

## Kommissorium

# Miljøkonsekvensvurdering af motorvej på strækningen Klode Mølle – Viborg - Løvel

Med aftale om Infrastrukturplan 2035 den 28. juni 2021 mellem regeringen (Socialdemokratiet), Venstre, Dansk Folkeparti, Socialistisk Folkeparti, Radikale Venstre, Enhedslisten, Det Konservative Folkeparti, Nye Borgerlige, Liberal Alliance, Alternativet og Kristendemokraterne er parterne enige om at gennemføre nye investeringer og initiativer i en fuldt finansieret investeringsplan på transportområdet for perioden 2022-2035. Den del af aftalen, der omfatter fremtidens veje, står Enhedslisten og Alternativet uden for.

Det fremgår af aftalen, at der gennemføres en miljøkonsekvensvurdering (MKV) af en ny motorvej på strækningen fra Rute 13 ved Klode Mølle til Rute 13 ved Løvel. MKV'en omfatter løsninger øst og vest om Viborg.

### Baggrund

Etablering af en ny nord-sydgående motorvej i det centrale Jylland har med mellemrum været til debat de seneste 50 – 60 år. Oprindeligt blev en såkaldt "Hærvejsmotorvej" lanceret som et alternativ til etablering af en mere østlig motorvej, der i dag kendes som E45 (Østjyske Motorvej / Nordjyske Motorvej).

Formålet med en ny motorvej op gennem Jylland er dels at skabe forbedrede vejforbindelser i Jylland dels at aflaste rute 13 og E45.

I perioden fra 2017 til 2019 er der gennemført en forundersøgelse for en ny midtjysk motorvej fra Give til Høbro. Forundersøgelsen belyser en række mulige placeringer af en ny motorvej. På strækningen fra Rute 15/18 i syd til Løvel i nord belyser forundersøgelsen løsninger fra Herning, Bording og Silkeborg i forløb øst og vest om Viborg til Løvel.

Af infrastruktureftalen fremgår det, at "Parterne er enige om at reservere en ramme på 3,9 mia. kr. til anlæg af motorvej fra Løvel ved Rute 13 nord for Viborg til Rute 13 ved Klode Mølle nord for Bording. Der afsættes 65 mio. kr. til en MKV af projektet, som omfatter både linjeføringer øst og vest om Viborg. Når resultatet af MKV'en foreligger, mødes parterne og tager endelig stilling til linjeføringen for projektet.

De i Vejdirektoratets forundersøgelse undersøgte linjeføringer Ø2 (Silkeborg-Viborg Øst-Løvel), Ø3 (Herning-Viborg Øst-Løvel) og V1 (Herning-Viborg Vest-Løvel) opgives."

Nærværende kommissorium beskriver indholdet i MKV'en for strækningen Klode Mølle – Viborg vest – Løvel samt strækningen Klode Mølle – Viborg øst – Løvel.

MKV'en tager udgangspunkt i den gennemførte forundersøgelse og de bagvedliggende fagnotater og fagrapporter.



Oversigtskort med forundersøgelsens forslag Ø1 og V2, som danner grundlag for MKV'en. Linjerne på kortet er skitser og ikke udtryk for endelige linjeføringer

### Indhold i MKV'en

Der skal gennemføres en MKV samt udarbejdes en MKV-redegørelse og beslutningsgrundlag for etablering af en ny motorvej fra Klode Mølle til Løvel. Undersøgelsen skal omfatte løsninger i en korridor henholdsvis øst og vest om Viborg. De endelige vejforløb og korridorer er ikke fastlagt endnu, hvilket vil ske i løbet af MKV'en, herunder ved inddragelse af offentligheden. Oversigtskortet ovenfor er således alene til overordnet illustration.

Ved skitseprojekteringen af motorvejen vil der være fokus på samspillet med det øvrige vejnet, herunder tilslutningen til de eksisterende motorveje, anden infrastruktur og de landskabsmæssige forhold. I MKV'en skal også gennemføres omfattende natur- og miljøundersøgelser.

I MKV'en afdækkes vejtekniske, trafikale, miljø- og naturmæssige, samt økonomiske og ejendoms-mæssige effekter ved alternative forslag, herunder muligheden for at genbruge dele af Rute 13's trace til motorvej.

Undersøgelsen vil også omfatte en såkaldt 0+-løsning, der vil vurdere effekterne af en udbygning af det eksisterende vejnet samt mindre nyanlæg.

For hvert forslag vurderes konsekvenserne i forhold til en situation, hvor de nuværende veje bevares uændret.

MKV'en vil danne grundlag for en politisk stillingtagen til et konkret anlægsprojekt og en anlægslov for dette projekt.

#### *Vejteknik og vejens indpasning i landskabet*

I MKV'en forudsættes det, at motorvejen anlægges med et 4-sporet tværprofil. Motorvejen vil på hele strækningen forløbe i et nyt trace i åbent landskab. Motorvejen skal – ud over at leve op til vej- og trafiktekniske krav – også indpasses bedst muligt i landskabet, således at de negative påvirkninger af landskabet og omgivelserne begrænses.

I MKV'en vil der blive set på behov og mulighed for vej- og stikrydsninger samt tilslutning af større skærende veje. Der vil i projekteringsarbejdet være fokus på at opretholde gode forbindelser for gående og cyklister på tværs af motorvejen. På overordnet plan vil der også blive set på behov og mulighed for etablering af rastepladser og samkørselspladser.

Ved skitseprojekteringen af motorvejen såvel som rastepladserne vil der blive taget hensyn til vejbetjeningen af lange og omfangsrige transporter.

Der gennemføres trafikikkerhedsrevision (trin 2) af alle undersøgte forslag.

#### *Trafik*

Ved MKV'en vil trafikens omfang og de trafikale effekter blive beregnet med Landstrafikmodellen. Trafikberegningerne bygger videre på resultaterne fra beregningerne gennemført i forbindelse med forundersøgelsen og MKV'en for den sydlige del af Ny Midtjysk Motorvej.

For alle forslag plus relevante etaper beskrives trafikens omfang og fordeling, samt de forventede effekter på rejsetid, trafikarbejde og trafikikkerheden sammenholdt med 0-alternativet. Der vil ligeledes være fokus på de trafikale effekter på det omkringliggende vejnet. Der gennemføres endvidere en beregning af trafikken på projektstrækningen under forudsætning af, at der etableres en fuld Midtjysk Motorvej.

Der skal i de trafikale vurderinger særligt fokuseres på den erhvervsrelaterede person- og godstrafik.

#### *Miljø- og klimaforhold*

Konsekvenser for plan- og miljøforhold vurderes dels ud fra oplysninger, som allerede er tilgængelige i databaser m.v., dels ud fra konkrete registreringer "i marken" og modelberegninger, således at miljøvurderingen kan leve op til gældende regler på området. I miljøvurderingen af forslagene vil der blive set på påvirkningen af plan- og landskabsforhold, og specielt Natura-2000-, fredede- og § 3 beskyttede-områder.

Desuden vil analysen også fokusere på registrering af områdets dyreliv, herunder i særlig grad beskyttede arter. Registreringen vil danne grundlag for udarbejdelse af forslag til placering af vejen, afværgeforanstaltninger og etablering af erstatningsbiotoper.

Analyserne vil ligeledes beskrive projektets klimamæssige påvirkning i forbindelse med såvel anlæg som drift af motorvejen. Desuden vil der være fokus på at motorvejen udformes sådan, at den er robust i forhold til de klimaændringer, der kan forventes inden for vejanlæggets forventede levetid.

#### *Støjforhold*

I MKV'en vil støjforholdene også blive undersøgt. Dels støj under anlægsarbejdet, dels støj når vejprojektet er gennemført. Baseret på undersøgelserne af støjforholdene vil det blive vurderet, i hvilket omfang der bør indgå støjreducerende foranstaltninger i projektet.

#### *Areal- og ejendomsforhold*

For relevante områder indhentes oplysninger om ejendomsforhold samt virksomheder og større tekniske anlæg. Disse data benyttes ved gennemførelse af arealanvendelsesanalyser og beregning af budget til arealerhvervelse for forslagene.

#### *Anlægsøkonomi*

For alle forslag beregnes et indledende anlægsoverslag jf. Transportministeriets principper for Ny Anlægsbudgettering. Ligeledes gennemføres en risikoanalyse af de undersøgte forslag.

#### *Samfundsøkonomi*

På baggrund af anlægsoverslag og beregnede effekter beregnes de samfundsøkonomiske gevinster for alle forslag jf. Transportministeriets manual for samfundsøkonomiske beregninger.

#### *Ekstern kvalitetssikring*

Efter principperne om ny anlægsoverslag af statens anlægsprojekter med tilhørende aktstykke af 24. oktober 2006 fra Finansudvalget, vil der blive gennemført ekstern kvalitetssikring af projektet. Grundlaget for den eksterne kvalitetssikring omfatter bl.a. teknisk dokumentation, anlægsoverslag med tilhørende dokumentation for mængder, diverse forudsætningsnotater, risikoanalysen, trafikberegninger og samfundsøkonomiske beregninger.

### **Høring og afrapportering**

Som en del af VVM-processen gennemføres to offentlighedsfaser om projektet. Den indledende offentlighedsfase – den såkaldte idéfase – gennemføres som en del af opstarten af projektet, hvor grundlaget for arbejdet præsenteres, og forslag fra borgergrupper, interesseorganisationer mv. til emner og løsninger til brug for det videre arbejde inddrages og behandles. I forlængelse af idéfasen vil forligskredsen blive præsenteret for resultaterne heraf.

Undersøgelsen baggrundsrapporter og tekniske notater afrapporteres på projektets hjemmeside samt i en kortfattet sammenfattende fysisk rapport. Ligeledes vil nyheder og anden relevante informationer om projektet løbende blive offentliggjort på hjemmesiden.

Der gennemføres en afsluttende offentlig høring på baggrund af MKV'ens resultater. I begge offentlighedsfaser gennemføres et eller flere offentlige borgermøder.

### **Tidsplan**

MKV'en igangsættes primo 2022 og forventes afsluttet medio 2024 med afrapportering, hvorefter der frem mod slutningen af 2024 gennemføres høringsfase og udarbejdes en indstilling om projektet.

### **Organisation**

MKV'en gennemføres af Vejdirektoratet bistået af rådgivere på udvalgte fagområder. Som følgegruppe til projektet nedsættes et "teknikerudvalg" med repræsentanter fra de direkte berørte kommuner, Region Midtjylland og Miljøstyrelsen. Teknikerudvalget kan nedsætte en eller flere arbejdsgrupper til løsning af specifikke opgaver.

**Økonomi**

MKV'en og efterfølgende aktiviteter omkring udarbejdelse af indstilling og anlægslov gennemføres inden for en økonomiske ramme på 65 mio. kr.