forplanter sig gennem undergrunden til bygningsdele nær motorvejen, og opfattes som rystelser eller lavfrekvent lyd indendørs.

Vejdirektoratets **MKV-rapport** har ingen data (simuleringer, beregninger eller målinger) for den strukturbårne støj, hvorved den som et teknisk beslutningsgrundlag **fremstår mangelfuld**.

Den luftbårne støjbelastning underestimeres også ...

Støjbelastning

dB(A)

100

90

80

70

60

50

40

30

20

10

Vejdirektoratet udregner støjbelastningen med metoden L_{den} ,
dvs. et **gennemsnit** af lav natbelastning og høj dagsbelastning.
Den faktiske støjbelastning **er markant højere** end gennemsnittet.



70dB(A)

$L_{den} = 63$ dB(A) ved Finderup



20dB(A)



20dB(A)

+7dB

0.00

6.00

12.00

18.00

24.00

Klokkeslæt

Udbredelse af motorvejsstøj

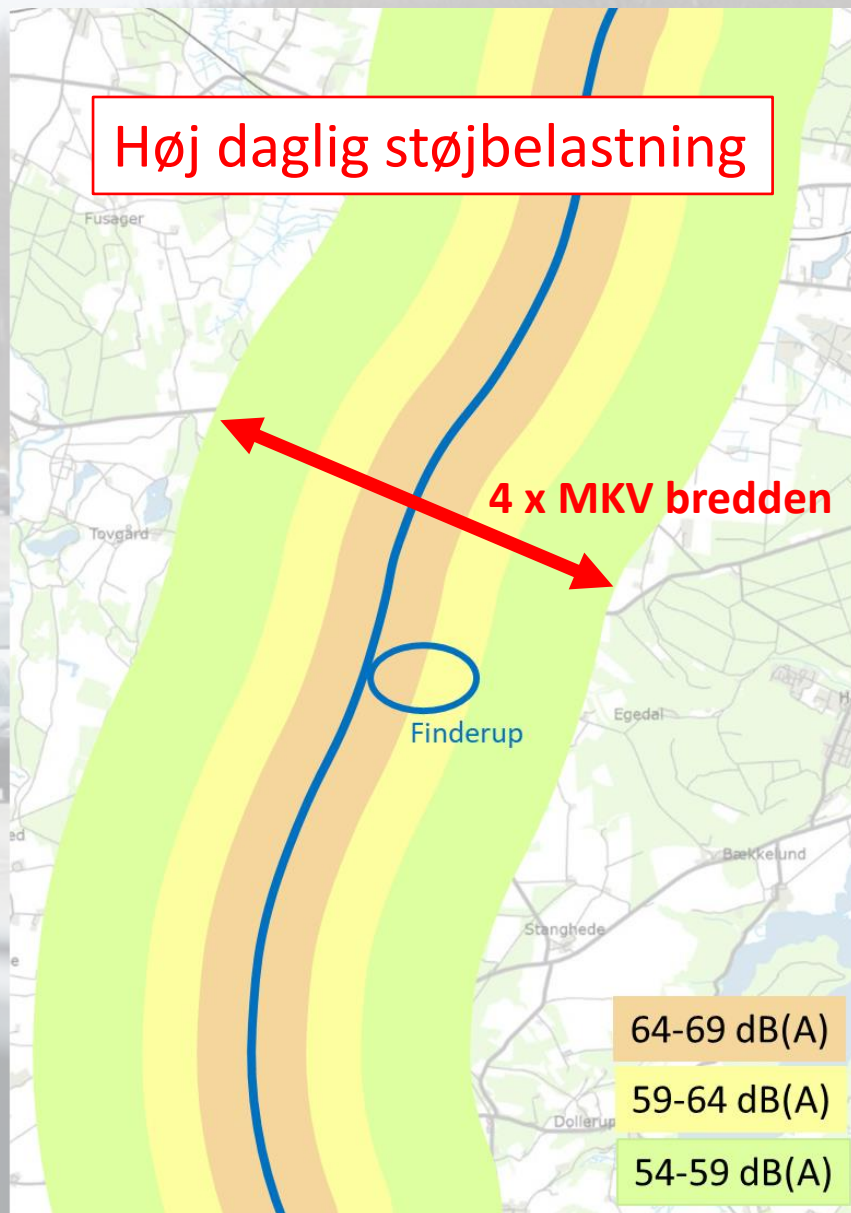
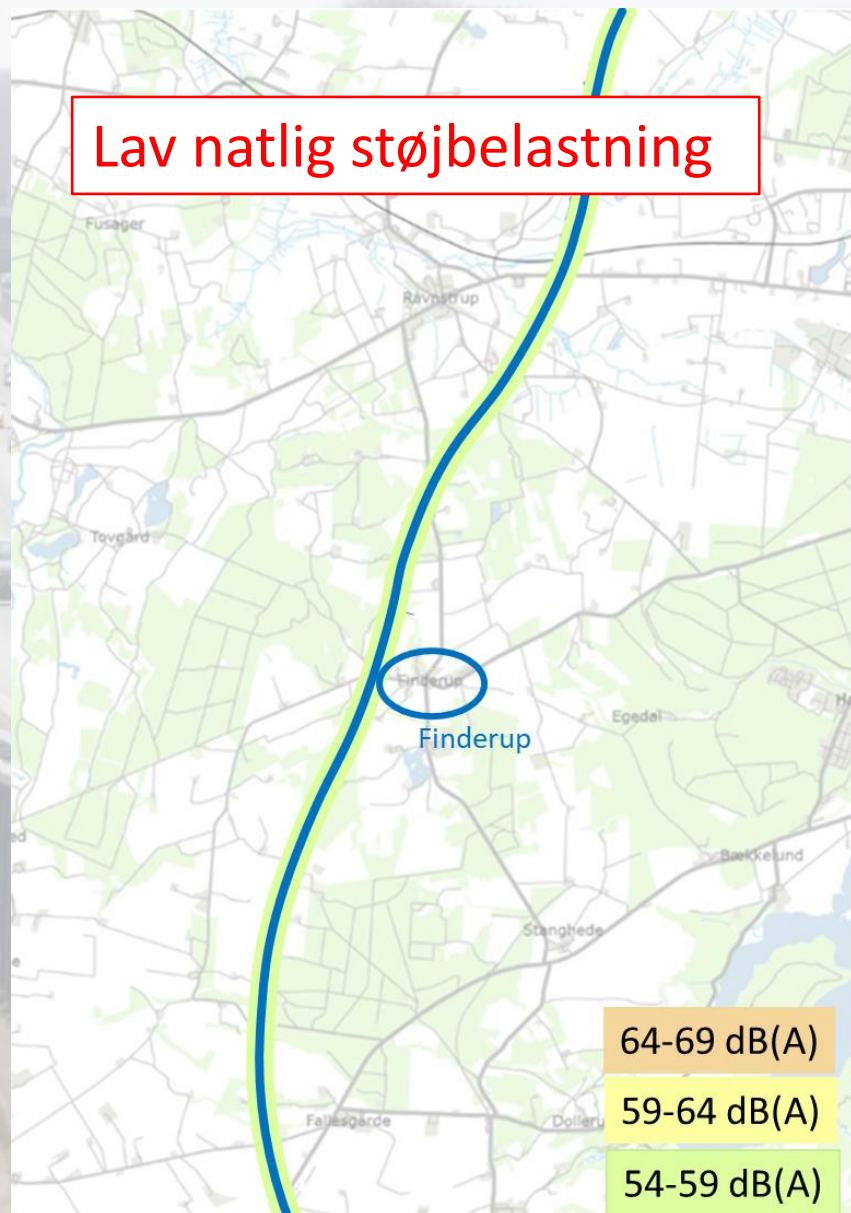
Støj-regneregler for en motorvej (=Linjekilde)

- Støjniveau falder med cirka 3 dB for hver fordobling af afstanden
- En 3 dB stigning i støjniveau forlænger rækkevidden med en faktor 2
- En 6 dB stigning i støjniveau forlænger rækkevidden med en faktor 4

Den oplyste L_{den} støjbelastning for Finderup by og omegn



Den faktiske støjbelastning i Finderup by og omegn



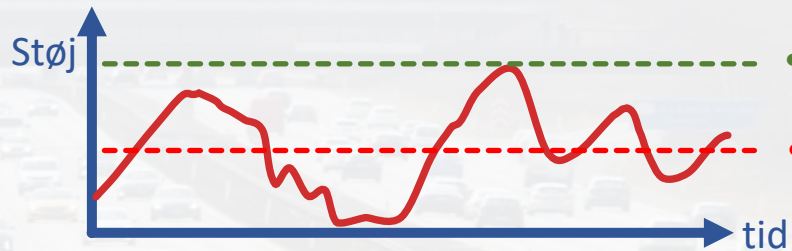
Det er bekymrende for vores demokrati og den politiske beslutningsproces, at kun få borgere og politikere kan gennemskue, at der bag Vejdirektoratets anvendte støjbelastning L_{den}

$$L_{\text{den}} = 10 \cdot \log_{10} \left(\frac{1}{24} \left(12 \cdot 10^{\frac{L_{\text{day}}}{10}} + 4 \cdot 10^{\frac{L_{\text{evening}}+5}{10}} + 8 \cdot 10^{\frac{L_{\text{night}}+10}{10}} \right) \right)$$

gemmer sig en langt højere daglig støjbelastning L_{day} , der først opdages, når motorvejen står færdig. Vejdirektoratet kender niveauet, men vil ikke oplyse det.

Støjberegning og grænseværdier – hvilke konsekvenser giver det?

Beregningsmetoden L_{den} underestimerer støjbelastningen med et gennemsnit



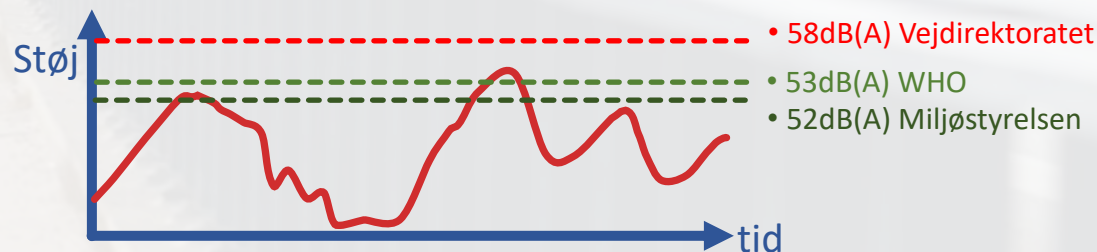
- Et maksimum afspejler den faktiske genevirkning
- Et gennemsnit fjerner alle udsving

En fremskrivning af trafikbelastning til 2040 anvendes i Nord2000 til støjberegningen i stedet for kapaciteten



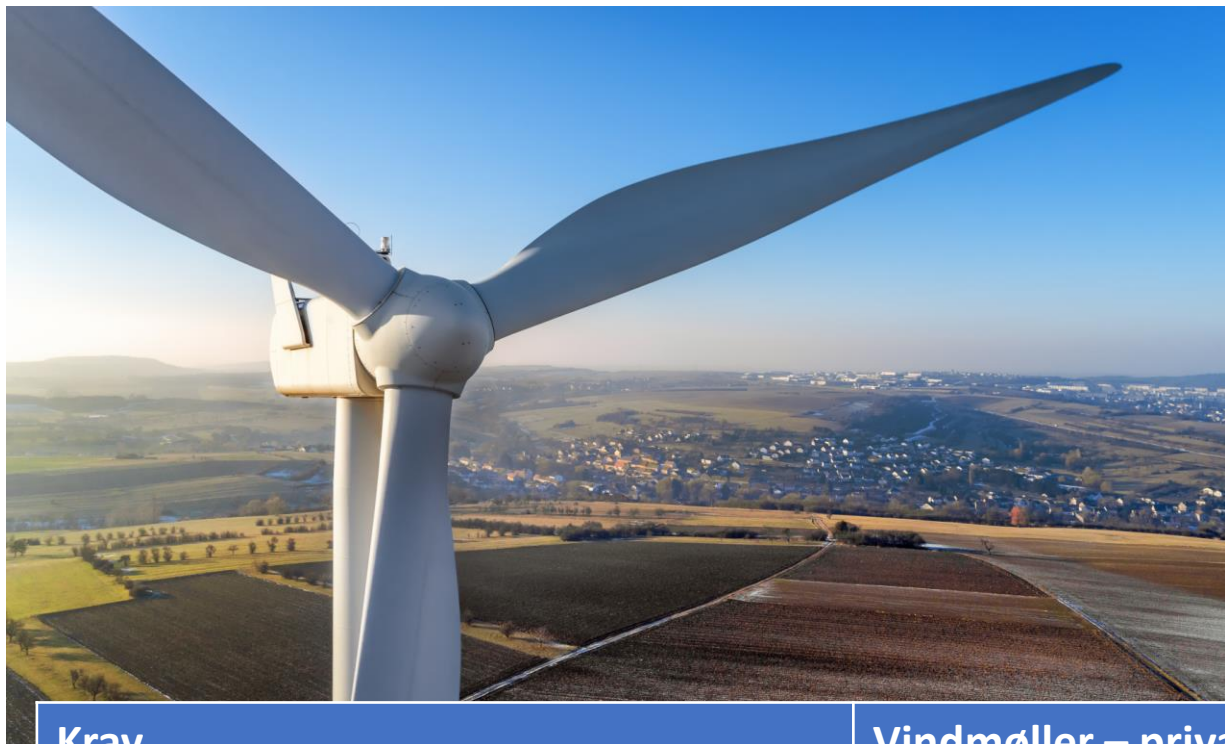
- Vejens trafikale kapacitet – vil afspejle den værste genevirkning
- Prognose → Støjbelastning vil fortsat stige til kapaciteten

Den helbredsmæssige støjbelastningsgrænse i Danmark er den største i EU



- 58dB(A) Vejdirektoratet
- 53dB(A) WHO
- 52dB(A) Miljøstyrelsen

Dansk anbefaling



Krav	Vindmøller – privat ejede	Motorveje – offentligt ejede
Afstandskrav til berørte borgere	4 x møllens totalhøjde, ofte 5-600m	Ingen
Kompensation for værditab af ejendom	Værditabsordningen	Ingen
Støjbelastning	Maximum krav $L_{pA}=37\text{dB(A)}$ ved svag vind (6 m/s) $L_{pA}= 39\text{dB(A)}$ ved stærk vind (8 m/s) $L_{pALF}= 20\text{dB(A)}$ lavfrekvens, indendørsstøj	Gennemsnits krav $L_{den} = 58 \text{ dB(A)}$ Opnås som et gennemsnit over lav natlig- og høj daglig støjbelastning. WHO krav er $L_{den} = 53 \text{ dB(A)}$

Hvorfor er borgernes retsstilling overfor støj afhængig af støjilden?

Konklusion

Den faktiske støjbelastning af Vest-motorvejen er langt større end oplyst af Vejdirektoratet i MKV rapporten. Det skyldes, at Vejdirektoratet:

- kun anvender et lavere dagligt gennemsnit for den luftbårne trafikstøj, og **ikke den reelle støjbelastning** midt på dagen, når der er mest trafik.
- vælger helt at se bort fra det strukturbårne støjbidrag.

Støjgene = Luftbåren ~~X~~ **trafikstøj + Strukturbåren** ~~X~~ **trafikstøj**

lavere gennemsnit medregnes ikke

Det er et demokratisk problem, at MKV rapporten, som beslutningsgrundlag fra Vejdirektoratet, oplyser en støjbelastning som vil fremstå lavere. Det demokratiske problem bliver ikke mindre af, at Vejdirektoratet ikke vil oplyse de faktiske støjbelastningstal for Vest-motorvejen. De svarer ikke på spørgsmål omkring dette.



Støjbelastning

Et høringssvar udarbejdet af Søren Vester og Flemming Munk

Kontakt info:

Søren Riis Vester

Selvstændig tømrer – byggevirksomhed
siden 1992 og deltidsladmand
Fallevej 46
8800 Viborg
s.vester@mail.dk
Mobil: 40377457

Flemming Munk

M.Sc. Ph.D. Certified Vibration Analyst
Fallevej 34
8800 Viborg
flemmingmunk@gmail.com
Mobil: 25601362
[Linkedin profil](#)

Til: Catherine Sofie Steen Christiansen (cac@trm.dk), Transportministeriet (trm@TRM.dk), Niels Fejer Christiansen (nfc@vd.dk), sgp1@vd.dk (sgp1@vd.dk)
Fra: Andra Pachai (andra@pachai.dk)
Titel: Høringssvar motorvej Give-Billund
Sendt: 20-08-2025 20:21
Bilag: Høringssvar Hærvejsmotorvej.docx;

[EKSTERN E-MAIL] Denne e-mail er sendt fra en ekstern afsender.
Vær opmærksom på, at den kan indeholde links og vedhæftede filer, som ikke er sikre.

Hermed et høringssvar som vedhæftet fil.

Høringssvar vedr. forslag til lov om anlæg af Midtjysk Motorvej – strækningen Give til Billund Vest (Etape V)

Det er med dyb bekymring, at jeg afgiver dette høringssvar vedrørende lovforslaget, der giver hjemmel til anlæg af en ca. 18 km lang, fire-sporet motorvej mellem Give og Billund Vest, en del af Infrastrukturplan 2035 [Lovguiden](#).

1. Manglende gennemsigthed og inddragelse

- Det er kritisabelt, at foreningen *Hærvejsmotorvej – Nej Tak* ikke er høringsberettiget, når den har fremsat saglige og valide bemærkninger.
- Der er ikke etableret en høringsportal, hvilket svækker offentlighedens adgang og gennemsigthed – det kan opfattes, som om ministeriet aktivt ønsker at begrænse offentlig indsigt.

2. Manglende VVM/MKV og alternative løsninger

- Det er ikke tilfredsstillende, at der ikke foreligger en fuld VVM-redegørelse for en opgradering af den eksisterende hovedvej, selvom dette er lovpligtigt i forhold til sammenlignende vurderinger af infrastrukturprojekter.
- Motorvejsstrækningen Give–Billund er i realiteten planlagt som en del af en langt større motorvej fra Hobro til Haderslev. Men da den samlede motorvej næppe nogensinde vil blive realiseret, bør der i stedet fokuseres på en opgradering af den eksisterende infrastruktur, frem for at igangsætte kostbare og naturødelæggende nyanlæg.

3. Klimabelastning og politiske mål

- Transportministeriet har estimeret for anlægsperiodens CO₂-udledning til mellem **260.000–288.000 ton CO₂e**, afhængigt af teknologiske forudsætninger [Folketinget](#).
- Selvom ministeriet foreslår at reducere CO₂-aftrykket gennem krav i udbuddene, foreligger der stadig ingen konkret klimaberegning eller sammenligning med effekten af alternative anvendelser af midlerne [Folketinget+1](#).
- Projektet er i strid med ambitionerne om at reducere CO₂-udledningen med 70 % i 2030 i forhold til 1990-niveau (klimaloven) [Folketinget](#).

4. Demografi, trafikudvikling og fremtidens mobilitetsbehov

- Derudover må man tage højde for demografiske ændringer. Når den store gruppe af ældre (babyboomer-generationen) går på pension, vil biltrafikken alt andet lige falde – især i de tyndtbefolkede områder, hvor motorvejen planlægges. Det betyder, at trængsel næppe vil være et væsentligt problem i fremtiden.
- Men det er værd at overveje, om denne udvikling i øvrigt fremmer en langsigtet transportplan, der baserer sig på bæredygtighed og kollektiv transport frem for nye motorvejsstrækninger.

5. Støj, drikkevand og miljøhensyn

- I VVM-notater fremgår det, at boliger ved motorvejsanlæg føler sig **2–3-gange stærkere generet** af vejstøj end boliger ved byveje ved samme støjniveau. Dette betyder, at de officielle tolerancer (fx 58 dB) bør justeres ned til 45–52 dB for at befolkningen har realistisk beskyttelse [EU Danmark](#).
- Der er alvorlige bekymringer om grundvand og drikkevand: Etablering af en membran til beskyttelse er ikke videnskabeligt dokumenteret i sin holdbarhed, og vil være utæt og utilstrækkelig over for hændelser som uheld eller kraftig nedbør [EU Danmark+1](#).
- Der indgår en undtagelse fra habitatdirektivet for den truede birkemus, hvilket kræver omfattende kompensationsforanstaltninger [Lovguiden](#).

6. Samfundsøkonomi og prioriteringsfejl

- Anlægsbudgettet på **2.577 mio. kr.** er betydeligt og kunne potentielt være anvendt mere effektivt, fx til klimatilpasning, biodiversitet, sikkerhed og velfærd.
- Samtidig er den offentlige transport – især tog – underfinansieret. Tognettet lider under nedslidte skinner, ineffektive systemer og høje billetpriser, hvilket betyder, at borgerne ikke har reel kollektiv transport som alternativ.

Konklusion og forslag

Konklusion:

Lovforslaget bør suspenderes, indtil der er gennemført en fuld VVM/MKV, der også vurderer en opgradering af den eksisterende hovedvej. Samtidig bør projektets klimabidrag, miljøpåvirkninger (støj, natur, grundvand), samfundsøkonomi og alternative prioriteringer grundigt vurderes.

Anbefaling:

- Sikre fuld offentlighed og gennemsigtighed via en officiel høringsportal.
- Gennemfør en grundig VVM/MKV og sammenlign med en løsning, der udvider eksisterende vej.
- Revurder prioriteringen af midler – med fokus på bæredygtig transport, infrastruktur for offentlig transport og klimaomstilling.

Med venlig hilsen

Andra Pachai
Vestermarksvej 10E
6064 Jordrup

Til: Catherine Sofie Steen Christiansen (cac@trm.dk), Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Søren Riis Vester (s.vester@mail.dk)
Titel: Høringssvar til forslag til lov om anlæg af motorvej mellem Give - Billund vest og Klode Mølle - Løvel, Lovforslag
Sendt: 21-08-2025 21:19
Bilag: Høringssvar til Høring over udkast til forslag til lov om anlæg af motorvej mellem Give og Billund Vest og forslag om anlæg af motorvej mellem Klode Mølle og Løvel (.docx;

[EKSTERN E-MAIL] Denne e-mail er sendt fra en ekstern afsender.
Vær opmærksom på, at den kan indeholde links og vedhæftede filer, som ikke er sikre.

Til Transportministeriet
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Hermed vedhæftet Høringssvar til forslag til lov om anlæg af motorvej mellem Give – Billund Vest og Klode Mølle - Løvel.
Indsigelse mod at lovforslagene bliver slået sammen.

Bekræft venligst modtagelsen af vores høringssvar.

Link til krak kort Skive – Vejle: <https://map.krak.dk/?c=56.128971,9.266263&z=9&mode=route&r=car;F00;-1;56.56673;9.032136;Skive;55.704846;9.53226;Vejle>
Den vej Skive vælger hvis de vil sydpå.

Med venlig hilsen
Søren Riis Vester
Fallevej 46
8800 Viborg
s.vester@mail.dk
mobil 40377457

Høringssvar til Høring over udkast til forslag til lov om anlæg af motorvej mellem Give og Billund Vest og forslag om anlæg af motorvej mellem Klode Mølle og Løvel.

Til: Transportministeriet
Departementet
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Indsigelse mod at Lovforslagene om anlæg motorvejene Give – Billund Vest og Klode Mølle – Løvel vil blive slået sammen inden det samlede lovforslag fremsættes for Folketinget.

Lovforslagene bør have hvert sit lovforslag til afstemning.

Måske giver det god mening at stemme for anlægsloven for den ene af motorvejene f.eks. Give – Billund og ikke stemme for Klode Mølle – Løvel, derfor hvert sit lovforslag.

De to lovforslag er sendt i høring i hvert sit lovforslag. Derfor er det også det mest rigtige de sendes til afstemning i hvert sit lovforslag.

I øvrigt bør I tænke jer godt om inden I evt. vedtager den mest unødvendige og uansvarlige motorvejsføring, Klode Mølle – Løvel stumpen langt udenom Viborg. Den vil ikke hjælpe udvikling i Skive og nordvest på som der påstås, de vælger den mest direkte vej ned over den nye omfartsvej ved Haderup og ny Sunds omfartsvej direkte i Herningmotorvejen når de skal syd på. De fleste søger mod øst gennem Viborg.

Alle peger på at O+ løsningen, en udvidelse af A13, er den bedste både økonomisk, klima og miljømæssigt, trafikmæssig, ødelægger og beslaglægger 250 hektar færre hektar natur, skov og landbrugsarealer. Den risikerer heller ikke forurening af drikkevands magasiner.

A13 den er der i forvejen og udvides kun nogle få meter i en af siderne og danner ikke en ny vej korridor ned gennem Jylland. Den er kortere og mest tidsbesparende. Vejdirektoratet er selv mest stemt for O+ løsningen selvom de ikke anbefaler nogen som de bør. Ministeriet for Grøn Trepert har anbefalet O+ løsningen, samt alle mulige andre fornuftige mennesker anbefaler denne.

Se nu bort fra, at der i forliget står motorvej, når en bedre og mere fornuftig løsning ligeledes er blevet grundigt undersøgt nemlig O+ løsningen. Ellers var den undersøgelse helt unødvendig og spild af millioner af kroner.

På forhånd tak og med venlig hilsen
Søren Riis Vester
Fallevej 46
8800 Viborg
s.vester@mail.dk
mobil 40377457

Til: Catherine Sofie Steen Christiansen (cac@trm.dk), Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Elisabeth Lautrup (elisabeth.lautrup@gmail.com)
Titel: Høringssvar til lov om anlæg af motorvej mellem Løvel og Klode mølle
Sendt: 21-08-2025 22:44

[EKSTERN E-MAIL] Denne e-mail er sendt fra en ekstern afsender.
Vær opmærksom på, at den kan indeholde links og vedhæftede filer, som ikke er sikre.

Til Transportministeren

Det fremgår ikke af lovforslaget, at motorvejen ikke opfylder kommissoriet. Motorvejen er forkortet.

Det fremgår heller ikke tydeligt, at motorvejen er det dårligste af de undersøgte alternativer til aflastning af øvrige motorveje.

Det fremgår heller ikke tydeligt, at den samfundsmæssige værdi er meget ringe. Og at der i fald den kan beregnes til at være positiv først er det ved en sammenhængende motorvej. Og den sammenhængende motorvej er ikke hverken vurderet eller besluttet. Der vil derfor ikke være gevinst ved motorvejens etablering.

Det fremgår ingen steder at en af de berørte vejforlægninger, der skal til at føres over eller under, er hærvejs vandreruten. En rute af national og international interesse, hvorfor det er vigtigt til baggrund for en beslutning at vide dette.

Bedste hilsner
Elisabeth Lautrup

Til: Catherine Sofie Steen Christiansen (cac@trm.dk), Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Søren Riis Vester (s.vester@mail.dk)
Titel: SV: Høringssvar til forslag til lov om anlæg af motorvej mellem Give - Billund vest og Klode Mølle - Løvel, udsættelse
Sendt: 21-08-2025 23:28
Bilag: Høringssvar til Høring over udkast til forslag til lov om anlæg af motorvej mellem Give og Billund Vest og forslag om anlæg af motorvej mellem Klode Mølle og Løvel 2.docx;

[EKSTERN E-MAIL] Denne e-mail er sendt fra en ekstern afsender.
Vær opmærksom på, at den kan indeholde links og vedhæftede filer, som ikke er sikre.

Til Transportministeriet
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Hermed vedhæftet Høringssvar til forslag til lov om anlæg af motorvej mellem Give – Billund Vest og Klode Mølle - Løvel.

Indsigelse mod at Lovforslagene om anlæg motorvejene Give – Billund Vest og Klode Mølle – Løvel fremsættes for Folketinget til oktober I.

Bekræft venligst modtagelsen af vores høringssvar.

Link til krak kort Skive – Vejle: <https://map.krak.dk/?c=56.128971,9.266263&z=9&mode=route&r=car;F00;-1;56.56673;9.032136;Skive;55.704846;9.53226;Vejle>
Den vej Skive vælger hvis de vil sydpå.

Med venlig hilsen
Søren Riis Vester
Fallevej 46
8800 Viborg
s.vester@mail.dk
mobil 40377457

Høringssvar til Høring over udkast til forslag til lov om anlæg af motorvej mellem Give og Billund Vest og forslag om anlæg af motorvej mellem Klode Mølle og Løvel.

Til: Transportministeriet
Departementet
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Indsigelse mod at Lovforslagene om anlæg motorvejene Give – Billund Vest og Klode Mølle – Løvel fremsættes for Folketinget til oktober I.

Lovforslagene bør udsættes grundet den nye EU – bestemmelse der ligger til grund for, at motorvejen Klode Mølle – Løvel er udsat yderligere 2 år.

En udsættelse af at lovforslaget fremsættes for Folketinget, vil være det eneste rigtige, indtil EU-bestemmelsen opfyldt.

Man bør samtidig gennemgå om det er den rigtige beslutning – om beslutningen med den vestlige linjeføring ikke er truffet på et forkert grundlag?

Man bør gennemanalysere 0+ løsningen, udvidelsen af A13 om ikke det er den der iflg. alle eksperter og rigtig mange høringssvar til fulde opfylder de trafikale behov i Midtjylland og for Viborg og omegn. Den kan nemt holdes indenfor budgetrammen og endog med forbedringer. 0+ løsningen kan igangsættes omgående uden yderligere prisstigninger.

RUNDT OM VIBORG

Minister sætter ord på årsagen til motorvejsforsinkelse

Det er en ny EU-bestemmelse, der ligger til grund for, at motorvejen omkring Viborg nu er udsat yderligere to år, forklarer transportminister Thomas Danielsen (V).

21 aug. 2025 kl. 14:09

Uffe Christian Salomonsen uffe@viborgfolkeblad.dk

Se nu bort fra, at der i forliget står motorvej, når en bedre og mere fornuftig løsning ligeledes er blevet grundigt undersøgt nemlig 0+ løsningen. Ellers var den undersøgelse helt unødvendig og spild af millioner af kroner.

På forhånd tak og med venlig hilsen
Søren Riis Vester
Fallevej 46
8800 Viborg
s.vester@mail.dk mobil 40377457

Til: Niels Fejer Christiansen (nfc@vd.dk), sgp1@vd.dk (sgp1@vd.dk), Catherine Sofie Steen Christiansen (cac@trm.dk), Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: tina petersen (tinapetersen10@gmail.com)
Titel: Høringssvar
Sendt: 21-08-2025 23:57

[EKSTERN E-MAIL] Denne e-mail er sendt fra en ekstern afsender.
Vær opmærksom på, at den kan indeholde links og vedhæftede filer, som ikke er sikre.

Høringssvar vedrørende Klode Mølle -Løvel og Give- Billund Vest

Klima og Parisaftalen

Jeg vil gerne udtrykke min bekymring over planerne om at anlægge dele af Hærvejsmotorvejen mellem Kolde Mølle og Løvel samt Give og Billund Vest.

Danmark har forpligtet sig til markante CO₂-reduktioner via Parisaftalen og nationale klimamål. Anlæg og udvidelse af motorveje fører til øget trafik, højere CO₂-udledninger og mere arealforbrug – det går direkte imod vores klimamæssige forpligtelser. Derudover er anlægsfasen i sig selv en massiv klimabelastning.

I stedet for at investere milliarder i fossil-baseret infrastruktur burde vi styrke den kollektive trafik og fremme grøn omstilling. Hærvejsmotorvejen er ikke fremtidssikret – den er et tilbageskridt.

Miljøkonsekvenser

Jeg ønsker at gøre opmærksom på de alvorlige miljøkonsekvenser ved Hærvejsmotorvejens planlagte dele.

Motorvejen vil fragmentere naturområder (desuden kulturlandskaber), true biodiversitet, skade dyrelivets bevægelsesmuligheder og forringe vandmiljøet. Disse naturværdier er allerede under pres. En ny motorvej forværrer situationen og underminerer vores ansvar for at beskytte fremtidige generationers adgang til intakt natur.

Vi bør ikke bygge flere motorveje, men derimod prioritere grøn transport og genopretning af natur!

Mikroplast fra veje og dæk

Det er stærkt bekymrende, at mikroplastforurening ikke indgår som et centralt hensyn i planlægningen af Hærvejsmotorvejen.

Vejtrafik er en af de største kilder til mikroplast i naturen, især gennem dæk- og vejbelægning. En ny motorvej vil forværre problemet markant og føre til spredning til jord, vandmiljø og fødekæder.

Mikroplast har alvorlige og langvarige konsekvenser for både miljø og menneskers sundhed – vi kan ikke bygge os ud af trængsel ved at forværre en anden krise.

Sundhedskonsekvenser og luftforurening

Jeg protesterer mod planerne om Hærvejsmotorvejen og fremhæver de sundhedsmæssige konsekvenser, som motorveje medfører for de nærtboende.

Støj, partikelforurening og luftbårne emissioner er dokumenteret skadelige for helbredet. De bidrager til stress, søvnproblemer, forhøjet blodtryk og nedsat livskvalitet. Det er urimeligt, at beboere i nærområderne skal betale den sundhedsmæssige pris for en vej, de ikke har efterspurgt.

Der må tages større hensyn til folkesundheden, når store infrastrukturprojekter planlægges.

Støj og livskvalitet

De støjgener, som en ny motorvej vil medføre for beboerne langs strækningerne Kolde Mølle – Løvel og Give – Billund Vest.

Vejstøj er ikke blot et irritationsmoment – det er et sundhedsproblem. Mange bliver pålagt daglige gener i deres hjem, have og nærområde. Det påvirker søvn, trivsel og mentale helbred. Selvom der ofte loves støjvolde og støjdæmpning, er erfaringen, at støjbelastningen stadig bliver markant.

Vi bør tænke i støjreduktion, ikke støjforøgelse – og derfor droppe disse vejprojekter.

Ejendomsværdiskat og værditab

Hærvejsmotorvejen vil føre til betydelige værditab for ejendomme langs strækningen – et aspekt, som sjældent behandles seriøst i planlægningsfasen.

En motorvej i nærheden af ens bolig betyder ofte store fald i ejendomsværdien – både pga. støj, udsigt, forurening og oplevet tryghedstab. Dette fører til økonomiske konsekvenser for boligejere og potentielle skævheder i ejendomsværdiskatten.

Det er ikke rimeligt, at borgerne skal bære økonomiske tab for et projekt, som primært har nationale, og ikke lokale, hensyn.

Med venlig hilsen

Tina Petersen
Ravningvej 17
6040 Egtved

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Catherine Sofie Steen Christiansen (cac@trm.dk)
Cc: Dansk Erhverv (hoeringssager@danskerhverv.dk), Jesper Kronborg (jek@danskerhverv.dk), Jesper Højte Stenbæk (jhs@danskerhverv.dk)
Fra: Kristian Baasch Pindbo (kbpi@danskerhverv.dk)
Titel: VS: Ekstern: Ekstern høring af forslag til lov om anlæg af motorvej mellem Give og Billund Vest og forslag til lov om anlæg af motorvej mellem Klode Mølle og Løvel
E-mailtitel: VS: Ekstern: Ekstern høring af forslag til lov om anlæg af motorvej mellem Give og Billund Vest og forslag til lov om anlæg af motorvej mellem Klode Mølle og Løvel (Id nr.: 488731)
Sendt: 21-08-2025 14:48
Bilag: Eksternt høringsbrev.pdf; Høringsliste.pdf; Forslag til lov om anlæg af motorvej mellem Billund og Give, godkendt den 30. juni 2025, version den 1. juli.pdf; Forslag til lov om anlæg af motorvej mellem Klode Mølle og Løvel - godkendt den 30. juni 2025, version den 1. juli 2025.pdf; Høringssvar fra Dansk Erhverv - udkast til lovforslag - motorvej ml. Give og Billund Vest samt Klode Mølle og Løvel_21.08.2025.pdf;

[EKSTERN E-MAIL] Denne e-mail er sendt fra en ekstern afsender.
Vær opmærksom på, at den kan indeholde links og vedhæftede filer, som ikke er sikre.

Transportministeriet
Att.: Catherine Christiansen

Hermed fremsendes Dansk Erhvervs høringssvar til forslag til lov om anlæg af motorvej mellem Give og Billund Vest og forslag til lov om anlæg af motorvej mellem Klode Mølle og Løvel.

Med venlig hilsen

Kristian Baasch Pindbo
Fagchef for tung transport

M.: +4522650933
T.: +4533746089
KBPI@DANSKERHVERV.DK



[DE.logo.jpg](#)

Dansk Erhverv er erhvervsorganisation og arbejdsgiverforening for et af verdens mest handlekraftige erhvervsliv.
Vi handler på vegne af 18.000 medlemsvirksomheder og 100 brancheforeninger.
Det er vores vision, at Danmark skal være verdens bedste land at drive virksomhed i. Det starter med erhvervslivets rammevilkår.

DANSK ERHVERV
Børsgade 4
DK-1215 København K

CVR nr. 43232010
info@danskerhverv.dk
T. +45 3374 6000

www.danskerhverv.dk

[Dansk Erhverv - Læs mere](#)

Fra: Catherine Sofie Steen Christiansen <cac@trm.dk>

Sendt: 4. juli 2025 11:45

Emne: Ekstern: Ekstern høring af forslag til lov om anlæg af motorvej mellem Give og Billund Vest og forslag til lov om anlæg af motorvej mellem Klode Mølle og Løvel (Id nr.: 488731)

Nogle personer, der har modtaget denne meddelelse, modtager sjældent mails fra cac@trm.dk. [Få mere at vide om, hvorfor dette er vigtigt](#)

Til rette vedkommende

Se vedlagte høring over forslag til lov om anlæg af motorvej mellem Give og Billund Vest og forslag til lov om anlæg af motorvej mellem Klode Mølle og Løvel.

Med venlig hilsen

Catherine Christiansen

Fuldmægtig

Transportministeriet

Ministry of Transport

Vej- og Brokontoret

Frederiksholms Kanal 27 F

DK-1220 København K

+ 45 21 31 15 31

cac@trm.dk

www.trm.dk



Transportministeriet

Departementet

Til høringsparterne på vedlagte høringsliste

4. juli 2025
2025 - 1912

Transportministeriet
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00
trm@trm.dk
www.trm.dk

Høring over udkast til forslag til lov om anlæg af motorvej mellem Give og Billund Vest og forslag til lov om anlæg af motorvej mellem Klode Mølle og Løvel

Transportministeriet forventer i denne folketingssamling at fremsætte vedlagte udkast til ovennævnte lovforslag.

I lovudkastet indgår i det væsentlige følgende ændringer:

Lovforslagene bemyndiger transportministeren til at anlægge en motorvej mellem Give og Billund Vest og en motorvej mellem Klode Mølle og Løvel.

Formålet er således blandt andet at skabe hjemmelsgrundlaget for etablering af motorvej mellem rute 18 ved Give og rute 28/30 Grinstedvej i Billund Vest. Ligeledes bemyndiges transportministeren til at nedlægge dele af statsvejen Farrevej (rute 30), nedklassificere en delstrækning af Billundvej (rute 30), omlægge jernbanen Vejle - Herning på en ca. 1 km lang strækning omkring jernbanens krydsning med motorvejsprojektet og anlægge og omlægge kommunale veje og stier samt private veje og fællesveje. Motorvejsprojektet vil forbedre fremkommeligheden for vejtrafikken på strækningen fra Give til Billund.

Formålet er herudover at skabe hjemmelsgrundlaget for etablering af et vejanlæg, så der kan etableres en ny motorvej, der dels skaber forbedret vejforbindelse i Midtjylland, samt dels aflaste rute 13 og E45. Ligeledes bemyndiges transportministeren til at nedklassificere delstrækninger af rute 12, rute 13 og rute 16, omlægning af jernbanen Langå - Struer på en ca. 800 m lang strækning mellem Viborg og Sparkær og anlægge og omlægge kommunale samt private veje og fællesveje.

Baggrunden for lovforslagene er aftalen af 28. juni 2021 mellem regeringen (Socialdemokratiet), Venstre, Dansk Folkeparti,



Side 2/2

Socialistisk Folkeparti, Radikale Venstre, Enhedslisten, Det Konservative Folkeparti, Nye Borgerlige, Liberal Alliance, Alternativet og Kristendemokraterne om Infrastrukturplan 2035. Enhedslisten og Alternativet er ikke med i denne del af aftalen. Ligeledes er Nye Borgerlige ikke længere en del af aftalen.

For lovforslaget om anlæg af motorvej mellem Give og Billund Vest er baggrunden ligeledes aftalen af 13. december 2016 om Udmøntning af midler til undersøgelse af en ny midtjysk motorvej mellem daværende regering (Venstre, Liberal Alliance og Konservativ Folkeparti), Socialdemokratiet, Dansk Folkeparti, Radikale Venstre og Socialistisk Folkeparti.

Lovforslagene skal dermed være med til at udmønte infrastrukturplanen.

Lovforslagene vil blive slået sammen, inden det samlede lovforslag efter planen fremsættes for Folketinget til oktober I. Men de to projekter sendes i høring i hvert sit lovforslag.

Ved afgivelse af høringssvar samtykkes til offentliggørelse af høringssvaret, herunder afsenders navn og adresse, medmindre regler om beskyttelse af personoplysninger indebærer, at høringssvar eller dele heraf ikke kan offentliggøres. Høringssvaret vil blive offentliggjort på Høringsportalen.dk og Folketinget.dk i forbindelse med oversendelse af høringsmaterialet til Folketingets Transportudvalg.

Transportministeriet skal venligst bede om eventuelle bemærkninger

senest den 21. august 2025.

Høringssvar bedes sendt til cac@trm.dk og trm@trm.dk.

Spørgsmål vedrørende høringen kan stilles til Catherine Christiansen på mail cac@trm.dk og telefon 21311531.

Med venlig hilsen

Catherine Christiansen

Transportministeriet
Att.: Catherine Christiansen
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Den 21. august 2025

Høringssvar vedr. udkast til forslag til lov om anlæg af motorvej mellem Give og Billund Vest og forslag til lov om anlæg af motorvej mellem Klode Mølle og Løvel

Dansk Erhverv har modtaget høringen d. 4. juli 2025 og takker for muligheden for at afgive høringssvar til de to lovforslag.

Dansk Erhverv støtter begge lovforslag og bakker entydigt op om gennemførelsen af de to projekter.

Da de to anlægsprojekter kun udgør delstrækninger i det samlede Hærvejsmotorvejsprojekt, skal Dansk Erhverv understrege, at det er afgørende, at hele projektet realiseres for at indløse de fulde gevinster og skabelsen af et mere robust og sammenhængende motorvejsnet i Jylland. Gennemførelsen af hele Hærvejsmotorvejen er vigtigt for at reducere trængslen på de eksisterende og hårdt belastede hovedkorridorer samt styrke mobiliteten og fremkommeligheden for både erhvervs-transporter og privatbilisme. Vi opfordrer derfor til, at der bliver truffet politisk beslutning om hele projektet, og at der bliver afsat de nødvendige midler.

Ovenstående skal ses i direkte forbindelse med en klar opfordring til, at der fra politisk side inden alt for længe bliver igangsat et arbejdet med planlægningen af dansk infrastruktur efter 2035, hvor den gældende forlig om *Infrastrukturplan 2035* udløber. En langsigtet planlægning bundet i flere hensyn. Det sikrer dels, at vi undgår uhensigtsmæssige stop-and-go effekter i planlægningen og anlæggelsen af infrastrukturen, som desværre prægede perioden op til indgåelsen af *Infrastrukturplan 2035*. Og dels skaber det sikkerhed og stabilitet for erhvervslivets investeringer, ligesom anlægsindustrien og relaterede aktører (fx rådgivende ingeniørfirmaer mv.) har brug for langsigtede rammevilkår.

Særligt i relation til projektet mellem Give og Billund Vest vil vi fremhæve betydningen af Billund Lufthavn og tilgængeligheden dertil. Billund Lufthavn er ikke blot en regional, men en national prioritet med betydelig passagertrafik og fragtrafik. Lufthavnen er Danmarks næststørste internationale lufthavn, med et årligt bidrag til dansk eksport på 21 mia. kr. og 2.700 fuldtidsjobs i turismesektoren. Hertil kommer, at 34 pct. af Danmarks samlede eksport skabes inden for 90 minutters kørsel fra lufthavnen, og at 400.000 eksportrelaterede jobs findes i samme radius.

DANSK ERHVERV

For begge projekter er det samtidig væsentligt, at infrastrukturen fremtidssikres til anvendelse af dobbelttrailere. Disse lastbilvogntog udgør en mere effektiv og klimavenlig transportform, og anlæggene bør derfor fra start dimensioneres til denne standard.

Dansk Erhverv bakker op om de to lovforslag og opfordrer til, at der sikres en helhedsorienteret beslutning om den fulde Hærvejsmotorvej samt arbejdes langsigtet med en infrastrukturplan for tiden efter 2035.

Med venlig hilsen

A handwritten signature in blue ink that reads "Kristian Pindbo".

Kristian Baasch Pindbo
Fagchef for tung transport

Til: Catherine Sofie Steen Christiansen (cac@trm.dk), Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Poul Engholm (poulengholm@gmail.com)
Titel: Høringssvar - Midtjysk Motorvej motorvej
Sendt: 21-08-2025 14:15
Bilag: Høringssvar til Anlægslov Klode Mølle - Løvel.pdf;

[EKSTERN E-MAIL] Denne e-mail er sendt fra en ekstern afsender.
Vær opmærksom på, at den kan indeholde links og vedhæftede filer, som ikke er sikre.

Foreningen "Hærvejsmotorvej NejTak" fremsendte hermed høringssvar til forslag til lov om anlæg af motorvej mellem Klode Mølle og Løvel. Høringssvaret er vedhæftet.

Med venlig hilsen
på vegne af "Hærvejsmotorvej NejTak"
Poul Engholm, Kokær 6, 8800 Viborg

Viborg 21.08.25

Høringssvar til **Forslag til Lov om anlæg af motorvej mellem Klode Mølle og Løvel.**

Anlægsloven skal afvises. Projektet kan ikke betale sig.

Ifølge Vejdirektoratet er dette projekt rentabelt, hvis det har en positiv nettonutidsværdi og en intern rente, der er højere end 3,2 %. (www.vejdirektoratet.dk/projekt/motorvej-klode-moelle-viborg-loevel/samfundsokonomi).

I lovforslagets bemærkninger pkt. 5.1.1 er projektets nettonutidsværdi oplyst til at være +1.272 mio. kr. og den interne rente er 1,5 %.

Med andre ord: denne motorvej er en dårlig investering for samfundet.

Den gennemføres kun fordi nogle motorvejsglade trafikordførere i juni 2021 syntes det var en god idé og sørgede for at få den med i et trafikforlig. Siden da har ingen nok så gode argumenter kunnet ændre ved den beslutning for "en aftale er en aftale", og den er forligspartierne nu "tvunget" til at gennemføre. Med andre ord har efterfølgende nye oplysninger end ikke givet anledning til blot at sætte spørgsmålstejn ved den indgåede aftale.

Anlægsloven skal afvises. Den er i modstrid med EU-lovgivningen.

I Transportministeriets annoncering af høringen om denne anlægslov omtales motorvejsstrækningerne Klode Mølle-Løvel og Billund-Give som 2 etaper af Midtjysk Motorvej.

I Vejdirektoratets rapport nr. 456-2013 fra december 2013 om "Strategisk analyse af mulige linjeføringer" ses de to vejstrækninger benævnt som hhv. etape 2 og etape 4 af den Midtjyske Motorvej mellem Haderslev og Hobro.

I Infrastrukturforlig 2035 (IP35) står der "at den resterende del af den midtjyske motorvej kan prioriteres som led i kommende infrastrukturplaner efter 2035".

Der er således ingen tvivl om, at de to motorvejsstrækninger er en del af et større projekt, der blot afventer beslutning om finansiering.

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

En samlet strategisk miljøvurdering er ikke ligegyldig. Den skal afdække, om der i det samlede projekt er væsentlige miljøhensyn, der gør at projektet skal opgives eller ændres, eller om der findes alternative løsninger. En strategisk miljøvurdering skal også bringes i offentlig høring, så offentlighedens syn på en ny motorvej og dens mulige placering kan komme til politikernes kendskab.

En samlet strategisk miljøvurdering af den Midtjyske Motorvej vil vise, at der er store miljømæssige udfordringer i etape 1, 3 og 5, hvor motorvejen f.eks. skal føres direkte igennem Natura2000 områder.

Beslutter Folketinget med nærværende anlægslov at påbegynde etaperne 2 og 4 uden at kende de miljømæssige udfordringer for de resterende etaper, lukker man ikke blot øjnene for de miljøproblemer, som videreførelsen af motorvejen vil medføre; man forbrøder sig også mod EU-lovgivningen.

Den Midtjyske Motorvej skal gentænkes.

Der er således al mulig grund til at stoppe op og undersøge, om hele den Midtjyske Motorvej er et miljømæssigt fornuftigt projekt, eller om der er alternative løsninger med færre miljømæssige omkostninger, som lige så effektivt kan løse de trafikale udfordringer ned gennem Jylland.

Det er oplagt at se på, om man kan mindske de miljø- og klimamæssige omkostninger og opnå en lige så effektiv løsning ved at opgradere det eksisterende vejnet:

For etape 2 viser Vejdirektoratets MKV-rapport ret entydigt, at det på alle parametre vil være en fordel at opgradere rute 13 til en motortrafikvej, og at det også vil give en fuldt tilfredsstillende afvikling af den forventede trafik – både nu og langt ud i fremtiden.

For etape 1 vil et blik på kortet vise, at dette sandsynligvis også vil være gældende her.

For etape 3 vil en motortrafikvej ad rute 13 kunne anvendes frem til Hampen Sø, hvorfra den vil kunne videreføres til Give ad rute 176.

Om etape 1 og etape 3 kan man selvfølgelig ikke vide noget helt præcist, fordi man ikke har villet gennemføre den EU-lovpligtige Strategiske Miljøvurdering af hele den Midtjyske Motorvej.

Den danske forligskultur stækker Folketingets beslutningskompetence.

Folketingets forligskultur reducerer Folketinget til et gummistempel på aftaler, der er indgået mellem ganske få transportordførere i en lukket kreds. De enkelte folketingsmedlemmer kan godt glemme egne holdninger – de tvinges til at gå med på alle de kompromisser og studehandler, som deres repræsentanter i infrastrukturforliget har indgået.

Forligskulturen forsvares med, at den sikrer stabilitet i lovgivningen - den er rationel. Men den er også gift for folkestyret, for den stiller sig i vejen for, at beslutninger kan påvirkes af ny viden, og den gør politikerne tonedøve over for den folkelige debat.

Når et forlig er indgået, så står det ikke til at ændre. En aftale er en aftale!

Det er især problematisk ved komplicerede forlig som Infrastrukturplan 2035, som består af en blanding af projekter, som alle kan være enige om nødvendigheden af, og så en række projekter, som der ikke umiddelbart er enighed om, men som aftales på plads efter devisen ”hvis I stemmer for vores ønsker, så stemmer vi også for jeres ønsker”. På den måde kan man få projekter med, som der reelt ikke er et flertal, der ønsker. De motorvejsglade har fået deres motorveje, og de jernbaneglade har fået deres skinner.

Forligsmagerne har fået deres forlig i hus, og Folketinget bliver ikke bedt om at behandle og godkende forliget. Det bliver blot orienteret.

Naturen, menneskene, miljøet og klimaet er der ingen, der har tænkt på.

Den danske forligskultur svækker borgernes mulighed for at blive hørt.

Når Folketinget behandler lovforslag, er det muligt for offentligheden at kommentere forslagene og evt. få foretræde for det udvalg, der behandler forslaget, inden der træffes beslutninger. Borgernes synspunkter kan indgå i politikernes drøftelser og påvirke beslutningerne.

Den mulighed eksisterer ikke i forhold til politiske forlig. Her kommer beslutningerne først til offentlighedens kendskab, når de er truffet, og der reelt ikke kan ændres på beslutningerne.

For trafikprojekterne i IP35 arrangeres der ganske vist høringer af borgerne, organisationer og andre myndigheder, men høringssvarene medfører kun sjældent ændringer i de vedtagne projekter, fordi politikerne har låst sig selv fast i en forligstekst, der ikke kan ændres.

For etape 2 Klode Mølle-Løvel betyder det, at politikerne overhovedet ikke vil diskutere den alternative 0+løsning, blot fordi der i forligsteksten står ”motorvej”.

Infrastrukturplan 2035 bør genåbnes.

Særligt grelt er det, når man ved forligsindgåelsen har meget lidt viden om konsekvenserne af det samlede forlig og forligets enkelte dele. Det gælder da i særdeleshed ved store trafikprojekter, hvor man først efterfølgende skal i gang med undersøgelser af de enkelte projekters indvirkning på natur, mennesker, miljø og klima.

Ved indgåelse af Infrastrukturplan 2035 kendte aftaleparterne end ikke til Vejdirektoratets CO₂-beregninger for anlæg og vedligehold af projekterne. De hemmeligholdte tal kom først frem efter forliget var indgået. Det er dybt kritisabelt.

Alene vejprojekterne stod til at udlede mere end 3 mio ton CO₂. Og det tal holder endda ikke.

For i MKV-rapporten fra 2024 for etape 2 af Midtjysk Motorvej, som denne anlægslov omhandler, er CO₂-udledningen angivet til at være op til 20 % højere end de hemmeligholdte tal ved forligsaftalen i 2021.

For den midtjyske motorvejs etape 2 fra Klode Mølle til Løvel betyder forligskulturen endvidere, at politikerne afskæres fra at stemme for den objektivt bedste løsning af de tre muligheder, som Vejdirektoratet har undersøgt.

Derfor skal infrastrukturaftalen genåbnes, så vi

- kan få justeret klimaberegningerne for projekterne,
- kan få gennemført den Strategiske Miljøvurdering af hele den midtjyske motorvej, som krævet i EU-lovgivningen, og
- kan få fjernet den tekstlige formulering, der forhindrer valget af den bedste (og billigste) trafikløsning på etape 2 af den midtjyske motorvej.

Motorvejen er en fare for drikkevandet.

Den supplerende MKV bagatelliserer det faktum, at motorvejen på lange strækninger passerer hen over Viborgs 2 største og vigtigste grundvandsmagasiner. De afværgeforanstaltninger, der foreslås er helt utilstrækkelige til at sikre grundvandet mod forurening af vejvand fra motorvejen.

En 50 cm bred kantopsamling og efterfølgende opsamling, filtrering og nedsivning kan måske være godt nok ved stille regnvejr, hvor der ikke er trafik på motorvejen. Men når der er trafik på en regnvåd motorvej, så viser svenske undersøgelser, at 40-60 % af det beskidte vejvand slynges 2-40 meter væk fra vejen (Blomquist, G. og Johansson, Swedish National Road and Transport Research Institute).

Så halvdelen af det forurenede vejvand slynges altså ud på de omgivende arealer og siver ubehandlet ned til grundvandet. Og der er her tale om forurening fra udstødning, dækstøv, bremsestøv, asfaltslitage m.m. indeholdende mikroplast, tungmetaller, PFAS og andet skidt.

Grundvandet ligger i disse områder ca. 25 meter nede, og da der er tale om sandjord uden sammenhængende beskyttende lerlag, vil forureningen fra vejvandet begynde at nå ned til grundvandet ca. 6 år efter, motorvejen er taget i brug – dvs. i 2038 (jf. nedsivningstal fra KU og GEUS).

Disse problemer omtales hverken i MKV eller i den supplerende MKV, og der beskrives ingen initiativer til afværgeforanstaltninger.

Det er at spille hasard med Viborgs drikkevand, og endnu en god grund til at opgive dette motorvejsprojekt.

Motorvejens støjbelastning er undervurderet.

Det er et demokratisk problem, at det beslutningsgrundlag om støjbelsatning, som Vejdirektoratets giver politikerne, er misvisende.

MKV-rapportens beregning af støjbelastningen viser ikke de faktiske støjgener. Det skyldes, at Vejdirektoratet angiver støjbelastningen som et gennemsnit af den lave natbelastning og den høje dagbelastning hen over året.

Støjbelastningen midt på dagen, hvor der er mest trafik, er retvisende for de reelle støjgener, og den er markant højere end dette gennemsnit. At der er stille om natten, gør det jo ikke lettere at udholde den kraftige støj midt på dagen.

Vejdirektoratets beregninger medtager endvidere ikke den strukturbårne lavfrekvente vejstøj.

Vejdirektoratet anvender sin egen helbredsmæssig støjbelastningsgrænse på 58 dB, som er højere end både WHO's (53 dB), og Miljøstyrelsens (52 dB).

Støjisoleringsordningen er utilstrækkelig.

De misvisende støjberegninger er et problem, fordi det er Vejdirektoratet, der ud fra deres teoretiske beregninger udpeger de ejendomme, der betragtes som "særligt støjramte".

Det bør være uafhængige eksperter, der udpegede disse ejendomme på baggrund af konkrete støjmålinger, når motorvejen er i fuld drift.

Støjisoleringsordningen bør være fuldt dækkende og ikke kun et tilskud. Det er ikke rimeligt, at de borgere, der bliver ramt af samfundsskabt støj, selv skal betale en del af udgifterne for afhjælpning af de gener, de påføres.

Det bør også være muligt at få værditabserstatning for de udendørs støjgener, som det f.eks. er gældende for støjgener fra vindmøller.

Muligheden for ansøgning om støjisolering bør gælde, indtil motorvejens fulde kapacitet er nået, og fristen for gennemførelsen skal fastsættes i forhold til en ansøgnings godkendelsestidspunkt.

Der bør være klagemuligheder både i forhold til udpegningen af ejendomme og i forhold til godkendelse af ansøgning om isolering.

Motorvejen er en barriere for naturen og for menneskene.

Motorvejen skaber barrierer i naturen – det gør andre veje ikke.

Det er f.eks. tankevækkende, at den oprindelige MKV indeholdt mange flere faunapassager end den MKV, Folketinget nu vil godkende. Af økonomiske årsager har trafikordførerne skåret ned på de oprindelige afværgeforanstaltninger.

Det er endvidere tankevækkende, at man ikke ved, om de afværgeforanstaltninger, som man agter at gennemføre for at beskytte damflagermusene, når de om foråret søger ud fra Mønsted og Daugbjerg kalkgruber, har den den forventede virkning. Man håber blot på, at det, man har tænkt sig at gøre, virker.

Det er fint, at man sikrer, at odderne fortsat kan finde føde. Men motorvejen blokerer deres spredningskorridorer. Det kan på sigt være problematisk for bevarelsen af en sund odderbestand, at motorvejen på den måde forhindrer genudveksling og biodiversitet.

Det samme gælder talrige andre dyrearter, der er vant til at færdes på tværs af den midtjyske højderyg, og som nu bremses af en "berlinmur" hele vejen ned gennem Jylland.

Motorvejen skaber barrierer mellem lokalsamfund – andre veje gør det modsatte.

Mange små lokalsamfund vil opleve, at det bliver vanskeligere af fastholde det lokale samarbejde om skole, sport og fritid, når motorvejen kommer imellem og giver længere transport. Det vil især gå ud over børnene, når den sædvanlige vej til skole og fritidsaktiviteter bliver lukket og skolevejen bliver mere end dobbelt så lang.

Motorvejen siges at binde landet sammen – det gør andre veje vel også.

Man behøver ikke en motorvej for at binde Danmark sammen – og for at binde Danmark sammen med resten af verden.

Motorveje øger mobiliteten, men i hvor høj grad? Vi oplever at komme hurtigere af sted. Men i virkeligheden er det ganske få minutter vi sparer.

I stedet for øger den højere hastighed på motorvejene vores udgifter til drivstof og nedslidning af bilerne, og den højere hastighed øger bilernes CO2-udledning – uanset hvilken drivkraft vi bruger.

På vegne af Hærvejsmotorvej NejTak

Poul Engholm
Kokær 6
8800 Viborg.

Til: Catherine Sofie Steen Christiansen (cac@trm.dk), Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Cc: Emil Drevsfeldt Nielsen (emni@danskmetal.dk)
Fra: Sara Lützen (salu@danskmetal.dk)
Titel: Høringssvar Dansk Metal: Høring af forslag til lov om anlæg af motorvej mellem Give og Billund Vest og forslag til lov om anlæg af motorvej mellem Klode Mølle og Løvel
Sendt: 21-08-2025 13:49
Bilag: Høringssvar til høring af forslag til lov om anlæg af motorvej mellem Give og Billund Vest og forslag til lov om anlæg af motorvej mellem Klode Mølle og Løvel. Dansk Metal.pdf;

[EKSTERN E-MAIL] Denne e-mail er sendt fra en ekstern afsender.
Vær opmærksom på, at den kan indeholde links og vedhæftede filer, som ikke er sikre.

Til Transportministeriet

Hermed sender jeg Dansk Metals høringssvar til Høring af forslag til lov om anlæg af motorvej mellem Give og Billund Vest og forslag til lov om anlæg af motorvej mellem Klode Mølle og Løvel.

Såfremt vedhæftede giver anledning til spørgsmål, står vi til rådighed.

Med venlig hilsen

Sara Lützen

Erhvervspolitisk konsulent

Direkte 33632248

Mobil 20372670

Mail salu@danskmetal.dk



Formandssekretariatet
Forbundshuset
Molestien 7
2450 København SV
Telefon 33632000
[Besøg vores hjemmeside](#)
[Følg os på Facebook](#)

Dansk Metal: Vi passer på dine data – læs vores [privatlivspolitik](#)



Transportministeriet
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K
Att: cac@trm.dk og trm@trm.dk

Formandssekretariat
Emil Drevsfeldt Nielsen
Erhvervspolitisk chef
Telefon +45 22293521
emni@danskmetal.dk
danskmetal.dk

21. august 2025

Høring over udkast til forslag til lov om anlæg af motorvej mellem Give og Billund Vest og forslag til lov om anlæg af motorvej mellem Klode Mølle og Løvel

Dansk Metal takker for muligheden for at afgive bemærkninger til Transportministeriet til ovennævnte høring. Dansk Metal giver et samlet høringssvar for de to lovforslag om anlæg af motorvej.

For Dansk Metal er det vigtigt, at vores infrastruktur er med til at binde hele Danmark sammen, da velfungerende infrastruktur er en forudsætning for et fleksibelt arbejdsmarked, som det danske. Trængsel på de danske veje må ikke skabe manglende fremkommelighed, som forhindrer godstransport og pendlere til og fra arbejde i at komme frem. Vi kan desværre se, hvordan trængsel flere steder i landet, presser vejnettet til det maksimale og skaber udfordringer landet over.

På denne baggrund er vi i Dansk Metal derfor positive over for Infrastrukturplan 2035 fra juni 2021. Infrastrukturplanen er med til at sikre en nødvendig udbygning af vores vejnet, så det kan håndtere det stigende pres fra både private pendlere og godstransport og binde Danmark bedre sammen.

Derfor hilser Dansk Metal regeringens lovforslag om anlæg af motorvej mellem Givø og Billund Vest og forslag til lov om anlæg af motorvej mellem Klode Mølle og Løvel velkommen, så etablering af motorvej kan påbegyndes. Anlæg af de to motorveje vil sikre bedre fremkommelighed og aflastning af andre centrale vejstrækninger i Jylland.

Såfremt ovenstående giver anledning til spørgsmål eller kommentarer, står vi naturligvis til rådighed.

Med venlig hilsen

Ernst O. Niebuhr

Emil Drevsfeldt Nielsen
Erhvervspolitisk chef

Til: cacc@trm.dk (cacc@trm.dk), Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Cc: Emil Drevsfeldt Nielsen (emni@danskmetal.dk)
Fra: Sara Lützen (salu@danskmetal.dk)
Titel: Høringssvar Dansk Metal: Høring af forslag til lov om anlæg af motorvej mellem Give og Billund Vest og forslag til lov om anlæg af motorvej mellem Klode Mølle og Løvel
Sendt: 21-08-2025 13:44
Bilag: Høringssvar til høring af forslag til lov om anlæg af motorvej mellem Give og Billund Vest og forslag til lov om anlæg af motorvej mellem Klode Mølle og Løvel. Dansk Metal.pdf;

[EKSTERN E-MAIL] Denne e-mail er sendt fra en ekstern afsender.

Vær opmærksom på, at den kan indeholde links og vedhæftede filer, som ikke er sikre.

Til Transportministeriet

Hermed sender jeg Dansk Metals høringssvar til Høring af forslag til lov om anlæg af motorvej mellem Give og Billund Vest og forslag til lov om anlæg af motorvej mellem Klode Mølle og Løvel.

Såfremt vedhæftede giver anledning til spørgsmål, står vi til rådighed.

Med venlig hilsen

Sara Lützen

Erhvervspolitisk konsulent

Direkte 33632248

Mobil 20372670

Mail salu@danskmetal.dk



Formandssekretariatet

Forbundshuset

Molestien 7

2450 København SV

Telefon 33632000

[Besøg vores hjemmeside](#)

[Følg os på Facebook](#)

Dansk Metal: Vi passer på dine data – læs vores [privatlivspolitik](#)



Transportministeriet
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K
Att: cacc@trm.dk og trm@trm.dk

Formandssekretariat
Emil Drevsfeldt Nielsen
Erhvervspolitisk chef
Telefon +45 22293521
emni@danskmetal.dk
danskmetal.dk

21. august 2025

Høring over udkast til forslag til lov om anlæg af motorvej mellem Give og Billund Vest og forslag til lov om anlæg af motorvej mellem Klode Mølle og Løvel

Dansk Metal takker for muligheden for at afgive bemærkninger til Transportministeriet til ovennævnte høring. Dansk Metal giver et samlet høringssvar for de to lovforslag om anlæg af motorvej.

For Dansk Metal er det vigtigt, at vores infrastruktur er med til at binde hele Danmark sammen, da velfungerende infrastruktur er en forudsætning for et fleksibelt arbejdsmarked, som det danske. Trængsel på de danske veje må ikke skabe manglende fremkommelighed, som forhindrer godstransport og pendlere til og fra arbejde i at komme frem. Vi kan desværre se, hvordan trængsel flere steder i landet, presser vejnettet til det maksimale og skaber udfordringer landet over.

På denne baggrund er vi i Dansk Metal derfor positive over for Infrastrukturplan 2035 fra juni 2021. Infrastrukturplanen er med til at sikre en nødvendig udbygning af vores vejnet, så det kan håndtere det stigende pres fra både private pendlere og godstransport og binde Danmark bedre sammen.

Derfor hilser Dansk Metal regeringens lovforslag om anlæg af motorvej mellem Giv og Billund Vest og forslag til lov om anlæg af motorvej mellem Klode Mølle og Løvel velkommen, så etablering af motorvej kan påbegyndes. Anlæg af de to motorveje vil sikre bedre fremkommelighed og aflastning af andre centrale vejstrækninger i Jylland.

Såfremt ovenstående giver anledning til spørgsmål eller kommentarer, står vi naturligvis til rådighed.

Med venlig hilsen

Ernst O. Niebuhr

Emil Drevsfeldt Nielsen
Erhvervspolitisk chef

Til: Catherine Sofie Steen Christiansen (cac@trm.dk), Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: DN Ikast-Brande (ikast-brande@dn.dk)
Titel: Høringssvar til forslag til "Lov om anlæg af motorvej mellem Klode Mølle – Løvel"
Sendt: 21-08-2025 19:13
Bilag: IB Høringssvar til forslag til lov om anlæg af motorvej mellem Klode Mølle.docx.pdf;

[EKSTERN E-MAIL] Denne e-mail er sendt fra en ekstern afsender.
Vær opmærksom på, at den kan indeholde links og vedhæftede filer, som ikke er sikre.

Hej

Vedhæftet mailen er DN Ikast-Brandes Høringssvar til forslag til "Lov om anlæg af motorvej mellem Klode Mølle – Løvel" bilag 265

Venlig hilsen
Maria Mosegaard Mortensen
Forperson DN Ikast-Brande

Dato: d. 21. August 2025

Til Transportministeriet



Danmarks
Naturfredningsforening

Masnedøgade 20
2100 København Ø
Telefon: 39 17 40 00
Mail: dn@dn.dk

Høringssvar til forslag til "Lov om anlæg af motorvej mellem Klode Mølle – Løvel" bilag 265

Danmarks Naturfredningsforening (DN) og DN's lokalafdeling Ikast-Brande har følgende kommentarer til forslag til "Lov om anlæg af motorvej mellem Klode Mølle til Løvel".

DN anerkender behovet for en forbedring af infrastruktur for at fastholde og udbygge den positive udvikling i Ikast- Brande kommune.

DN mener, at delstrækningen af " Den midtjyske Motorvej" i reduceret løsning vest om Viborg mellem Klode Mølle og Løvel, er en samfundsøkonomisk negativ løsning til forbedring af infrastrukturen.

Investeringerne, omkostningerne, ressourceforbrug og indgreb i naturområder står ikke mål med udbyttet, hverken samfundsmæssigt, naturværdimæssigt, råstofmæssigt eller arealanvendelsesmæssigt.

Begrundelser

Vejdirektoratet har fået udarbejdet mange rapporter og detaljerede projektbeskrivelser med tilhørende miljøkonsekvensvurderinger, hvor der vurderes på flere forskellige økonomiske parametre:

- **Den samfundsøkonomiske gevinst.** Ved en samstilling af de tre linjeføringer er der ikke tvivl om, at "0+ løsning" er den bedste løsning økonomisk set. Begrundet i nedenstående printscreen af den 20. august 2025 fra Vejdirektoratets hjemmeside <https://www.vejdirektoratet.dk/projekt/motorvej-klode-moelle-viborg-loevel/samfundsoekonomi>

	Vest om Viborg	Øst om Viborg	0+ løsning	Vest om Viborg - reduceret	Øst om Viborg - reduceret
Nettonutidsværdi, 2024	-3.108	-1.861	-310	-2.145	-1.025
Intern rente	1,3 %	2,2 %	2,9 %	1,5 %	2,6 %

Figur 1 - Nutidsværdi, 2024 er hovedresultater af den samfundsøkonomiske analyse i mio. kr.(2024 prisniveau)

Spørgsmålet om hvordan samfundsøkonomien ser ud for det samlede projekt "Hærvejs-motorvejen fra Hobro til Haderslev" mangler stadig.

Hvis der vurderes på det samfundsøkonomiske aspekt af delstrækningen Klode Mølle - Løvel, er holdningen i DN Ikast-Brande at "Lov om anlæg af motorvej Klode – Løvel" bør ændres til "0+ løsning" inden anlægsloven fremlægges for folketetinget.

- **Den naturværdimæssige gevinst.** Ved en sammenstilling af de 3 linjeføringer(se Figur 2) tilføjet tallene for mængderne af fredsskov der fældes, mængderne af fredede områder der inddrages, samt hvor meget spildevand/overfladevand og grundvands-sænkning der tilføres vandløb og grundvandet, er der ikke tvivl om, at "0+ løsning" er den bedste løsning natur og miljømæssigt set.

DN Ikast-Brandes bekymring omkring "Natur og miljø" er begrundet i Tabel 2 samt forventede planer om reduktion af skov i Naturnationalparken Kompedal og andre strækninger, reduktion af det fredede område "Stenholt Mose og Stenholt Skov", den fjernede faunapassage (for at spare penge), en svag beskyttelse af det spæde vandløb Skygge Å (der leder vand til Karup Åsystem), samt en ufuldstændig rapport over flagermuseruter til Klode Mølle og Engesvangs omegn.

De skjulte tal kan nærstuderes i det utal af rapporter der omhandler natur og miljø og findes på vejdirektoratets hjemmeside om projekt "Motorvej Klode Mølle-Løvel".

DN Ikast-Brande har en bekymring for Skygge Å, der leder vand til Karup Å. Bekymringen er grundet i den manglende miljøkonsekvensvurdering af den forventede vandafledning, samt utilsigtet (skybrud) vandafledning fra motorvej til Skygge Å, se "Bemærkninger til Lovforslaget – Almindelige bemærkninger" kapitel 3.5.2.

DN mener der skal foreligge veldokumenterede analyser af de nuværende forekommende koncentrationer af stoffer, der forventeligt vil blive udledt. Og at det sikres at udledningerne ikke forværrer den kemiske eller økologiske tilstand.

DN Ikast-Brande havde forventet at miljøkonsekvensvurdering for Karup Å ville indgå i lovudkastet. Det er DN's erfaring, at de traditionelle våde bassiner ofte ikke renses godt nok for en række stoffer, f.eks. zink, som findes i høje koncentrationer i vejvand.

Begrundet i nedenstående oplysninger hentet fra hjemmesiden den 20. august 2025 <https://www.vejdirektoratet.dk/projekt/motorvej-klode-moelle-viborg-loevel/udbygning-af-rute-13-miljoe> sammenstillet af underskriverne.

Natur og Miljø beskyttede naturtyper	Vest om Viborg	Øst om Viborg	0+ løsning
Overdrev	8 ha	8,5 ha	10 ha
Mose	3 ha	5 ha	2 ha
Hede	2 ha	6 ha	1 ha
Eng	1 ha	8,5 ha	1 ha
Sø	1 ha	2 ha	1 ha
Ialt	15 ha	31 ha	15 ha

Figur 2 - Natur og miljø beskyttede naturtyper.

Hvis der vurderes på det natur- og miljømæssige aspekt af delstrækningen Klode Mølle - Løvel, er holdningen i DN Ikast-Brande at "Lov om anlæg af motorvej Klode - Løvel" bør ændres til 0+ løsning inden anlægsloven fremlægges for folkettinget.

- **Den råstofmæssige balance.** DN Ikast-Brande har ikke fundet en samlet oversigt på råstofforbrug eller energiforbrug ved de 3 linieføringer.

Begrundet i nedenstående tabel om arealbehov, antager DN Ikast-Brande, at der kan spares store mængder råstoffer ved at ændre lovforslaget fra løsningen "Vest om Viborg - Reduceret" til "0+ løsning".

	Permanent arealbehov (ha)	Midlertidige arbejdsarealer (ha)	Antal ejendomme der berøres permanent eller midlertidigt	Antal ejendomme, der forventes totalekspropriet
Motorvej vest om Viborg	435	190	285	55-65
Motorvej øst om Viborg	365	200	300	110-120
Udbygning af rute 13	185	120	455	50-60

Figur 3 - Arealbehov

- **Det permanente arealbehov.** Når DN Ikast-Brande sammenholder de 3 linjeføringer (se Figur 3) med regeringens igangværende trepartsforhandlinger med omlægning af ådale/lavbundsjord til natur, så er vurderingen, at det permanente arealbehov for "Motorvej vest om Viborg" er unødigt stort.
Hvis der vurderes på det permanente arealbehov af delstrækningen Klode Mølle - Løvel, er holdningen i DN Ikast-Brande at "Lov om anlæg af motorvej Klode - Løvel" bør ændres til 0+ løsning inden anlægsloven fremlægges for folketetinget.

Konklusion:

DN Ikast-Brande mener, at udkastet til "Lov om anlæg af motorvej Klode Mølle - Løvel", som er en delstrækningen af " Den midtjyske Motorvej" i reduceret løsning vest om Viborg mellem Klode Mølle og Løvel, er en samfundsøkonomisk negativ løsning til forbedring af infrastrukturen.

Investeringerne, omkostningerne, ressourceforbrug og indgreb i naturområder står ikke mål med udbyttet, hverken samfundsmæssigt, naturværdimæssigt, råstofmæssigt eller arealanvendelsesmæssigt.

Venlig hilsen

Bestyrelsen for DN Ikast-Brande ved

Hanne Kold Jensen, Bestyrelsesmedlem

Anders Alrø Berninger, Næstformand

DN Ikast-Brande, ikast-brande@dn.dk

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Catherine Sofie Steen Christiansen (cac@trm.dk)
Fra: Poul Engholm (poulengholm@gmail.com)
Titel: Høringssvar motorvej Billund-Give
Sendt: 21-08-2025 20:47
Bilag: Høringssvar til Anlægslov Billund-Give.pdf;

[EKSTERN E-MAIL] Denne e-mail er sendt fra en ekstern afsender.
Vær opmærksom på, at den kan indeholde links og vedhæftede filer, som ikke er sikre.

Foreningen "Hærvejsmotorvej NejTak" fremsender hermed vort høringssvar til forslag til lov om anlæg af motorvej mellem Billund og Give.
Høringssvaret er vedhæftet.

Med venlig hilsen
Poul Engholm

Viborg 21.08.25

Høringssvar til **Forslag til Lov om anlæg af motorvej mellem Billund og Give**

Anlægsloven skal afvises. Den er i modstrid med EU-lovgivningen.

I Transportministeriets annoncering af høringen om denne anlægslov omtales motorvejsstrækningerne Klode Mølle-Løvel og Billund-Give som 2 etaper af Midtjysk Motorvej.

I Vejdirektoratets rapport nr. 456-2013 fra december 2013 om ”Strategisk analyse af mulige linjeføringer” ses de to vejstrækninger benævnt som hhv. etape 2 og etape 4 af den Midtjyske Motorvej mellem Haderslev og Hobro.

I Infrastrukturforlig 2035 (IP35) står der ”at den resterende del af den midtjyske motorvej kan prioriteres som led i kommende infrastrukturplaner efter 2035”.

Der er således ingen tvivl om, at de to motorvejsstrækninger er en del af et større projekt, der blot afventer beslutning om finansiering.

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

En samlet strategisk miljøvurdering er ikke ligegyldig. Den skal afdække, om der i det samlede projekt er væsentlige miljøhensyn, der gør at projektet skal opgives eller ændres, eller om der findes alternative løsninger. En strategisk miljøvurdering skal også bringes i offentlig høring, så offentlighedens syn på en ny motorvej og dens mulige placering kan komme til politikernes kendskab.

En samlet strategisk miljøvurdering af den Midtjyske Motorvej vil vise, at der er store miljømæssige udfordringer i etape 1, 3 og 5, hvor motorvejen f.eks. skal føres direkte igennem Natura2000 områder.

Beslutter Folketinget med nærværende anlægslov at påbegynde etaperne 2 og 4 uden at kende de miljømæssige udfordringer for de resterende etaper, lukker man ikke blot øjnene for de miljøproblemer, som videreførelsen af motorvejen vil medføre; man forbrøder sig også mod EU-lovgivningen.

Anlægsloven skal afvises. Projektet økonomi er dårligt beskrevet.

I lovforslagets bemærkninger pkt. 5.1.1 er projektets rentabilitet ikke selvstændigt beskrevet. Der er i stedet henvist til de samfundsøkonomiske vurderinger af motorvejsstrækningen Give-Haderslev, som fremgår af VVM-undersøgelsen af denne strækning i 2020. Her er nettonutidsværdien for en motorvej Vest om Billund oplyst til at være ÷ 683 mio. kr. eller lavere, og den interne rente er 3,4 % eller lavere. De usikre tal skyldes, at der for den resterende del af denne motorvejsstrækning er flere endnu ikke afklarede valgmuligheder.

Når det samtidig betænkes, at beregningerne er lavet før 2020 - og altså på et tidspunkt, hvor de økonomiske forhold i byggebranchen så helt anderledes ud – kan man nok tillade sig at konkludere, at dette motorvejsprojekt ikke er samfundsmæssigt rentabelt.

Den gennemføres kun fordi nogle motorvejsglade trafikordførere i juni 2021 syntes det var en god idé og sørgede for at få den med i et trafikforlig. Siden da har ingen nok så gode argumenter kunnet

ændre ved den beslutning for ”en aftale er en aftale”, og den er forligspartierne nu ”tvunget” til at gennemføre. Med andre ord har efterfølgende nye oplysninger end ikke givet anledning til blot at sætte spørgsmålstejn ved den indgåede aftale.

Den Midtjyske Motorvej skal gentænkes.

Der er således al mulig grund til at stoppe op og undersøge, om hele den Midtjyske Motorvej er et miljømæssigt og økonomisk fornuftigt projekt, eller om der er alternative løsninger med færre omkostninger, som lige så effektivt kan løse de trafikale udfordringer ned gennem Jylland.

Det er oplagt at se på, om man kan mindske de miljø- og klimamæssige omkostninger og opnå en lige så effektiv løsning ved at opgradere det eksisterende vejnet.

Det kan man selvfølgelig ikke vide noget helt præcist om på nuværende tidspunkt, fordi man ikke har villet gennemføre den EU-lovpligtige Strategiske Miljøvurdering af hele den Midtjyske Motorvej.

Den danske forligskultur stækker Folketingets beslutningskompetence.

Folketingets forligskultur reducerer Folketinget til et gummistempel på aftaler, der er indgået mellem ganske få transportordførere i en lukket kreds. De enkelte folketingsmedlemmer kan godt glemme egne holdninger – de tvinges til at gå med på alle de kompromisser og studehandler, som deres repræsentanter i infrastrukturforliget har indgået.

Forligskulturen forsvares med, at den sikrer stabilitet i lovgivningen - den er rationel. Men den er også gift for folkestyret, for den stiller sig i vejen for, at beslutninger kan påvirkes af ny viden, og den gør politikerne tonedøve over for den folkelige debat.

Når et forlig er indgået, så står det ikke til at ændre. En aftale er en aftale!

Det er især problematisk ved komplicerede forlig som Infrastrukturplan 2035, som består af en blanding af projekter, som alle kan være enige om nødvendigheden af, og så en række projekter, som der ikke umiddelbart er enighed om, men som aftales på plads efter devisen ”hvis I stemmer for vores ønsker, så stemmer vi også for jeres ønsker”. På den måde kan man få projekter med, som der reelt ikke er et flertal, der ønsker. De motorvejsglade har fået deres motorveje, og de jernbaneglade har fået deres skinner.

Forligsmagerne har fået deres forlig i hus, og Folketinget bliver end ikke bedt om at behandle og godkende forliget. Det bliver blot orienteret.

Naturen, menneskene, miljøet og klimaet er der ingen, der har tænkt på.

Den danske forligskultur svækker borgernes mulighed for at blive hørt.

Når Folketinget behandler lovforslag, er det muligt for offentligheden at kommentere forslagene og evt. få foretræde for det udvalg, der behandler forslaget, inden der træffes beslutninger. Borgernes synspunkter kan indgå i politikernes drøftelser og påvirke beslutningerne.

Den mulighed eksisterer ikke i forhold til politiske forlig. Her kommer beslutningerne først til offentlighedens kendskab, når de er truffet, og der reelt ikke kan ændres på beslutningerne.

For trafikprojekterne i IP35 arrangeres der ganske vist høringer af borgerne, organisationer og andre myndigheder, men høringssvarene medfører kun sjældent ændringer i de vedtagne projekter, fordi politikerne har låst sig selv fast i en forligstekst, der ikke kan ændres.

Det betyder f.eks., at det ikke er muligt at få en seriøs debat om alternative trafikløsninger, der er bedre for naturen, mennesker, miljøet og klimaet - blot fordi der i forligsteksten står ”motorvej”.

Infrastrukturplan 2035 bør genåbnes.

Særligt grelt er det, når man ved forligsindgåelsen har meget lidt viden om konsekvenserne af det samlede forlig og forligets enkelte dele. Det gælder da i særdeleshed ved store trafikprojekter, hvor man først efterfølgende skal i gang med undersøgelser af de enkelte projekters indvirkning på natur, mennesker, miljø og klima.

Ved indgåelse af Infrastrukturplan 2035 kendte aftaleparterne end ikke til Vejdirektoratets CO₂-beregninger for anlæg og vedligehold af projekterne. De hemmeligholdte tal kom først frem efter forliget var indgået. Det er dybt kritisabelt.

Alene vejprojekterne stod til at udlede mere end 3 mio. ton CO₂. Og det tal holder endda ikke.

For i anlægsloven er CO₂-udledningen i anlægsfasen angivet til at være op til 20 % højere end i de hemmeligholdte tal ved forligsaftalen i 2021.

Derfor skal infrastrukturaftalen genåbnes, så vi kan få justeret klimaberegningerne for projekterne og få gennemført den Strategiske Miljøvurdering af hele den midtjyske motorvej og andre projekter, hvor det er krævet i EU-lovgivningen.

Motorvejens støjbelastning er undervurderet.

Det er et demokratisk problem, at det beslutningsgrundlag om støjbelastning, som Vejdirektoratets giver politikerne, er misvisende.

MKV-rapportens beregning af støjbelastningen viser ikke de faktiske støjgener. Det skyldes, at Vejdirektoratet angiver støjbelastningen som et gennemsnit af den lave natbelastning og den høje dagbelastning hen over året.

Støjbelastningen midt på dagen, hvor der er mest trafik, er retvisende for de reelle støjgener, og den er markant højere end dette gennemsnit. At der er stille om natten, gør det jo ikke lettere at udholde den kraftige støj midt på dagen.

Vejdirektoratets beregninger medtager endvidere ikke den strukturbårne lavfrekvente vejstøj.

Vejdirektoratet anvender sin egen helbredsmæssig støjbelastningsgrænse på 58 dB, som er højere end både WHO's (53 dB), og Miljøstyrelsens (52 dB).

Støjisoleringsordningen er utilstrækkelig.

De misvisende støjberegninger er et problem, fordi det er Vejdirektoratet, der ud fra deres teoretiske beregninger udpeger de ejendomme, der betragtes som "særligt støjramte".

Det bør være uafhængige eksperter, der udpegede disse ejendomme på baggrund af konkrete støjmålinger, når motorvejen er i fuld drift.

Støjisoleringsordningen bør være fuldt dækkende og ikke kun et tilskud. Det er ikke rimeligt, at de borgere, der bliver ramt af samfundsskabte støjgener, selv skal betale en del af udgifterne for afhjælpning af de gener, de påføres.

Det bør også være muligt at få værditabserstatning for de udendørs støjgener, som det f.eks. er gældende for støjgener fra vindmøller.

Muligheden for ansøgning om støjisolering bør gælde, indtil motorvejens fulde kapacitet er nået, og fristen for gennemførelsen skal fastsættes i forhold til en ansøgnings godkendelsestidspunkt.

Der bør være klagemuligheder både i forhold til udpegningen af ejendomme og i forhold til godkendelse af ansøgning om isolering.

Motorvejen er direkte skadelig for bilag IV-arten birkemus.

I bemærkningerne til anlægsloven pkt. 10.7.5.2 vurderes det, at projektet direkte vil påvirke yngle- og levesteder for birkemus. I anlægsfasen vil det ødelægge deres yngle- og rastepladser og i driftsfasen vil det opsplitte deres levesteder. Det anføres endvidere, at der ikke er videnskabelig dokumentation for at de planlagte afværgeforanstaltninger virker.

Man forventer imidlertid at få dispensation til at ødelægge ynglelokaliteten for birkemusene efter Habitatdirektivets artikel 16, stk. 1, c.

Der er imidlertid ikke tilstrækkeligt grundlag for at give en sådan dispensation, idet

- **der ikke er tale om ”bydende nødvendige hensyn til væsentlige samfundsinteresser”**
- **der findes anden brugbar løsning – nemlig opgradering af rute 30 til motortrafikvej.**

Motorvejen er en barriere for naturen og for menneskene.

Motorvejen skaber barrierer i naturen – det gør andre veje ikke.

Men motorvejen blokerer dyrenes spredningskorridorer. Det gælder ikke blot de beskyttede og truede dyr som eksempelvis birkemusen, men alle dyrearter der er vant til at færdes på tværs af den midtjyske højderyg, og som nu bremses af en ”berlinmur” hele vejen ned gennem Jylland. Det forhindrer genudveksling og biodiversitet og truer dermed dyrebestandenes sundhed.

Motorvejen skaber barrierer mellem lokalsamfund – andre veje gør det modsatte.

Mange små lokalsamfund vil opleve, at det bliver vanskeligere at fastholde det lokale samarbejde om skole, sport og fritid, når motorvejen kommer imellem og giver længere transport.

Motorvejen siges at binde landet sammen – men det gør andre veje vel også.

Man behøver ikke en motorvej for at binde Danmark sammen – og for at binde Danmark sammen med resten af verden.

Motorveje øger mobiliteten, men i hvor høj grad? Vi oplever at komme hurtigere af sted. Men i virkeligheden er det ganske få minutter vi sparer.

I stedet for øger den højere hastighed på motorvejene vores udgifter til drivstof og nedslidning af bilerne, og den højere hastighed øger bilernes CO₂-udledning – uanset hvilken drivkraft vi bruger.

På vegne af Hærvejsmotorvej NejTak

Poul Engholm
Kokær 6
8800 Viborg.

Bilag: Bestemmelser i EU's habitatdirektiv art. 16 og art. 12.

Bilag: udtræk fra EU's Habitatdirektiv:

Artikel. 16

1. Hvis der ikke findes nogen anden brugbar løsning, og fravigelsen ikke hindrer opretholdelse af den pågældende bestands bevaringsstatus i dens naturlige udbredelsesområde, kan medlemsstaterne fravige bestemmelserne i artikel 12, 13, 14 og 15, litra a) og b):

a)

b)

c) af hensyn til den offentlige sundhed og sikkerhed eller af andre bydende nødvendige hensyn til væsentlige samfundsinteresser, herunder af social og økonomisk art, og hensyn til væsentlige gavnlige virkninger på miljøet.

Artikel 12

1. Medlemsstaterne træffer de nødvendige foranstaltninger til at indføre en streng beskyttelsesordning i det naturlige udbredelsesområde for de dyrearter, der er nævnt i bilag IV, litra a), med forbud mod:

a)

b)

c)

d) beskadigelse eller ødelæggelse af yngle- eller rasteområder.

Til: Catherine Sofie Steen Christiansen (cac@trm.dk), Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Kurt Henriksen - Blue Sail (kh@bluesail.dk)
Titel: Høringssvar fra Hærvejskomitéen - anlægslove for Ny Midtjysk Motorvej
Sendt: 22-08-2025 10:47
Bilag: Høringssvar fra Hærvejskomiteen - Løvel-Klode Mølle anlægslov.pdf; Høringssvar fra Hærvejskomiteen - Give-Billund anlægslov.pdf;

[EKSTERN E-MAIL] Denne e-mail er sendt fra en ekstern afsender.
Vær opmærksom på, at den kan indeholde links og vedhæftede filer, som ikke er sikre.

Kære Catherine Christiansen, kære Transportministerium

På vegne af formanden for Hærvejskomitéen, adm. direktør Jan Hesselund, Billund Lufthavn, vedlægges høringssvar fra komitéen vedrørende forslag til lov om anlæg af motorvej mellem Klode Mølle og Løvel samt mellem Give og Billund Vest.

Jeg skal beklage, at høringssvarene ved en fejl ikke blev afsendt i går.

Med venlig hilsen

Kurt Henriksen
Kommunikationsrådgiver, journalist

Telefon + 45 40 54 21 33
Mail: kh@bluesail.dk





21. august 2025

HÆRVEJSKOMITEENS SEKRETARIAT
INFO@HÆRVEJSKOMITEEN.DK
c/o BUSINESS VIBORG
ERIK EJEGODS VEJ 16, 2. SAL
8800 VIBORG

Høringssvar fra Hærvejskomitéen – forslag til lov om anlæg af motorvej mellem Klode Mølle og Løvel

I anledning af Transportministeriets høring over lovforslag om anlæg af motorvej mellem Klode Mølle og Løvel som en del af projektet Ny Midtjysk Motorvej har Hærvejskomitéen følgende bemærkninger:

Først og fremmest vil vi takke Transportministeriet og Vejdirektoratet for solidt og seriøst arbejde med Ny Midtjysk Motorvej som grundlag for den politiske beslutning. Vi glæder os desuden over Vejdirektoratets eksplicite understregning i MKV-analysen, at den aktuelle strækning skal betragtes som en deletape af det overordnede projekt for Ny Midtjysk Motorvej og derfor skal ses i en større sammenhæng i forhold til trafikale og samfundsøkonomiske beregninger.

Linjeføring

I dette spørgsmål fastholder vi den generelle holdning, som Hærvejskomitéen har arbejdet ud fra lige siden starten:

Den bedste vej må vinde – ud fra en samlet, saglig vurdering af den mest optimale løsning i afvejningen af anlægs- og samfundsøkonomi, natur- og miljøhensyn samt trafikale og erhvervsmæssige forhold.

På denne baggrund og på basis af Vejdirektoratets grundige arbejde i MKV-analysen bakker Hærvejskomitéen op om den valgte linjeføring vest om Viborg.

Økonomi

Hærvejskomitéen noterer sig, at beregningen af samfundsøkonomi for denne isolerede deletape i sagens natur ikke tegner det fulde billede. Den overordnede gevinst for samfundet kommer først ved anlæg af hele Ny Midtjysk Motorvej fra Haderslev i syd til Hobro/Sønderup i nord.

Derfor glæder det os som nævnt, at Vejdirektoratet direkte fremhæver dette vigtige forhold og forbehold, for tallene for deletapen Løvel-Klode Mølle kan ikke stå alene. Det er en meget vigtig pointe for den politiske vurdering samt for den videre proces og fremdrift i projektet til gavn for hele Danmark.

Vi henviser i den forbindelse til Vejdirektoratets egne forundersøgelser af det samlede projekt for at få det fulde billede. Hele strækningen fra Hobro-området til Haderslev beregnes i forundersøgelserne til at have en samfundsforrentning (intern rente) på helt op til 5,4 pct., hvilket viser potentialet i den fuldt udbyggede løsning.

Tidsplan

Hærvejskomitéen noterer sig, at åbning af den samlede strækning Klode Mølle-Løvel nu forventes at ske i 2034 mod tidligere forventet 2032. I den forbindelse håber vi, at Vejdirektoratet med sin faglighed og generelt gode resultater med gennemførsel af store vejprojekter vil være i stand til at anlægge og indvie strækningen tidligere end 2034.

Den videre proces for Ny Midtjysk Motorvej

I lyset af den stærke samfundsøkonomi for det samlede projekt vil Hærvejskomitéen endnu en gang påpege, at det overordnet giver rigtig god mening for samfundet at færdiggøre Ny Midtjysk Motorvej så hurtigt som overhovedet muligt.

I første omgang med analyse og politisk beslutning af linjeføring for de næste deletaper – bl.a. hensyn til de mange private lodsejere, der ellers vil være berørt af usikkerhed mange år frem samt til investeringsplaner hos virksomhederne.

Af hensyn til de trafikale synergier er det oplagt at analysere og forbinde de allerede besluttede etaper med hinanden. Det gælder på strækningen mellem Klode Mølle og Give samt strækningen sydpå fra Billund til motorvej E20 og videre sydpå til Haderslev, eftersom der for hele den sydlige del allerede er gennemført analyser og besluttet en linjeføring.

I den forbindelse vil Hærvejskomitéen gerne henvise til den politiske enighed om det videre forløb for det overordnede projekt – udover de allerede vedtagne etaper – som det er formuleret i aftale om Infrastrukturplan 2035:

"Parterne er herudover enige om, at den resterende del af den midtjyske motorvej kan prioriteres som led i kommende infrastrukturplaner efter 2035."

Vi har ingen kommentarer til lovforslagets enkelte paragraffer eller bemærkninger. Hærvejskomitéen ser frem til en god, saglig og effektiv proces for det videre forløb.

Med venlig hilsen

Jan Hessellund

Formand for Hærvejskomitéen

21. august 2025

HÆRVEJSKOMITEENS SEKRETARIAT
INFO@HÆRVEJSKOMITEEN.DK
c/o BUSINESS VIBORG
ERIK EJEGODS VEJ 16, 2. SAL
8800 VIBORG

Høringssvar fra Hærvejskomitéen – forslag til lov om anlæg af motorvej mellem Give og Billund Vest

I anledning af Transportministeriets høring over lovforslag om anlæg af motorvej mellem Give og Billund Vest som en del af projektet Ny Midtjysk Motorvej har Hærvejskomitéen følgende bemærkninger:

Først og fremmest vil vi takke Transportministeriet og Vejdirektoratet for solidt og seriøst arbejde med Ny Midtjysk Motorvej som grundlag for den politiske beslutning. Det gælder også lydhørhed overfor lokale og regionale ønsker til den foretagne justering af projektet i respekt for de lokale behov og i ønsket om den bedste løsning ud fra en helhedsbetragtning.

I den forbindelse vil vi fra Hærvejskomitéen desuden fremhæve, at den aktuelle deletape indgår i det overordnede projekt for Ny Midtjysk Motorvej og derfor skal ses i en større sammenhæng i forhold til både trafikale hensyn og samfundsøkonomiske beregninger.

Generelt vedr. linjeføring

Hærvejskomitéen noterer sig med tilfredshed, at Vejdirektoratet har indtænkt stor fleksibilitet i forhold til fremtidige politiske beslutninger for det videre arbejde med gennemførsel af hele Ny Midtjysk Motorvej.

Det er vigtigt, at man rent trafik- og anlægsteknisk bevarer muligheden for at træffe de rigtige beslutninger ud fra grundige analyser af den videre linjeføring nord for Give. Hærvejskomitéen ser frem til – og vil arbejde for – hurtigst mulig gennemførsel af analyse for de manglende deletaper til kommende politiske beslutninger.

Flytning og justering af tilslutningsanlæg

Hærvejskomitéen glæder sig over, at Vejdirektoratet har lyttet og er lykkedes med at indarbejde de lokale og regionale ønsker til justering af tilslutningsanlæg ved Give og Billund.

I forhold til Billund Lufthavn er det en central del af komitéens virke at arbejde for bedre vejforbindelser til Vestdanmarks internationale lufthavn, herunder virksomheder med relation til lufthavnen samt de mange øvrige store produktionsvirksomheder og arbejdspladser i Billund-området.

Derfor noterer vi også med tilfredshed, at de lokale ønsker og forhold er prioriteret, men minder i samme åndedrag om, hvor vigtigt det er at få videreført Ny Midtjysk Motorvej med bedre forbindelser – til gavn for området selv og for hele Vestdanmark.

Tidsplan

Hærvejskomitéen noterer sig, at åbning af Give-Billund Vest nu forventes at ske i 2034 mod tidligere forventet 2032. I den forbindelse håber vi, at Vejdirektoratet med sin faglighed og generelt gode resultater med gennemførsel af store vejprojekter vil være i stand til at anlægge og indvie strækningen tidligere end 2034.

Den videre proces for Ny Midtjysk Motorvej

I forlængelse af ovennævnte vil Hærvejskomitéen igen understrege værdien for hele samfundet ved at færdiggøre Ny Midtjysk Motorvej så hurtigt som overhovedet muligt.

I første omgang er det oplagt at analysere og forbinde de allerede besluttede etaper. Det gælder på strækningen mellem Klode Mølle og Give samt strækningen sydpå fra Billund til motorvej E20 og videre sydpå til Haderslev, eftersom der for hele den sydlige del er gennemført analyser og besluttet en linjeføring.

I den forbindelse vil Hærvejskomitéen igen henvise til den politiske enighed om det videre forløb for det overordnede projekt, som det er formuleret i aftalen om Infrastrukturplan 2035:

"Parterne er herudover enige om, at den resterende del af den midtjyske motorvej kan prioriteres som led i kommende infrastrukturplaner efter 2035."

Vi har ingen kommentarer til lovforslagets enkelte paragraffer eller bemærkninger. Hærvejskomitéen ser frem til en god, saglig og effektiv proces for det videre forløb.

Med venlig hilsen

Jan Hessellund

Formand for Hærvejskomitéen

Til: sgp1@vd.dk (Signe Gammeltoft-Pedersen)
Fra: Poul Østervig Hansen (ph.ostervig@gmail.com)
Titel: Hærvejsmotorvejen
Sendt: 12-08-2025 22:24

Hej. Drop hærvejsmotorvejen, da E 45 er godt igang med at blive udbygget til 3 spor i hver retning, og det oprindeligt var for at aflaste denne. Udbyg den eksisterende vej imellem Karlskov rundkørslen og Billund Lufthavn. Det er meget mere miljøvenlig .

Især den sidste stykke fra Lufthavnen og til Grindstedvej er fuldstændig overflødig, da der ikke er særlig meget trafik på den nuværende vej, og man skåner naturen. (Båstlund krat m.m.)

Mvh. Poul

Til: sgp1@vd.dk (Signe Gammeltoft-Pedersen)
Fra: Ole Sørensen (krisogole@outlook.dk)
Titel: Motorvej Give - Billund Vest
Sendt: 07-08-2025 10:26

Jeg ønsker ikke en motorvej - begrundet i Vejdirektoratets egne beregninger.

E45 bliver allerede udvidet, hvilket var en af argumenterne for at starte Hærvejsmotorvejen op.

Forligskredsen bør revurdere hele "infrastrukturplanen" - og især Hærvejsprojektet, der er præget af beslutningsprocesser, hvor KUN snævre erhvervsinteresser er hørt uden hensyn til en åben og demokratisk debat, hvor parametre og værdier som sundhed, miljø, natur og klima burde vægtes langt højere.

Drop motorvejen Give - Billund Vest straks, og planlæg en hensigtsmæssig afkørsel fra Give til Billund Lufthavn. Dette vejstykke er helt overflødigt og tjener kun som alibi i salamipolitikkens logik, om at motorvejen skal gennemføres stykkevis, så det bliver lettere at sluge det samlede projekt.

Og drop det "politiske" hastværk om at vedtage hele strækningen til Haderslev. Politikerne skylder en borgernær indflydelse i hele Hærvejsprojektet frem for Hærvejskommiteens lukkede arbejdsmetoder.

Venlig hilsen
Ole Sørensen,
Søndermarksvej 311, 7190 Billund.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Catherine Sofie Steen Christiansen (cac@trm.dk)
Cc: Lars Emil Vindfeld Møller (LarsEmilVindfeld.Moller@silkeborg.dk), Asger Falch Wanstrup (12457 (AsgerFalch.Wanstrup@silkeborg.dk), Flemming Frøsig Christensen (FlemmingFrosig.Christensen@silkeborg.dk), Lasse Kramer Langgaard Andersen (11402 (LasseKramerLanggaard.Andersen@silkeborg.dk), Mathias Utoft Jørgensen Henneberg (30246 (MathiasUtoftJorgensen.Henneberg@silkeborg.dk), Morten Horsfeldt Jespersen (29531 (MortenHorsfeldt.Jespersen@silkeborg.dk), Thomas Damgaard (17866 (Thomas.Damgaard@silkeborg.dk)
Fra: Bente Rands Mortensen (29761) (BenteRands.Mortensen@silkeborg.dk)
Titel: SV: Silkeborg Kommune vedr. fristforlængelse ifm. ekstern høring over forslag til lov om anlæg af motorvej mellem Give og Billund Vest og forslag til lov om anlæg af motorvej mellem Klode Mølle og Løvel
E-mailtitel: SV: Silkeborg Kommune vedr. fristforlængelse ifm. ekstern høring over forslag til lov om anlæg af motorvej mellem Give og Billund Vest og forslag til lov om anlæg af motorvej mellem Klode Mølle og Løvel (Id nr.: 497403)
Sendt: 27-08-2025 15:34
Bilag: anlægslov.pdf;

[EKSTERN E-MAIL] Denne e-mail er sendt fra en ekstern afsender.
Vær opmærksom på, at den kan indeholde links og vedhæftede filer, som ikke er sikre.

Kære Catherine Christiansen

Silkeborg Kommune anmodede om tidsfristforlængelse for indsendelse af bemærkninger til den offentlige høring, med 15 dage til den 5. september 2025.
Dette blev afslået af Transportministeren.

Kommunen blev tilbudt fristforlængelse til 28. august, hvilket vi har taget imod.

Teknik- og Miljøafdelingen har udarbejdet vedlagte udkast til høringssvar med bilag, som hermed sendes til Transportministeriet under forudsætning af den politiske godkendelse.

Sagen behandles i Klima- og Miljøudvalget 1. september 2025 og i Plan- og Vejudvalget 2. september 2025

Herefter fremsendes evt. rettelser og tilføjelser fra polisk behandling

Venlig hilsen

Bente Rands Mortensen

Leder af Drift og Anlæg
Vej og Trafik, Teknik- og Miljøafdelingen



Silkeborg Kommune

Søvej 1, 8600 Silkeborg
Telefon: 89 70 14 66

brm@silkeborg.dk
silkeborg.dk

Følg os på facebook.com/silkeborgkom
[Find parkering, mødelokaler og afdelinger på Rådhuset](#)

[Silkeborg behandler dine data iht. GDPR](#)

Fra: Lars Emil Vindfeld Møller (28513) <LarsEmilVindfeld.Moller@silkeborg.dk>

Sendt: 14. august 2025 17:12

Til: cac@trm.dk

Silkeborg Kommune · Søvej 1 · 8600 Silkeborg

Transportministeriet
Vej- og Brokontoret
Frederiksholms Kanal 27 F
DK-1220 København K

Sendt til trm@trm.dk

28. august 2025

Silkeborg Kommunes høringssvar til forslag til lov om anlæg af motorvej mellem Klode Mølle og Løvel

Silkeborg Kommune imødeser med forventning godkendelsen af anlægsloven og etableringen af motorvej mellem Klode Mølle og Løvel.

Det fulde udbytte af den nye motorvej opnås imidlertid først, når motorvejsstrækningen kommer til at være en del af det øvrige motorvejsnet. Vi ser særligt frem til, at den kommer til at hænge sammen med Silkeborg motorvejen, så der kunne ske en aflastning af rute 52 ved Skæggær.

Silkeborg Kommune bemærker i forhold til udkastet til lovforslaget, at det er vigtigt at kommuneveje og -stier føres på tværs af motorvejen som beskrevet i den vejtekniske beskrivelse i miljøkonsekvensrapporten. Silkeborg Kommune har noteret, at der etableres tilslutningsanlæg ved Klode Mølle og ved Ulvedalsvej og i tilknytning hertil anlægges samkørselspladser.

Det er vigtigt for Silkeborg Kommune, at Transportministeriet tager vare på, at motorvejen ikke vil påvirke arter og naturtyper beskyttet i Habitatdirektivet væsentligt og at man sikrer at motorvejens anlæg og drift ikke er i strid med de bevaringsmålsætninger der er for Natura-2000 områderne.

Silkeborg Kommune stiller sig kritisk overfor anlægslovens fravigelsen fra anden lovgivning og klageadgange og savner en begrundelse for dette. Kommunen besidder et stort lokalkendskab, som kan gå tabt herved.

Venlig hilsen

Martin J. Jakobsen
Formand for Vej- og Trafikudvalget

Rune Kristensen
Formand for Klima- og Miljøudvalget

Fagligt supplement til Silkeborg Kommunes høringssvar til forslag til lov om anlæg af motorvej mellem Klode Mølle og Løvel

Veje og stier

Det fremgår af bemærkninger i 3.1.1 om lokale veje og stier, at den konkrete udformning af nye adgangsforhold og forlægning af kommuneveje bliver fastlagt i anlægsperioden i dialog med de berørte vejejere og kommunen. Silkeborg Kommune ønsker følgende emner bliver prioriteret og medtaget i detailprojekteringen:

Vandrerute Hærvejen St. 195.070

Vandreruten forlægges mod nord og føres under motorvejen.

Påruphøjvej St. 196.500

Påruphøjvej forlægges på den østlige side af motorvejen og tilsluttes Stenrøgelvej.

Stenrøgelvej St. 196.600

Stenrøgelvej forlægges og føres under motorvejen.

Aalborgvej St. 197.330

Aalborgvej forlægges mod syd og føres over motorvejen.

Sangildvej St. 200.980

Sangildvej forlægges og føres under motorvejen.

Bødgersmindevej St. 202.460

Bødgersmindevej forlægges og føres under motorvejen.

Skivevej St. 203.180

Skivevej forlægges på den vestlige side af motorvejen og tilsluttes Bødgersmindevej.

Kongemosevej St. 208.140

Kongemosevej forlægges og føres under motorvejen.

Når rute 13 overdrages til kommunen, forventes overdragelsen håndteret efter aftale mellem Vejdirektoratet og KL vedrørende omklassificering af statsveje til kommunale veje, Håndbogbog, januar 2021.

Natur og Miljø

Silkeborg Kommune ser med undren på at al kommunal sagsbehandling indenfor naturbeskyttelseslovens § 65, stk. 1 og 2, dvs. alle dispensationer fra Naturbeskyttelseslovens § 3 (beskyttet natur), § 16 (sø- og åbeskyttelseslinje), § 17 (Skovbyggelinje), § 18 (fortidsmindebeskyttelseslinje) overgår til Transportministeriet.

Som kommune har vi indgående kendskab vores naturområder samt de sjældne og beskyttede arter der er tilknyttet de enkelte lokaliteter. Et kendskab som kommunen benytter i sagsbehandlingen.

Silkeborg kommune har fokus på beskyttelsen af flagermus, herunder især damflagermus. Damflagermusen er som både bilag II og bilag IV-art strengt beskyttet i henhold til Habitatdirektivet.

Det er vigtigt for Silkeborg Kommune, at Transportministeriet tager vare på, at motorvejen ikke vil påvirke arter og naturtyper beskyttet i Habitatdirektivet væsentligt og at man sikrer at motorvejens anlæg og drift ikke er i strid med de bevaringsmålsætninger der er for Natura-2000 områderne.

Silkeborg Kommune ønsker, at skov- og erstatningsnatur i Silkeborg Kommune placeres indenfor kommunes grænser, gerne i sammenhæng med eksisterende natur og rekreative interesser.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Catherine Sofie Steen Christiansen (cac@trm.dk)
Cc: Aksel Rosager Johansen (akjoh@viborg.dk), Leo Nørgaard (leono@viborg.dk), Elo Nielsen (enie@viborg.dk)
Fra: Stine Isaksen (stisa@viborg.dk)
Titel: Høringssvar vedr. midtjysk motorvej Løvel til Klode Mølle fra mindretal i Viborg Byråd
Sendt: 27-08-2025 22:25
Bilag: Høringssvar om motorvej fra mindretal i Viborg Byråd.pdf;

[EKSTERN E-MAIL] Denne e-mail er sendt fra en ekstern afsender.
Vær opmærksom på, at den kan indeholde links og vedhæftede filer, som ikke er sikre.

Til Transportministeriet

Hermed høringssvar vedr. midtjysk motorvej Løvel til Klode Mølle fra mindretal i Viborg Byråd

Vi henholder os til, at det i sagsfremstillingen på byrådsmødet den 27. august er angivet, at høringsfristen for Viborg kommune er den 28. august.

På mindretallets vegne
Stine Isaksen

Byrådsmedlem (Å)
Medlem af Klima- og Miljøudvalget og Beskæftigelsesudvalget
Medlem af Limfjorderådet, Grundvandsforum (forperson), Handicaprådet og Integrationsrådet

Direkte tlf.: 51895270



VIBORG
KOMMUNE

Til Transportministeriet

Et mindretal i Viborg Byråd ønsker med dette høringssvar at gøre opmærksom på, at vi ikke kan tilslutte os planerne om en motorvej mellem Klode Mølle og Løvel. Projektet vurderes at have betydelige negative konsekvenser for både natur, klima, økonomi og livskvalitet i landdistrikterne.

Motorvejen vil medføre markante støjgener for borgere i en række landsbyer langs strækningen. I Finderup viser beregninger, at støjniveauet for størstedelen af byen vil ligge mellem 60 og 69 decibel i dagtimerne – langt over Verdenssundhedsorganisationens anbefalinger. Denne problematik vil ikke kun ramme Finderup, men også flere andre lokalsamfund, hvor hverdagslivet vil blive forringet af støj, bilos og barrierevirkninger.

Derudover vil motorvejen gennemskære værdifulde naturområder i Midtjylland, herunder egeskov med høj biodiversitet. For at gøre projektøkonomien “bedre” er mange af de oprindelige faunapassager fjernet, hvilket forstærker motorvejens barriereeffekt og yderligere truer biodiversiteten. Samtidig udgør projektet en alvorlig risiko for Viborgs drikkevandsforsyning, da undergrunden i området er særlig sårbar overfor nedsivning af mikroplast, tungmetaller og PFAS.

Motorvejen er også i direkte modstrid med Danmarks klimamål. Flere biler vil køre længere og hurtigere, hvilket øger CO₂-udledningen og bringer os endnu længere væk fra målet om 70 procents reduktion i 2030.

Endelig peger Vejdirektoratets egne beregninger på et samfundsøkonomisk underskud på op mod 3 milliarder kroner. Dette er uden at indregne tabet af natur, forringet sundhed og ødelagte lokalsamfund.

På den baggrund anbefaler undertegnede mindretal i Viborg Byråd, at de planlagte midler i stedet investeres i infrastrukturprojekter, der reelt styrker kommunens og regionens udvikling:

- **Hurtigere togforbindelser til Aarhus**, som vil skabe markante forbedringer for pendlere, studerende og erhvervsliv.
- **Opgraderinger af A26 og A13**, der kan give trafikale forbedringer uden i samme grad at skade natur, lokalsamfund og drikkevandsressourcer.

Vi finder det afgørende, at investeringerne i infrastruktur understøtter både klimamål, bæredygtig udvikling og trivsel i landdistrikterne. Den planlagte motorvej mellem Klode Mølle og Løvel lever ikke op til disse krav.

Med venlig hilsen

Stine Isaksen (Å)

Aksel Rosager Johansen (Ø)

Elo Nielsen (F)

Leo Nørgaard (UFG)

Til: Catherine Sofie Steen Christiansen (cac@trm.dk), Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: borgmester (borgmester@viborg.dk)
Titel: Høringssvar vedr. udkast til lovforslag til anlæg af motorvej mellem Klode Mølle og Løvel
Sendt: 28-08-2025 13:34
Bilag: Høringssvar vedr. udkast til lovforslag af motorvej mellem Klodemølle og Løvel.pdf; Bilag til høringssvar.pdf;

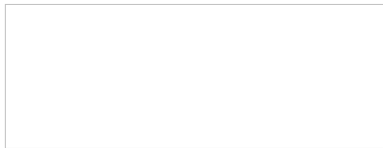
[EKSTERN E-MAIL] Denne e-mail er sendt fra en ekstern afsender.
Vær opmærksom på, at den kan indeholde links og vedhæftede filer, som ikke er sikre.

Til Transportministeriet

Se venligst vedhæftede høringssvar samt tilhørende bilag fra borgmester Ulrik Wilbek.

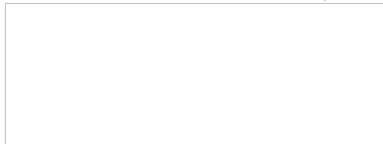
Med venlig hilsen

Rikke Mandrup Jensen, Specialist
Direkte tlf.: 87 87 80 11



Kommunaldirektørens område, Stabs- og Byrådssekretariatet
Prinsens Alle 5, DK- 8800 Viborg

[Læs hvordan vi behandler personoplysninger i Viborg Kommune](#)





VIBORG
KOMMUNE

BORGMESTER

Prinsens Alle 5
8800 Viborg

Tlf.: 87 87 87 87

sikkerpost@viborg.dk
www.viborg.dk

Til Transportministeriet

cac@trm.dk

trm@trm.dk

Viborg Byråd er meget tilfreds med, at der nu foreligger et udkast til lovforslag til anlæg af en motorvej mellem Klode Mølle og Løvel. Byrådet finder det dog kritisabelt, at den tidligere udmeldte tidsplan er blevet ændret, så motorvejen nu først forventes åbnet i 2034.

Det er forsat vigtigt for Viborg Byråd at understrege, at det er vigtigt for Viborg Kommune at gennemførelse af denne etape kun er første del af en sammenhængende ny motorvejsforbindelse mellem Haderslev i syd og Hobro i nord. En sammenhængende motorvej fra Haderslev til Hobro vil tilgodese formålet at forbedre vejforbindelserne i Midtjylland, aflaste E45 og rute 13 samt styrke den generelle udvikling i Midtjylland.

Behovet for etablering af den samlede motorvejsstrækning understreges yderligere af projektets samfundsøkonomi, hvor det jo er klart, at de samlede samfundsøkonomiske fordele kun opnås ved fuld udbygning. Der bør derfor snarest træffes politisk beslutning om anlæggelse af de resterende etaper af motorvejen fra Haderslev til Hobro.

I forhold til udkastet til lovforslaget vil byrådet bemærke, at det er vigtigt at kommuneveje og -stier føres på tværs af motorvejen som beskrevet i den vejtekniske beskrivelse i miljøkonsekvensrapporten.

Kommunen bemærker desuden, at tilslutningsanlægget ved Løgstørvej ikke er nævnt. Løgstørvej er en vigtig indfaldsvej fra den nordvestlige del af kommunen. Trafikminister Thomas Danielsen har den 5. maj 2025 meddelt kommunen, at tilslutningsanlægget ved Løgstørvej med vestvendte ramper er blevet tilvalgt og vil indgå på listen af projekter, der kan prioriteres i den næste udmøntning af land- og bypuljen i efteråret 2025. Viborg Byråd forventer, at det betyder, at tilslutningsanlægget prioriteres, så det kan anlægges i forbindelse med anlæg af motorvejen.

Det er forsat vigtigt for Viborg Kommune, at motorvejen ikke væsentligt vil påvirke arter eller naturtyper på udpegningsgrundlaget og ikke er i strid med bevaringsmålsætninger i Natura-2000 områderne. Viborg Byråd ønsker derudover, at områder til erstatningsnatur og – skov placeres indenfor kommunens grænser og så vidt det er muligt sammentænkes med arealomlægning i forbindelse Aftale om et Grønt Danmark, og så der skabes synergi mellem naturværdier, grundvandsbeskyttelse og rekreative interesser.

Dato: 28-08-2025

Sagsnr.: 25/19778
Sagsbehandler: BGM

Direkte e-mail:
borgmester@viborg.dk

Side 1 af 2

Endelig opfordrer Viborg Byråd til, at de for projektet nødvendige ekspropriationsforretninger – uanset motorvejens forsinkelse - foretages hurtigst muligt af hensyn til de berørte borgeres behov for en tidlig afklaring.

Som supplement til ovenstående vedlægges som bilag et teknisk notat med mere detaljerede bemærkninger til udkast til lovforslaget.

Med venlig hilsen

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Ulrik Wilbek', is positioned above the printed name.

Ulrik Wilbek
Borgmester

Bilag til høringssvar

Viborg Kommune ønsker følgende emner bliver prioriteret og medtaget i den videre projektering:

Veje

- Delstrækninger af rute 12 Herningvej, rute 13 Aalborgvej/Vejlevej og rute 16 Holstebrovej vil blive nedklassificeret til Kommuneveje. Dette kan Viborg Kommune være indforstået med. Byrådet bemærker dog, at det er vigtigt, at der overføres et tilstrækkeligt beløb til driften, og vejene overdrages uden større udgifter til istandsættelse indenfor de først 10  r.
- Viborg Kommune foreslår desuden, at rute 26 forlænges/flyttes til korridoren syd for Viborg Storcenter, som i en årrække har været reserveret til formålet. Herved vil rute 26 kunne flyttes til et forløb på motorvejen mellem Holstebrovej og Skivevej, hvorved Vestre Ringvej vil blive aflastet for den overordnede og uvedkommende trafik, og den vil også kunne nedklassificeres til kommunevej.
- Motorvejen ønskes forberedt for tilslutning af den kommende forlagte rute 26 ved Ravnstrup, hvis projektet ikke gennemføres samtidig med motorvejen.
- Viborg Kommune forventer, at skærende kommunevej og -stier føres på tværs af motorvejen, som anført i Vejteknisk beskrivelse, september 2024:
 - st. 210.350 Havredalsvej OF
 - st. 210.850 Alhedestien OF
 - st. 214.600 Fallevej UF
 - st. 218.300 Fallevej OF
 - st. 220.400 Hellerupvej OF
 - st. 224.130 Jestrupvej Vest UF
 - st. 226.430 Kirkebækvej OF
 - st. 228.280 Rogenstrupvej OF
 - st. 228.460 Himmerlandsstien OF
 - st. 232.200 Løgstørvej OF
 - st. 234.400 Forlagt Aalborgvej OF
- Viborg Kommune forventer desuden, at motorvejen forberedes for anlæg af en ny kommunal cykelsti mellem Viborg og Ravnstrup under landskabsbroen ved G rsdal/Jegstrup Bæk.

Natur og Miljø

- Det fremgår af lovforslagets  6, stk. 5, at kommunalbestyrelsen skal tilvejebringe oplysninger til brug for en vurdering af forhold, der reguleres efter love og regler, der er nævnt i stk. 1, indenfor den pågældende kommune. Bestemmelsen b r ændres, så kommunalbestyrelsen udelukkende skal bidrage med eksisterende og allerede tilgængelige oplysninger.
- Det er uklart, om lovforslagets  7 stk. 1 kan medføre væsentlige udgifter for private ledningsejere (eksempelvis rørlagte vandløb). Dette bør præciseres og fremgå af den endelige anlægslov.
- Det fremgår af bemærkningerne til lovforslaget, at der kan nedsives vejvand efter forudgående rensning inden for områder med særlige drikkevandsinteresser (OSD) og indvindingsoplande til vandværker. For

at beskytte drikkevandsressourcen anbefaler Viborg Kommune som udgangspunkt, at vejvand indenfor disse områder ikke nedsives, men udledes til vandløb eller sø (recipient).

- I henhold til lovforslagets §10 kan der ydes tilskud til facadeisolering af særligt støjramte helårsboliger. Viborg Byråd anbefaler, at tilskudsordningen også bør omfatte støjreducerende tiltag i forhold til udendørs opholdsarealer, rekreative områder og lign.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Catherine Sofie Steen Christiansen (cac@trm.dk)
Cc: Martin Jakob Jakobsen (00140 (MartinJakob.Jakobsen@silkeborg.dk), Rune Kristensen (00152 (Rune.Kristensen@silkeborg.dk), Lauge Rud-Clemmensen (10308 (Lauge.Rud-Clemmensen@silkeborg.dk), Thomas Damgaard (17866 (Thomas.Damgaard@silkeborg.dk), Flemming Frøsig Christensen (FlemmingFrosig.Christensen@silkeborg.dk), Morten Horsfeldt Jespersen (29531 (MortenHorsfeldt.Jespersen@silkeborg.dk), Lars Emil Vindfeld Møller (LarsEmilVindfeld.Moller@silkeborg.dk), Bente Rands Mortensen (29761 (BenteRands.Mortensen@silkeborg.dk)
Fra: Asger Falch Wanstrup (12457) (AsgerFalch.Wanstrup@silkeborg.dk)
Titel: Silkeborg Kommune vedr. fristforlængelse ifm. ekstern høring over forslag til lov om anlæg af motorvej mellem Give og Billund Vest og forslag til lov om anlæg af motorvej mellem Klode Mølle og Løvel
Sendt: 05-09-2025 10:24
Bilag: Silkeborg Kommunes endelige høringssvar.pdf;

[EKSTERN E-MAIL] Denne e-mail er sendt fra en ekstern afsender.
Vær opmærksom på, at den kan indeholde links og vedhæftede filer, som ikke er sikre.

Kære Catherine Christiansen

Med henvisning til tidligere mailkorrespondance vedr. fristforlængelse sender Silkeborg Kommune hermed det endelige politiske forankrede høringssvar.

Sagen er blevet behandlet i Klima- og Miljøudvalget 1. september 2025 og i Plan- og Vejudvalget 2. september 2025.

*Silkeborg Kommune behandler oplysninger om dig for at kunne behandle din sag.
Ønsker du at vide mere kan du læse mere på denne hjemmeside: <https://oplysningsbrev.silkeborg.dk/teknik-og-miljoefdelingen>*

Venlig hilsen

Asger Falch Wanstrup
Vejingeniør
Teknik og Miljø



Silkeborg Kommune
Søvej 1, 8600 Silkeborg
Telefon: 89702073
asgerfalch.wanstrup@silkeborg.dk
www.silkeborg.dk
Følg os på www.facebook.com/silkeborgkom
[Find parkering, mødelokaler og afdelinger på Rådhuset](#)

Silkeborg Kommune behandler dine data iht. **GDPR**, læs mere [her](#)

Silkeborg Kommune · Søvej 1 · 8600 Silkeborg

Transportministeriet
Vej- og Brokontoret
Frederiksholms Kanal 27 F
DK-1220 København K

Sendt til trm@trm.dk

5. september 2025

Silkeborg Kommunes politisk forankrede høringssvar til forslag til lov om anlæg af motorvej mellem Klode Mølle og Løvel

Silkeborg Kommune imødeser med forventning godkendelsen af anlægsloven og etableringen af motorvej mellem Klode Mølle og Løvel.

Det fulde udbytte af den nye motorvej opnås imidlertid først, når motorvejsstrækningen kommer til at være en del af det øvrige motorvejsnet. Vi ser særligt frem til, at den kommer til at hænge sammen med Silkeborg motorvejen, så der kunne ske en aflastning af rute 52 ved Skæggær.

Silkeborg Kommune bemærker i forhold til udkastet til lovforslaget, at det er vigtigt at kommuneveje og -stier føres på tværs af motorvejen som beskrevet i den vejtekniske beskrivelse i miljøkonsekvensrapporten. Silkeborg Kommune har noteret, at der etableres tilslutningsanlæg ved Klode Mølle og ved Ulvedalsvej og i tilknytning hertil anlægges samkørselspladser.

Det er vigtigt for Silkeborg Kommune, at Transportministeriet tager vare på, at motorvejen ikke vil påvirke arter og naturtyper beskyttet i Habitatdirektivet væsentligt og at man sikrer at motorvejens anlæg og drift ikke er i strid med de bevaringsmålsætninger der er for Natura-2000 områderne.

Silkeborg Kommune stiller sig kritisk overfor anlægslovens fravigelsen fra anden lovgivning og klageadgange og savner en begrundelse for dette. Kommunen besidder et stort lokalkendskab, som kan gå tabt herved.

Sagen blev politisk behandlet på Klima- og Miljøudvalgets møde den 1. september 2025, med indstilling om godkendelse af det fremsendte høringssvar.

Beslutning Klima- og Miljøudvalget den 01-09-2025:

Indstillingen godkendt.

Peter Sig Kristensen (Ø) stemte imod med følgende udtalelse "Enhedslisten ønsker ikke motorvejen anlagt, og kan på den baggrund ikke bakke op om høringssvaret. Dog bakker vi op om høringssvarets bemærkninger ift. Habitatdirektivet / Natura 2000 områder samt bemærkninger ift. fravigelse af klageadgange."

Sagen blev ligeledes politisk behandlet på Plan- og Vejudvalgets møde den 2. september 2025, med indstilling om godkendelse af det fremsendte høringssvar.

Beslutning Plan- og Vejudvalget den 02-09-2025

Indstillingen godkendt med enkelte redaktionelle ændringer til høringssvaret.

Peter Sig Kristensen (Ø) og Lars Hansen (F) stemte imod med følgende udtalelse "Enhedslisten og SF ønsker ikke motorvejen anlagt, og kan på den baggrund ikke bakke op om høringssvaret. Dog bakker vi op om høringssvarets bemærkninger ift. Habitatdirektivet / Natura 2000 områder samt høringssvarets bemærkninger ift. fravigelse af klageadgange."

Venlig hilsen

Martin J. Jakobsen

Formand for Vej- og Trafikudvalget

Rune Kristensen

Formand for Klima- og Miljøudvalget

Fagligt supplement til Silkeborg Kommunes høringssvar til forslag til lov om anlæg af motorvej mellem Klode Mølle og Løvel

Veje og stier

Det fremgår af bemærkninger i 3.1.1 om lokale veje og stier, at den konkrete udformning af nye adgangsforhold og forlægning af kommuneveje bliver fastlagt i anlægsperioden i dialog med de berørte vejere og kommunen. Silkeborg Kommune ønsker følgende emner bliver prioriteret og medtaget i detailprojekteringen:

Vandrerute Hærvejen St. 195.070

Vandreruten forlægges mod nord og føres under motorvejen.

Påruphøjvej St. 196.500

Påruphøjvej forlægges på den østlige side af motorvejen og tilsluttes Stenrøgelvej.

Stenrøgelvej St. 196.600

Stenrøgelvej forlægges og føres under motorvejen.

Aalborgvej St. 197.330

Aalborgvej forlægges mod syd og føres over motorvejen.

Sangildvej St. 200.980

Sangildvej forlægges og føres under motorvejen.

Bødgersmindevej St. 202.460

Bødgersmindevej forlægges og føres under motorvejen.

Skivevej St. 203.180

Skivevej forlægges på den vestlige side af motorvejen og tilsluttes Bødgersmindevej.

Kongemosevej St. 208.140

Kongemosevej forlægges og føres under motorvejen.

Når rute 13 overdrages til kommunen, forventes overdragelsen håndteret efter aftale mellem Vejdirektoratet og KL vedrørende omklassificering af statsveje til kommunale veje, Håndbog, januar 2021.

Natur og Miljø

Silkeborg Kommune ser med undren på at al kommunal sagsbehandling indenfor naturbeskyttelseslovens § 65, stk. 1 og 2, dvs. alle dispensationer fra Naturbeskyttelseslovens § 3 (beskyttet natur), § 16 (sø- og åbeskyttelseslinje), § 17 (Skovbyggelinje), § 18 (fortidsmindebeskyttelseslinje) overgår til Transportministeriet.

Som kommune har vi indgående kendskab vores naturområder samt de sjældne og beskyttede arter der er tilknyttet de enkelte lokaliteter. Et kendskab som kommunen benytter i sagsbehandlingen.

Silkeborg kommune har fokus på beskyttelsen af flagermus, herunder især damflagermus. Damflagermusen er som både bilag II og bilag IV-art strengt beskyttet i henhold til Habitatdirektivet.

Silkeborg Kommune ønsker, at skov- og erstatningsnatur i Silkeborg Kommune placeres indenfor kommunes grænser, gerne i sammenhæng med eksisterende natur og rekreative interesser.

Til: Catherine Sofie Steen Christiansen (cac@trm.dk), Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Christian Bille-Sandø (cbs@rigsrevisionen.dk)
Titel: Ekstern høring af forslag til lov om anlæg af motorvej mellem Give og Billund Vest og forslag til lov om anlæg af motorvej mellem Klode Mølle og Løvel
E-mailtitel: Ekstern høring af forslag til lov om anlæg af motorvej mellem Give og Billund Vest og forslag til lov om anlæg af motorvej mellem Klode Mølle og Løvel (Id nr.: 488731)
Sendt: 13-08-2025 15:47

[EKSTERN E-MAIL] Denne e-mail er sendt fra en ekstern afsender.
Vær opmærksom på, at den kan indeholde links og vedhæftede filer, som ikke er sikre.

Til Transportministeriet

Ministeriet har den 4. juli 2025 sendt forslag til lov om anlæg af motorvej mellem Give og Billund Vest og forslag til lov om anlæg af motorvej mellem Klode Mølle og Løve i høring.

Ministeriernes forpligtelse til at høre Rigsrevisionen er fastlagt af rigsrevisorloven, §§ 7 og 10 (Lovbekendtgørelse nr. 101 af 19/01/2012) og angår revisions- og/eller regnskabsforhold, der kan have betydning for Rigsrevisionens opgaver.

Vi har gennemgået lovforslagene og kan konstatere, at det/den ikke omhandler revisions- eller regnskabsforhold i staten eller andre offentlige virksomheder, der revideres af Rigsrevisionen.

Vi har derfor ikke behandlet henvendelsen yderligere.

Med venlig hilsen

Christian Bille-Sandø
Specialkonsulent

Logo Rigsrevisionen

Landgreven 4
DK-1301 København K

Tlf. +45 33 92 84 00
Dir.+45 33 92 86 50
cbs@rigsrevisionen.dk

www.rigsrevisionen.dk

Læs om Rigsrevisionens behandling af personoplysninger [her](#)

Bekræft venligst, at denne e-mail er modtaget.
Please confirm receipt of this e-mail.