

Ny motorvej Give-Billund Vest -Supplerende miljøkonsekvensvurdering

Høringsnotat



Indhold

Høringsnotat	1
Indledning	2
Holdning til de undersøgte løsninger og alternative løsningsforslag	3
Indkomne synspunkter.....	3
Vejdirektoratets bemærkninger.....	4
Ledninger	4
Indkomne synspunkter.....	4
Vejdirektoratets bemærkninger.....	5
Ekspropriation	5
Indkomne synspunkter.....	5
Vejdirektoratets bemærkninger.....	5
Lokal trafik og adgangsforhold.....	6
Indkomne synspunkter.....	6
Vejdirektoratets bemærkninger.....	7
Natur og miljø	7
Indkomne synspunkter.....	7
Vejdirektoratets bemærkninger.....	8
Støj	9
Indkomne synspunkter.....	9
Vejdirektoratets bemærkninger.....	9
Øvrige	10
Indkomne synspunkter.....	10
Vejdirektoratets bemærkninger.....	10

Indledning

I den politiske aftale om Infrastrukturplan 2035 af 28. juni 2021 er det besluttet at etablere motorvej på strækningen fra Give til Billund vest, og at der fra 2026 afsættes en bevilling til anlægsarbejdet.

Efterfølgende har Vejle Kommune ønsket justeringer i projektet. Konkret ønskes et tilslutningsanlæg ved Tykhøjvej i den sydlige del af Give, samt at den planlagte forbindelsesvej fra motorvejen til Lufthavnsvej flyttes længere mod øst, hvor der ønskes endnu en vejtilslutning til Billund Lufthavn.

Vejdirektoratet har på denne baggrund gennemført en supplerende miljøkonsekvensvurdering, der ud over en belysning af de ønskede projektændringer også omfatter en række justeringer af det oprindelige projekt og en række supplerende miljøundersøgelser og miljøvurderinger for hele strækningen fra Give til Billund vest.

Den supplerende miljøkonsekvensvurdering har været i offentlig høring i perioden fra 24. marts til 28. april 2025. Som en del af den offentlige høring blev afholdt et borgermøde i Give d. 9. april, hvor ca. 110 personer mødte op.

Der er indkommet i alt 28 høringssvar i høringsperioden. Af disse er 4 fra myndigheder, 8 fra interesseorganisationer og 3 fra virksomheder.

I det følgende er de væsentligste synspunkter i de indkomne høringssvar resumeret sammen med Vejdirektoratets bemærkninger.

Holdning til de undersøgte løsninger og alternative løsningsforslag

Indkomne synspunkter

Vejle Kommune anerkender Vejdirektoratets igangsættelse af en supplerende miljøkonsekvensvurdering, baseret på dialog med bl.a. Vejle og Billund Kommuner. Særligt fremhæves justeringerne ved tilslutningsanlæggene ved Give Syd og i Billund Kommune.

Kommunen mener, det bør overvejes at indlede anlægsarbejdet med forlægning af Billundvej og ny tilslutning til Lufthavnsvej, da dette vil give umiddelbare trafikale gevinster. Vejle Byråd understreger som kommune og medejer af Billund Lufthavn et klart ønske om, at de undersøgte alternativer i den supplerende miljøkonsekvensvurdering lægges til grund for den kommende anlægslov.

Billund Kommune bakker fuldt ud op i forhold til ændret placering af tilslutningsanlæg, så der kommer en afkørsel med forbindelsesvej direkte til Billund Lufthavn. Billund Kommune ser desuden frem til, at der tages beslutning om videreførelse af motorvejen mod Haderslev, hvilket yderligere vil styrke infrastrukturen og forbindelserne i regionen.

Billund Lufthavn bakker op om projektet og opfordrer til, at det sættes i gang hurtigt. Lufthavnen har en funktion som knudepunkt for trafik og erhverv i området. Den planlagte vej vil give adgang til lufthavnen via Lufthavnsvej, som allerede bruges af mange trafikanter.

Dansk Erhverv bakker op om projektet, særligt med henblik på at sikre en forbedret adgang til Billund Lufthavn og opfordrer til, at projektet indledes med etableringen af forlægningen af Billundvej samt den nye forbindelsesvej til det planlagte kryds ved Billund Lufthavn. Ideelt set bør krydset ved lufthavnen etableres som det første. Derudover anbefales det, at det planlagte T-kryds vendes, således at Billundvej føres direkte frem. Endelig findes det væsentligt, at den kommende midtjyske motorvej dimensioneres til at kunne håndtere dobbelttrailere.

Dansk Erhverv opfordrer desuden til, at der snarest gennemføres nærmere afklarende analyser for de manglede motorvejsstrækninger for den samlede Hærvejsmotorvej.

Dansk Industri tilkendegiver sin opbakning til etableringen af motorvejsstrækningen mellem Give og Billund, og opfordrer til, at der snarest igangsættes nærmere analyser af de resterende, endnu uafklarede strækninger af den samlede Hærvejsmotorvej.

Give Handel & Erhverv udtrykker tilfredshed med, at der er blevet lyttet til deres indsigelse, og at den nuværende til- og frakørsel ved Give Syd er blevet bevaret i det fremlagte projektforslag.

Jyder Mod Overflødige Motorveje oplyser, at der fra forskellig side i infrastrukturdebatten er udtrykt ønske om, at aftalen om Infrastrukturplan 2035 genforhandles, ikke mindst på grund af CO₂-udledningerne fra projekterne. På den baggrund håber man, at en sådan genforhandling vil kunne finde sted, og ser i den forbindelse gerne, at den planlagte motorvej fra Give til Billund Vest udgår, eller gerne hele motorvejen fra Haderslev til Give.

En borger foreslår, at motorvejsprojektet skal slutte ved lufthavnen i første omgang. Man forventer, at den planlagte afslutning ved Grindstedvej vil give trafikchaos imellem Billund og Grindsted, da meget af den tunge trafik, der i dag drejer fra i Karlskov rundkørslen og kører via Filskov, i stedet for vil fortsætte på motorvejen til Billund. En anden borger foreslår ligeledes, at vejstrækningen fra Lufthavnen til Billund Vest i denne omgang udgår, da den vurderes at være unødvendig og allerede betjenes tilstrækkeligt af det eksisterende vejnet.

En borger anbefaler, at den eksisterende Billundvej udbygges mod vest og suppleres med cykelsti, i stedet for den planlagte forlægning af Billundvej og forbindelsesvej til Lufthavnsvej. Man anfører videre, at den nye østlige udkørsel fra lufthavnen sagtens blive etableret med et minimum af ejendomme som vil blive berørt.

Hatting A/S gør opmærksom på, at hvis forbindelsesvejen placeres som foreslået – syd for Hattings ejendom og tæt på driftsbygningen – kan det have alvorlige konsekvenser for virksomhedens fremtidige drift på ejendommen. Af hensyn til smitterisiko, bør en sådan vejføring som udgangspunkt holdes mindst 500 meter fra ejendommens bygninger for at minimere risikoen for luftbåren smitte. På denne baggrund skal jeg venligst henstille til, at Vejdirektoratet arbejder videre med en alternativ linjeføring, som ikke placeres tæt op ad Hattings driftsbygning.

Vejdirektoratets bemærkninger

Motorvejen fra Give til Billund V vil flytte noget af den gennemkørende trafik fra lokalvejnettet til statsvejnettet, og derved bl.a. aflaste landsbyen Filskov. Dette vurderes som en positiv effekt af projektet.

Det må forventes, at den sydligste del af motorvejen frem mod Grindstedvej vil have den mindste trafikbelastning, da en del trafikanter har mål i det centrale Billund eller i Billund Lufthavn. En køre-rute via motorvejen helt til Grindstedvej vurderes at være attraktiv for trafik til den vestlige del af Billund, Grindsted og området syd og vest for Billund.

Det er Vejdirektoratets vurdering, at den nuværende rundkørsel ved lufthavnen i visse periode har kapacitetsproblemer. Endnu en adgang til lufthavnen fra Lufthavnsvej vil have den største aflastende effekt, hvis denne kombineres med en ny forbindelsesvej, og dermed give størst aflastning af den nuværende rundkørsel på Lufthavnsvej.

Ved etablering af et nyt tilslutningsanlæg til motorvejen ved Billundvej, er det bedst at etablere selve tilslutningsanlægget ved siden af den nuværende Billundvej, da den nuværende vej derved kan holdes åben i anlægsperioden. Den nye del af Billundvej vil få et bredere vejprofil og der etableres cykelbaner på den nye vejstrækning.

Vejdirektoratet har via søgninger i forskellige publikationer fundet regler for afstand mellem KS-stationer og andre svinebesætninger, samt en række andre krav om bl.a. luftfiltre og UV-lys for at reducere risikoen for luftsmitte. Der er dog ikke fundet regler om afstandskrav mellem offentlig vej og KS-stationen. På den baggrund ser Vejdirektoratet ikke grundlag for at ændre det planlagte vejforløb af den kommende forbindelsesvej til Lufthavnsvej.

Ledninger

Indkomne synspunkter

Energinet gør opmærksom på en række mulige konfliktpunkter mellem gasledninger, elledninger og den kommende motorvej.

En beboer på Godrumvej gør opmærksom på, at ejendommens elforsyning vil krydse den kommende motorvej.

Vejdirektoratets bemærkninger

I næste fase (projekteringsfasen) vil Vejdirektoratet gå i dialog med de enkelte ledningsejer for at aftale, hvilke ledningsarbejder der skal ske. Også mindre ledninger vil blive kortlagt og håndteret i den kommende fase.

Der bliver afholdt ledningsejermøder. Her aftales den tekniske løsning og derefter laves en aftale om betaling. Der udarbejdes ledningsprotokoller med aftalerne.

Ekspropriation

Indkomne synspunkter

En borger oplyser, at de fleste ejendomme i området er blevet eksproprieret/opkøbt af VD, så vedkommende bliver ene tilbage i området omringet af støjende veje på 3 sider. Borgeren skal på grund af alder sælge ejendommen inden for en kort årrække. Man frygter, at opsparing forsvinder med den nye vej, da ejendomsværdien mindskes med millionbeløb.

Vejle Byråd vægter hensynet til berørte lodsejere i projektet højt, og derfor er det Vejle Kommunes anbefaling, at der i anlægsloven indarbejdes bestemmelser og mulighed for fremrykket ekspropriation.

Billund Kommune påpeger, at borgere er kommet i klemme, da der i Infrastrukturplan 2035 er truffet en delbeslutning om, at strækningen fra Billund Vest til Haderslev (forslag Vest 1) kan prioriteres i kommende investeringsplaner efter 2035. Når borgere og potentielle købere i området ikke ved, om der kommer en motorvej, bliver deres ejendomme reelt set usælgelige. Indtil en endelig beslutning er truffet, oplever flere borgere, at de er stavnsbundne, fordi de ikke kan udvikle deres bolig grundet tabsbegrænsningsprincippet, ligesom en potentiel køber kan have svært ved at opnå realkreditlån med udsigt til en motorvej. Det kan have tragiske konsekvenser for den enkelte. Og borgerne vil befinde sig i denne position, så længe, der ikke er truffet beslutning om videreførelse af motorvejen. Vi ved, at Vejdirektoratet og Transportministeriet er i gang med at overveje regelændringer på området, og det hilser vi velkommen. Som vi forstår det, er det nemlig fortolkningen af formuleringen "særligt indgribende" og "væsentlige ulemper i forbindelse med aktivitetens gennemførelse" fra Vejlovens §45, der betyder, at Vejdirektoratet administrerer reglerne på en sådan måde, at borgerne reelt set skal stå til en totalekspropriation, før forlodsekspropriation og/eller erstatning kan komme på tale. Det er med til at give borgerne en oplevelse af, at de er stavnsbundne, fordi de hverken kan sælge eller videreudvikle deres bolig i mellemtiden.

Vejdirektoratets bemærkninger

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

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

Ejendomme kan i visse tilfælde forlodseksproprieres efter Vejlovens § 45. Dette kan dog først ske, når der er truffet politisk beslutning om projektet. Der er mulighed for ekspropriation forlods, hvis der er særlige behov hos ejer, og det ikke kan afvente de ordinære ekspropriationer. Ejendommen skal også være berørt på en sådan måde, at der er risiko for at ejendommen alligevel bliver eksproprieret.

Ejendomsværditab kan behandles senest 1 år efter motorvejen er færdig. Ekspropriationskommissionen behandler klager om støj og dominans. Der kan ydes erstatning, hvis ulemperne fra motorvejen afviger fra

det vedtagne projekt. Ved bedømmelsen ser ekspropriationskommissionen på støjniveauet, bygningens afstand til vejanlægget, trafikmængden, områdets karakter og bygningernes beliggenhed og anvendelse.

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

Lokal trafik og adgangsforhold

Indkomne synspunkter

Ejeren af en ejendom på Granlundvej foreslår, at forbindelsesvejen flyttes 200 meter mod vest, så den vil ligge på Billund Lufthavns egen jord og ikke være til gene for den pågældende ejendom.

En borger på Stilbjergvej udtrykker bekymring for hastigheden i forbindelse med transporten af de mange tons materialer grus/sten mm. som skal bruges til opbygningen af motorvejen, og oplyser, at deres stuehus ligger ca. 1,5 meter fra Stilbjergvej, og da Stilbjergvej kommer til at krydse kommende motorvej vil det være nærliggende at alle materialer fragtes forbi vedkommendes ejendom/stuehus. Man foreslår, at hastigheden på Stilbjergvej fra byzonen i syd og mod nord nedsættes fra de nuværende 80 km/t til 60 km/t dette på en samlet stækning på 1,5 km.

En borger foreslår, at Hjortflodvej bliver lukket i modsatte ende i forhold til der er planlagt, da det vil minimere generne fra den nødvendige trafik til Billund Farm Holiday (Hjortflodvej 1).

Billund Lufthavn ønsker sammen med de øvrige aktører at fremskynde etableringen af forbindelsesvejen fra det sted hvor Billund skal opgraderes og den nye tilkørsel til Lufthavnen, da det vil kunne aflaste dette kritiske knudepunkt allerede fra etableringstidspunktet og dermed reducere de trafikale udfordringer, som allerede eksisterer.

Desuden ønsker Billund Lufthavn, at den forbindelsesvej til Lufthavnsvej bør være den overordnede vej, og dermed at den sydlige del af Billundvej bør fungere som en sidevej til den nye forbindelsesvej. Lufthavnen argumenterer for dette med baggrund i trafikmodelberegninger, der indikerer, at den primære trafikstrøm i fremtiden kan være mod lufthavnen og området sydøst for lufthavnen.

Desuden anbefaler lufthavnen, at krydsningen ved Granlundvej bevares, da den primært bruges af cyklister. Forbindelsesvejen skal føre trafik til og fra lufthavnen.

En borger mener det bør overvejes at bevare dele af motortrafikvejen Farrevej fra Give til broen over Omme Å. Strækningen herfra og til Billund foreslås udelukkende udformet som motortrafikvej. I forbindelse med lukningen af broen ved Porshusvej foreslås etablering af en kombineret gang- og mountainbikesti langs motorvejens nordside – fra Tykhøjvej til Munkholmvej – for at sikre forbindelse til Porshusvej.

En anden borger udtrykker bekymring over ændringen af tilkørslen til den Midtjyske Motorvej, da den nu planlægges placeret kun 50 meter fra stuehuset.

Lokalrådet Vejle Vesteregn gør indsigelse mod, at der ikke planlægges mulighed for, at gående og cyklister kan krydse motorvejen mellem Bredsten Landevej ved Uhe og Billund. I lyset af den planlagte lukning af Trøgelborgvej foreslås det, at der etableres en cykelkrydsning af motorvejen ved det nuværende udmundingspunkt mod Billundvej. Endelig foreslås det, at der etableres en gangsti på faunapassagen ved Uhemarkvej,

Vejdirektoratets bemærkninger

Vejdirektoratet vil i det videre arbejde med projektet vurdere anlægstakten i projektet, herunder også muligheden for at fremrykke den del af projektet, der omfatter forlægning af Billundvej og etablering af ny forbindelsesvej til Lufthavnsvej.

Forbindelsesvejen forbinder de to nye kryds på henholdsvis Lufthavnsvej og Billundvej. Da vejen planlægges med en hastighed på 80 km/t, er det nødvendigt at vejen forløber i en større bue. For at vejen kan placeres på Billund Lufthavns arealer fremfor den pågældende ejendom, skal vejens forløb være mere kurvet og hastigheden skal derved nedsættes. På grund af krydsets placering på Lufthavnsvej, kan det ikke undgås at ejendommen berøres af vejen.

Det er Vejdirektoratets vurdering, at det er muligt at opretholde tilslutningen af Hjortflodvej ved Billundvej fremfor den planlagte tilslutning til forbindelsesvejen.

Mellem Bredsten Landevej og Grindstedvej kan trafikanter (inkl. cyklister og gående) krydse motorvejen via Stilbjergvej, Billundvej og Gødsbølvej som føres over motorvejen. Billundvej anlægges med cykelbaner i hver side af vejen, dog ikke på en ca. 900 m strækning frem mod Høgelundvej hvor der i dag starter en dobbeltrettet cykelsti langs Billundvej, da den del af billundvej er uden for det aktuelle projekt.

Da Billundvej anlægges længere mod øst ift. eksisterende Billundvej, afbrydes tilslutningen af Trøgelborgvej til Billundvej. Ejendommene på Trøgelborgvej vil i stedet skulle køre via det øvrige vejnet for at krydse motorvejen.

Vejdirektoratet anerkender at samkørselspladsen ved Tykhøjvej er placeret tæt på en ejendom, og vurderer, at pladsen bør udformes anderledes eller placeres længere mod syd, dog stadig på den pågældende mark.

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

Natur og miljø

Indkomne synspunkter

HærvejsmotorvejNEJTAK fremfører, at SMV-direktivet skal overholdes. Hele strækningen Haderslev - Hobro skal SMV-analyses. Man mener derfor, at gennemførelse af delprojektet Billund - Give uden en SMV-analyse af de resterende delprojekter, vil være en overtrædelse af EU's SMV direktiv.

Jyder Mod Overflødige Motorvej argumenterer mod den nye motorvej, da den vil gå gennem skove og hen over enge, heder, overdrev, vandhuller og vandløb og vil dermed ødelægge eller forringe levesteder for en række dyrearter. Flere af disse arter er sjældne, truede og strengt beskyttede efter EU-lovgivningen eller opført på den danske rødliste. Vejen vil begrænse dyrs spredningsmuligheder, og der vil forekomme trafikdrab. Anlægget af motorvejen vil også påvirke botaniske lokaliteter. Klimaet vil blive påvirket af udledning af CO₂e både under anlægsfasen og fra trafikken efterfølgende. Hvis motorvejen Give-Billund Vest udgår, vil traceet gennem Båstlund Krat, tilslutningsanlæggene ved Tykhøjvej og Billundvej samt forbindelsesvejen til Lufthavnsvej bortfalde. Dermed undgås permanent inddragelse af beskyttede naturtyper (eng, mose, hede, overdrev, sø m.m.), som udgør levesteder for dyr (padder, flagermus, birkemus m.fl.) og voksesteder for planter.

Jyder mod motorvej gør opmærksom på at birkemus vurderes at have en høj sårbarhed over for inddragelse af dens levesteder og nævner at Båstlund Krat er et rigtigt fint naturområde.

Mht. værdien af afværgeforanstaltninger og erstatningsnatur nævnes at et vejanlæg vil trods afværgeforanstaltninger have en barrierevirkning på dyrelivets spredning i landskabet i forhold til et landskab uden vejanlæg.

Styrelsen for Grøn Arealomlægning og Vandmiljø gør opmærksom på, at vurdering af påvirkning af målsatte vandforekomster skal baseres på den aktuelle miljøtilstand for de konkrete vandforekomster. Styrelsen har pt. opdaterede vandområdeplaner 2021-2027 samt gældende bekendtgørelser i høring. Både de gældende og de opdaterede vandområdeplaner skal derfor inddrages i vurderingerne.

Styrelsen for Grøn Arealomlægning og Vandmiljø Østjyllands gør opmærksom på, at det fremgår af miljøkonsekvensrapportens side 251, afsnit 18.5.2.9 om fredskov, at projektets vejanlæg og arbejdsarealer påvirker en del af et fredskovsområde nær Billund Lufthavn, samt at inddragelsen kræver en ophævelse af fredskovspligten.

Billund Lufthavn har igangsat en masterplan, som omfatter arealer nord for Lufthavnsvej. Disse planer er sendt til Vejle og Billund Kommuner. Lufthavnen ønsker dialog om placering af erstatningsnatur og tilbyder egne arealer til formålet.

Vejdirektoratets bemærkninger

Vejdirektoratet noterer høringssvar fra HærvejsmotorvejNEJTAK vedrørende strategisk miljøvurdering.

SMV-direktivet omfatter offentlige planer og programmer. Politiske ambitioner om f.eks. etablering af en sammenhængende motorvej langs den jyske højderyg udgør ikke en plan eller et program, som defineret i SMV-direktivet, hvorfor anlægget af motorvejen mellem Give og Billund ikke kræver, at der gennemføres en strategisk miljøvurdering.

Det kan i øvrigt bemærkes, at der er foretaget miljøundersøgelser af hele midtjysk motorvej i henholdsvis en forundersøgelse af ny midtjysk motorvej Give-Viborg-Hobro og miljøkonsekvensvurdering af midtjysk motorvej Give-Haderslev, som begge blev færdiggjort i 2020. Begge undersøgelser kan findes på Vejdirektoratets hjemmeside. En forundersøgelse eller miljøkonsekvensvurdering af projekter er som minimum lige så detaljeret som en strategisk miljøvurdering af en plan eller program.

Reglerne om strategisk miljøvurdering omfatter miljøvurderinger af planer og programmer og følger af miljøvurderingsloven. De gennemførte miljøkonsekvensvurderinger er udført ifølge Vejloven, som indeholder regler om miljøvurdering af statslige anlægsprojekter, og regler om miljøvurdering af konkrete projekter (kapitel 2a).

Vejdirektoratet anerkender, at der er negative miljømæssige konsekvenser, når man bygger nye store vejanlæg. Som Jyder Mod Overflødige Motorveje skriver i deres høringssvar vil der være negative påvirkninger for både natur og dyreliv i de berørte områder og i forhold til CO₂-udledning. Afværgeforanstaltninger kan ofte, men ikke altid, reducere disse påvirkninger.

Formålet med de gennemførte Miljøkonsekvensvurderinger blandt andet, at identificere disse negative miljøpåvirkninger, så de kan reduceres mest muligt. Miljøkonsekvensvurderingerne skal desuden belyse de miljømæssige konsekvenser, så den politiske beslutning om gennemførelse af projektet foretages på et oplyst grundlag.

Ifølge høringssvar fra Styrelsen for Grøn Arealomlægning og Vandmiljø skal både de gældende og de opdaterede – men endnu ikke implementerede - vandområdeplaner inddrages i vurderingerne.

Vejdirektoratet har derfor igangsat et arbejde med at kortlægge omfanget af nye tilstandsvurderinger for de

berørte vandområder, og ændringernes betydning for vurderinger og konklusioner i den gennemførte miljøkonsekvensvurdering. Konklusionerne fra denne kortlægning vil blive lagt til grund for det videre arbejde med projektet.

Vejdirektoratet er bekendt med skovlovsbestemmelserne som vil blive varetaget i forbindelse med en realisering af projektet.

Vejdirektoratet noterer med interesse Billund Lufthavns ønsker om dialog vedrørende erstatningsnatur, og ser frem til i samarbejde at afsøge mulighederne for placering af natur på lufthavnens arealer.

Støj

Indkomne synspunkter

Billund Farm Holiday som driver overnatnings/MC-camping gør opmærksom på, at deres teltplads ligger i den gule zone med hensyn til støj.

En borger skriver, at der i det oprindelige forslag indgik et til- og frakørselsanlæg ved Bredsten Landevej/Uhe. Vejdirektoratet begrundede dengang det forventede støjniveau på borgerens ejendom med, at frakørselsrampen – set fra Billund-siden – ville fungere som en form for støjafskærmning. Da denne frakørselsrampe nu er fjernet i det reviderede forslag, bortfalder den tidligere forudsætning for støjvurderingen. Borgeren anmoder derfor om, at der foretages en ny vurdering af støjpåvirkningen, baseret på de ændrede forhold.

En anden borger gør opmærksom på, at støjniveauet ved vedkommendes to ejendomme vil blive væsentligt forhøjet – med op til 11 dB – som følge af det nye forslag. Borgeren anmoder derfor om, at der iværksættes flest mulige støjdæmpende foranstaltninger langs vejen, eksempelvis i form af jordvolde.

Vejdirektoratets bemærkninger

Det er en kendsgerning, at nogle ejendomme og virksomheder vil få en større støjpåvirkning efter etableringen af de nye veje. Fastsættelse af eventuel økonomisk kompensation som følge af den øgede støjpåvirkning vil blive behandlet som en del af ekspropriationsprocessen. Ændringerne i støjpåvirkning som følge af de bortfaldne ramper ved Uhe vil ligeledes kunne behandles den sammenhæng.

Der indgår ikke egentlig støjafskærmning i form af støjskærme eller støjvolde i projektet, da sådanne anlæg primært er anvendelige ved sammenhængende bebyggelse. Mulighederne for etablering af jordvolde som visuel afskærmning, lysvolde mm. vil blive overvejet i det videre arbejde med projektet, i det omfang der er anvendelig overskydende jord tilgængeligt.

Normalt etableres ikke støjvolde eller støjskærme ved enkeltliggende ejendomme, da omkostningerne til støjafskærmningen ikke står mål med den støjreducerende effekt. I udkast til anlægslov for projektet indeholder bestemmelser om støjisoleringsordning hvorigennem der kan søges tilskud til facadeisolering af helårsboliger, der er særligt støjramte efter etablering af motorvejen. Ordningen vil ophøre 60 måneder efter, at hele vejanlægget er taget i brug. Vejdirektoratet forventer at bestemmelserne om støjisoleringsordningen vil blive vedtaget med vedtagelse af anlægsloven.

Øvrige

Indkomne synspunkter

En borger spørger hvordan er forrentning af motorvejs projekt, og hvad vil den samfundsmæssige besparelse være som følge af projektet.

En anden fremfører, at Danmark har veje nok! Man anbefaler i stedet for at forbedre det vejnet som allerede eksisterer og sæt tempoet ned.

En anden finder, at formålet med tilslutningsvejen til Billund Lufthavn primært har til hensigt at servicere nye planlagte parkeringsarealer på modsatte side af Lufthavnsvej samt give en alternativ tilkørsel til lufthavnen.

Vejdirektoratets bemærkninger

Som en del af den oprindelige VVM-undersøgelse for strækningen Give – Haderslev fra 2019 blev gennemført samfundsøkonomiske vurderinger af de forskellige løsninger. For den samlede løsningen vest om Billund til Haderslev er den samfundsøkonomiske forrentning beregnet til 3,4 %. VVM-undersøgelsen fra 2019 lå til grund for den politiske beslutning fra 2021 om bl.a. anlæg af strækningen Give – Billund V.

Der er ikke gennemført fornyede samfundsøkonomiske beregninger for strækningen Give -Billund vest i den netop gennemførte supplerende MKV.