

Dato 18. september 2023
Sagsbehandler Leif Hald Pedersen
Mail LHP@vd.dk
Telefon
Dokument 21/14884-11
Side 1/11

Høringsnotat supplerende idéfasehøring Demstrup Hede til rute 16

Der blev i perioden fra 27. februar til 27. marts 2023 gennemført en supplerende idéfasehøring for to delstrækninger på projektet. I den supplerende offentlige høring for strækningen Demstrup Hede til rute 16 er der indkommet 82 høringssvar.

De to supplerende høringer er gennemført, fordi der i den indledende offentlige høring for det samlede projekt fremkom saglige forslag til justeringer af de oprindeligt præsenterede forslag til linjeføringer. På to delstrækninger er justeringerne så store, at de nye forslag til placering af vejen ligger udenfor de oprindeligt udmeldte korridorer.

I det følgende er de væsentligste synspunkter i de indkomne høringssvar refereret sammen med Vejdirektoratets bemærkninger til synspunkterne i høringssvarene.

Støj

Flere udtrykker bekymring for øget trafikstøj og den betydning vejstøj vil have på sundhed og helbred. Det bliver fremhævet, at nogen vil blive påført en uforholdsmæssig stor byrde i form af, at de bliver syge af støjen, i forhold til de fordele samfundet generelt opnår ved en motorvej.

En borger anerkender, at den justerede linjeføring vil give mindre støj i Tapdrup, men finder, at støjniveauet stadig vil være for højt.

I et andet høringssvar påpeges, at støjen vil vandre længere gennem en ådal, og at Tapdrup derfor vil blive påvirket væsentligt. Man anbefaler derfor, at motorvejen ikke placeres her, alternativt, at den støjafskærmes rigeligt.

I et høringssvar bemærkes, at den positive udvikling med tilflytning til landsbyerne i området kan blive truet af motorvejsprojektet.

Et høringssvar gør opmærksom på, at landsbyen Vinkel vil få mere trafikstøj. I et andet høringssvar fremføres, at vejstøjen vil påvirke rigtig mange øst om Viborg og få store konsekvenser fremadrettet. En anden påpeger, at der er rigeligt vejstøj i området i forvejen.

I et andet høringssvar påpeges, at GI. Skolevej og Demstrup vil blive påvirket af støj både fra rute 52 fra den ene side og en motorvej fra den anden side. Et andet høringssvar vurderer at huse i f.eks. Tjelle Ådal vil blive specielt hårdt ramt af vejstøj.

I et høringssvar gøres opmærksom på, at Virum Skov er udpeget til stilleområde.

Vejdirektoratets bemærkninger:

Som en del af miljøkonsekvensvurderingen gennemføres der modelberegning for vejstøjen. Modelberegningerne vil vise den nuværende situation, en fremtidig situation uden nye veje, samt støjdbredelse med nye veje og med nye veje og støjafskærmning ved nærtliggende sammenhængende beboelsesområder.

Støjberegningerne vil også vise støjdbredelsen i de ådale, motorvejen vil krydse. Der er endnu ikke taget stilling til evt. støjafskærmning på disse dalbroer.

Det er i arbejdet med placeringen af motorvejen tilstræbt at holde en vis afstand til sammenhængende byområder.

Udbygning af eksisterende rute 13 (0+løsningen)

Mere end en tredjedel af de indkomne høringssvar argumenterer for, at den eksisterende rute 13 udbygges i stedet for etablering af en ny motorvej. Blandt begrundelser kan nævnes, at en udbygning vil være mindre CO₂-belastende, påvirke naturen mindre, og ikke være i konflikt med planerne for "hærvejen som vandre-rute".

Det påpeges, at nuværende rute 13 er en mere direkte linjeføring mellem Klode Mølle og Løvel. En anden nævner, at rejsetidsgevinsten ved en motorvej vil være begrænset.

Andre fremfører, at omkostningen til udbygning af rute 13 må være væsentlig lavere end omkostningen ved etablering af ny motorvej.

Et andet høringssvar beskriver en løsning, hvor flere af området's overordnede veje udbygges og kombineres med udbygning af ringvejen nord om Viborg.

Vejdirektoratets bemærkninger:

Synspunkterne er noteret. Det vil være en politisk beslutning, om der skal bygges en ny vej, udbygges vej, eller slet ikke gøres noget. Udbygning af rute 13 (den såkaldte 0+løsning) undersøges på samme niveau som de to løsninger med ny motorvej.

Der gennemføres beregninger af CO₂-udledningen ved anlæg af de forskellige undersøgte alternativer. Ligeledes vil rejsetidsgevinsterne for trafikanterne ved de forskellige løsninger blive beregnet og værdisat.

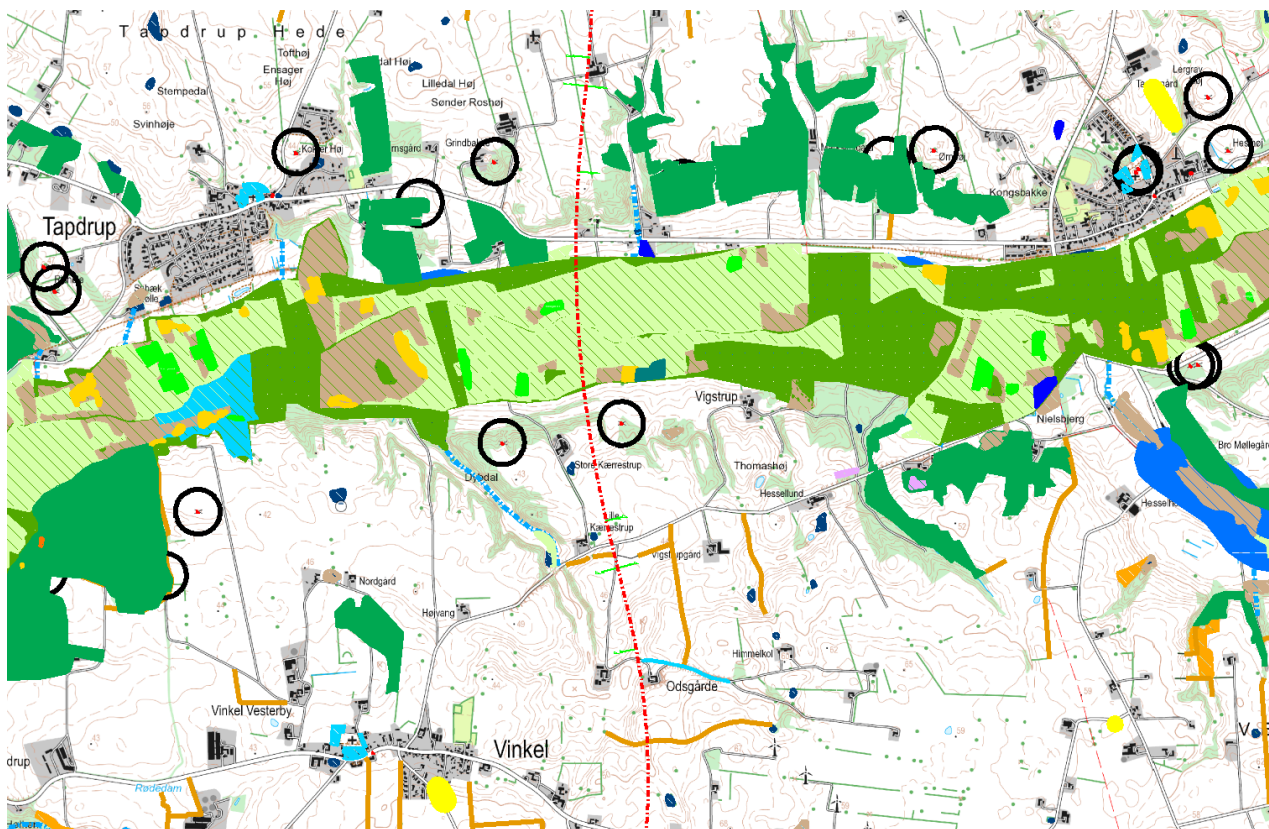
Forslag til ændret linjeføring

Flere høringssvar anbefaler, at krydsningen med rute 26 flyttes tættere på Rødkærsbro, og dermed længere væk fra Sdr. Rind og Vinkel. En borger anbefaler at undersøge muligheden for at placere motorvejen ved de fire vindmøller øst for Vinkel, da man så vil samle støjkilderne et sted.

To høringsvar anbefaler, at linjeføringen ved Demstrup flyttes længere mod vest, dels for at skabe større afstand til byen, dels for at skabe større afstand til boliger i området nordvest for Demstrup.

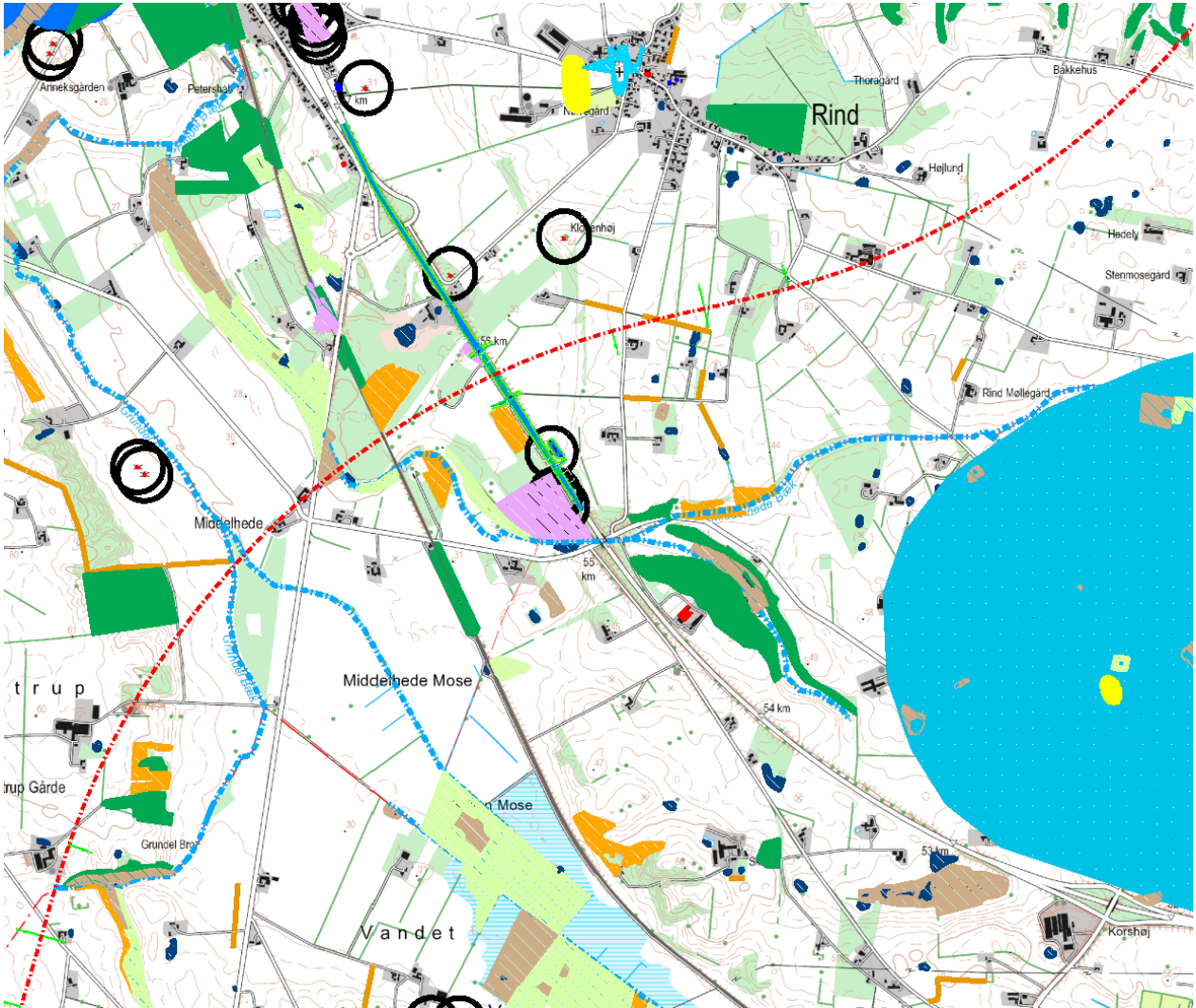
Vejdirektoratets bemærkninger.

Krydsningen ved Nørreå er fastlagt ud fra et forsøg på at krydse natur 2000 området så vinkelret som muligt, et sted, hvor ådalen er så smal som muligt. Samtidigt skal det undgås at ramme de lysåbne naturtyper, som findes i ådalen. Sidst, men ikke mindst, må linjeføringen ikke ramme gravhøjene i området. Hvis linjen skal rykkes længere væk fra Vinkel, skal den rykkes om på den anden side af en gravhøj samtidigt med, at den ikke må ramme de lysåbne naturtyper, som er vist med gul og mørkegrøn. Herved vil linjen i stedet komme tæt på Vejrumbro og linjen skal krydse ådalen på et bredere sted (længere landskabsbro). Støjmessigt ligger Vinkel vest for linjen, hvor Vejrumbro ligger øst for. Det må derfor forventes, at Vejrumbro, alt andet lige vil blive mere, støjbelastet end Vinkel, hvis linjen flyttes.

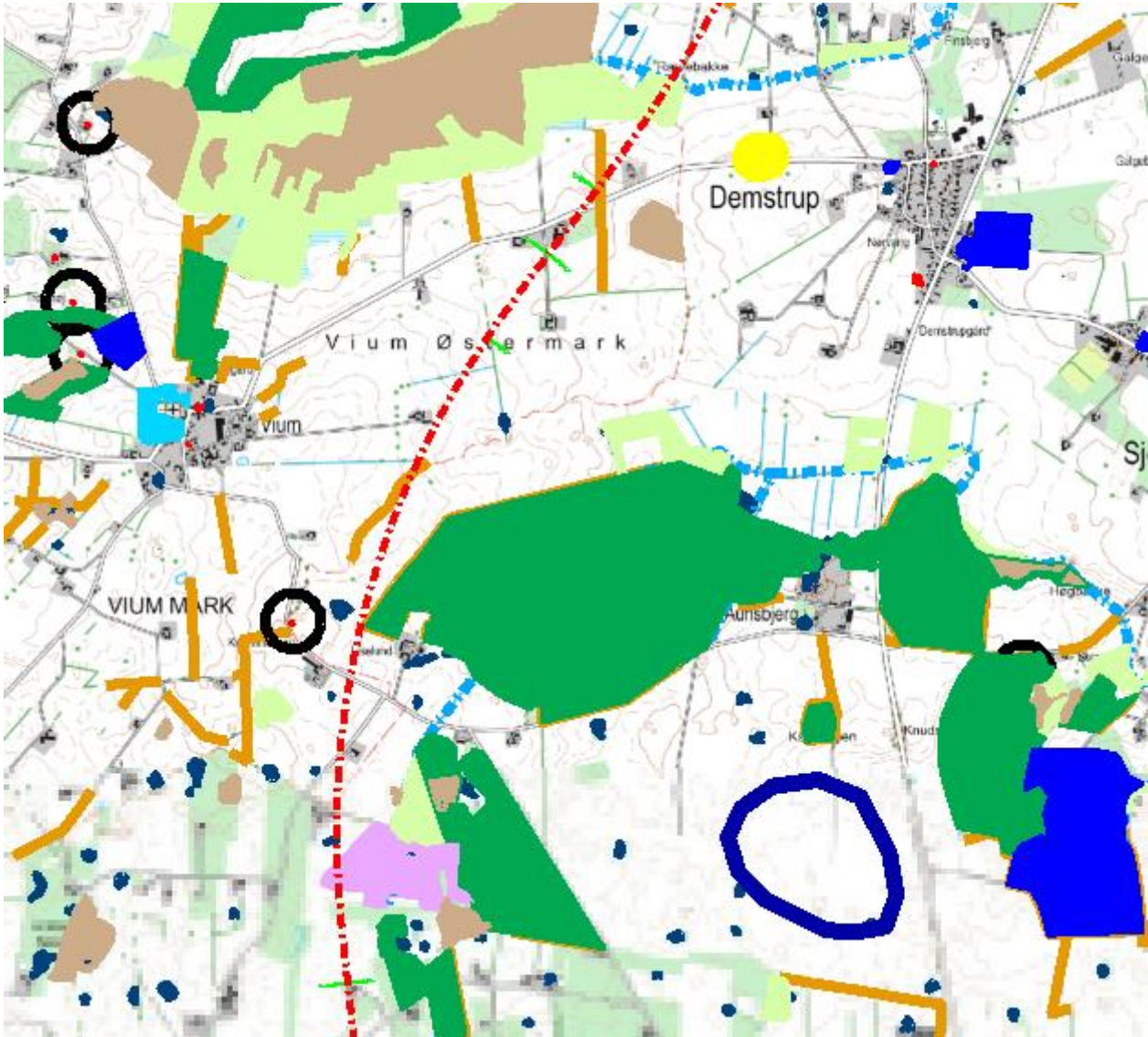


Krydsningen af rute 26 (Aarhusvej) er fastlagt med henblik på at krydse så vinkelret som muligt samtidigt med, at de eksisterende bygværker ved henholdsvis Kjellerupvej og Tostrupvej ikke berøres. Som ved Nørreå, skal linjen også føres udenom gravhøjene og følsom natur i området. Samtidigt er det tilstræbt, at linjen krydser Grundel Bæk og Mejlhede Bæk så vinkelret som muligt. Hvis linjen flyttes længere væk fra Sønder Rind, skal den forløbe øst om gravhøjene ved Tostrupvej. Herved kommer linjen tæt på rampekrydset ved Rødkærbro og tilslutningsanlægget vil komme til at ligge lige oven på Tostrupvejs krydsning af Aarhusvej, hvilket vil forårsage et større indgreb i den eksisterende infrastruktur. Linjen vil samtidigt komme til at forløbe ned gennem Middelhede Mose, hvilket ikke er hensigtsmæssigt rent vejbygningsmæssigt. Sidst men ikke

mindst viser den lyseblå markering et område med særlige drikkevandsinteresser, som det vil være ønskeligt at holde motorvejen udenfor.



Hvis linjen skal føres længere mod vest ved Demstrup (Gl. Skolevej), skal linjen føres vest om gravhøjen (se kort nedenfor). Herved rykker linjen ind i Vium Mose (vest for Demstrup). Som nævnt ovenfor, er dette ikke hensigtsmæssigt af vejbygningstekniske årsager. Samtidigt kommer linjen meget tæt på Vium, som må forventes at blive mere støjplaget.



Tilslutning til /modstand imod den præsenterede linjeføring

Flere hørings svar fremfører, at motorvejen i en østlig linjeføring vil give de største trafikale gevinster.

Mange andre hørings svar problematiserer den foreslåede linjeføring, da man frygter store gener fra vejen i form af bl.a. støj og nærhed til enkelte boliger og landsbyerne øst for Viborg. Andre påpeger motorvejens mulige påvirkning på naturområder, der både indeholder store (og beskyttede) naturværdier og har stor rekreativ betydning for borgerne i området.

Krydsningen af de store ådale fremhæves af flere som særdeles problematiske, bl.a. fordi man frygter at støjen her vil påvirke store områder.

Flere hørings svar anfører, at motorvejen vil have bedre effekt vest for Viborg, hvor en stor del af industrien ligger, og hvor den vil være mest til gavn for området længere mod nordvest, herunder også Skive og Mors. En anden nævner, at en vestlig linjeføring vil være mest positiv for Karup Lufthavn.

Et høringssvar påpeger, at en østlig linjeføring vil skære Viborg væk fra den østlige del af oplandet. Et andet påpeger, at der ikke vil være arealer lange en østlig linjeføring til opførelse af virksomheder og lagerhaller.

En erhvervsdrivende i Sdr. Rind frygter at motorvejen vil skræmme kunder væk fra forretningen, hvis motorvejen etableres.

Vejdirektoratets bemærkninger:

De indkomne bemærkninger og observationer er registreret og vil indgå i det videre arbejde med projektet.

Ved anlæg af en ny motorvej bevares eksisterende krydsende vej og stier i langt de fleste tilfælde. Der vil således forsat være gode muligheder for at krydse motorvejen.

Imod ny motorvej og vejudbygning

I et høringssvar anbefales udbygning af kollektiv trafik i stedet for nye veje. En anden påpeger, at ny motorvej vil føre til mere privatbilisme og medføre øget ressourceforbrug.

I et andet høringssvar anføres at ÅDT ("års døgn trafikken") er faldet mellem 5 og 20% de seneste 8 år, hvorfor der ikke er behov for nye veje. Flere bemærker, at vejbygning vil trække på råstofressourcer og bidrage med CO₂-bidrag.

Flere fremfører, at man er imod flere motorveje. Andre, at nye motorveje er i modstrid med nationale og kommunale klimamålsætninger.

Vejdirektoratets bemærkninger.

Synspunkterne er noteret. Det vil være en politisk beslutning, om der skal bygges ny vej, udbygges vej, eller slet ikke gøres noget.

Det er ikke Vejdirektoratets opfattelse, at trafikken på det overordnede vejnet er faldende. Vejdirektoratets opgørelser viser, at trafikken på landsplan er steget med knap 14% i perioden fra 2011 – 2019.

Ejendomsforhold

Flere høringssvar omhandler værditab af ejendomme ved nærhed til motorvej og der anføres, at værditab skal kompenseres.

En borger udtrykker modstand mod det foreslåede linjeføringsforslag, da det vurderes at medføre at ejendommen kun kan sælges med et stort tab, da ejendommens jord bliver delt.

I et andet høringssvar anføres, at motorvejsprojektet vil betyde, at det bliver vanskeligt at sælge grunde i Taphede byudviklingsområdet. En landmand oplyser, at projektets gennemførelse vil medføre nedlæggelse af bedriften.

En borger spørger om vejens placering i forhold til en konkret ejendom, om hvor tæt motorvejen skal være på en ejendom for, at der kan søges erstatning, samt om tidspunktet for udbetaling af erstatning.

Vejdirektoratets bemærkninger.

Etableringen af en ny motorvej vil påvirke et betydeligt antal ejendomme og kan også forventes at medføre ekspropriation af et større antal ejendomme. Desuden vil ejendomme, der ikke eksproprieres, men som vil blive påvirket af væsentlige gener fra vejanlægget og trafikken på vejen, kunne tilkendes en økonomisk kompensation eller et tilskud til støjsolering.

Det vil være ekspropriationskommissionen, der beslutter om ejendomme skal eksproprieres eller tildeles en erstatning.

Natur, miljø, fortidsminder og rekreative forhold

I et høringssvar bemærkes, at det er i direkte strid med regeringens mål for mere natur at bygge ny motorvej.

Silkeborg Kommune bemærker, at alle de skitserede løsninger vil komme tæt på boliger, bysamfund og væsentlige naturområder. Kommunen forventer, at disse forhold undersøges i miljøkonsekvensvurderingen.

Nørreådal og Vindum Skov nævnes af flere som væsentlige naturområder med stor rekreativ værdi. Området omkring Vinkel nævnes af en anden som storslået natur med hjortevildt. En anden giver udtryk for bekymring for en bro-arbejdsplads betydning for dyrelivet i Nørreådal. Man frygter også betydningen af det færdige vejanlæg. I et andet høringssvar gøres opmærksom på forekomsten af stor vandsalamander i Nørreådal.

Linjeføringens nærhed til Natura 2000-området Brandstrup Mose nævnes i et andet høringssvar.

I et høringssvar fremhæves, at linjeføringen ved Sdr. Rind vil ødelægge uerstattelig kulturarv på adressen Skaunvej 33, der er et husmandssted fra 1780, som oplyses at have høj bevaringsværdi. Desuden findes bl.a. vilde orkideer på ejendommens arealer.

Et andet høringssvar beskriver detaljeret dyre- og plantelivet i området ved motorvejens linjeføring. En anden nævner, at der på afgræsningsarealer gror flere fredede blomsterarter.

På Ejendommen Haugevej 40, Kjellerup, findes et §3 beskyttet vandhul med frøer/tudser. Brandstrup Mose nævnes af en anden som §3 natur.

På ejendommen Bjerringholmvej 20 findes to §3 beskyttede søer. Man frygter, at det justerede forslag til linjeføring vil påvirke Tjeleåens udspring og de to små søer.

I et høringssvar oplyses, at flere ejendomme langs Langdalsvej er fredede.

I Brandstruphøjmosen er der ynglende traner. Der er ligeledes observeret røde glenter her og ved Vindum skov.

Et høringssvar påpeger, at der er flere fredninger i området.

Områdets istidslandskab fremhæves i andre høringssvar, herunder tunneldale skabt af vandløb under indlandsisen.

Et høringssvar gør opmærksom på vandressourcer syd og vest for Viborg.

I et høringssvar fremhæves, at det vil have store omkostninger for natur og biodiversitet at anlægge motorvej i og tæt ved Natura 2000-områder. Økologiske forbindelseslinjer/naturområder og bevaringsværdigt landskab og bilag IV-arter nævnes.

I et høringssvar udtrykkes frygt for, at de vilde dyr vil forsvinde og at fuglene ikke kan høres for vejstøj.

Der gøres opmærksom på, at et vandindvindingsområde for Vinkel og Sdr. Rind strækker sig over den foreslåede linjeføring. Ligeledes gøres opmærksom på oldtidshøje, særligt ved Vinkel. Indvindingsområdet for Baunens vandværk i en højde på 69 m. over havet, nævnes af en anden.

Motorvejens påvirkning af naturen omkring Aunsbjerg gods med tilhørende skove fremhæves i et andet høringssvar.

Vejdirektoratets bemærkninger:

De fremsendte informationer om områdets naturværdier, arkæologiske forhold og rekreative anvendelse vil blive holdt op mod den gennemførte miljøkortlægning og de igangværende feltundersøgelser af natur, flora og fauna, sådan at vi har det bedst mulige grundlag for planlægning af motorvejen.

Krydsningen af Natura 2000 området i Nørreådal har stort fokus, og allerede sidste år blev der gennemført en særskilt naturkortlægning af dette område. Det vurderes som muligt at krydse naturområdet, men områdets forekomster af beskyttede arter og naturtyper vil kræve særlige anlægsmetoder.

Andre opmærksomhedspunkter til de videre undersøgelser

I et høringssvar gøres opmærksom på problematiske jordbundsforhold omkring den østlige linjeføring. Man finder jordbundsforholdene mindre problematiske på linjeføringen vest om Viborg.

I et høringssvar påpeges, at der er ét tilslutningsanlæg mindre på den østlige linjeføring. Man anbefaler et anlæg med forbindelse mod Mammen og Bjerringbro. Det vurderes desuden at blive dyrt at opretholde alle nuværende adgangsveje til landsbyen Vinkel.

Silkeborg Kommune ønsker, at miljøkonsekvensvurderingen også skal omfatte konsekvenserne for Silkeborg Kommunes rute 52 og på den baggrund medtage de nødvendige afhjælpende foranstaltninger på rute 52. Konkret ønsker man, at strækningen fra tilslutningsanlæg ved Thorning til Bale skal indgå i de igangværende undersøgelser, og at trafikmodelberegninger skal belyse effekterne på det kommunale vejnet, både i en situation med afslutning af motorvejen ved Klode Mølle og ved en samlet udbygning af ny Midtjysk motorvej fra Hobro til Give. Man fremfører, at undersøgelsen med placering af Ny Midtjysk Motorvej ikke er komplet, medmindre en række forbedringer af kommunevejen rute 52 indgår. Herunder også en omfartsvej ved Skægekær.

I et høringssvar fremføres en kritik af Vejdirektoratets fremgangsmåde ved planlægning af motorvejen fra Klode Mølle til Løvel. Der henvises til "Vejledning til lov om miljøvurdering af planer og programmer og af

konkrete projekter”, hvor man mener der burde være foretaget en offentlig høring ved afgrænsning af miljøkonsekvensrapportens indhold, og før myndigheden afgiver en udtalelse efter § 23. Ligeledes henvises til Forvaltningsloven § 19 og 20, hvor der er anført regler om myndigheders partshøring. Der anføres, at man mener linjeføringsforslagene er sendt i høring hos for få parter. Videre fremføres, at afrapporteringen af de supplerende offentlige høringer bør forelægges den politiske forligskreds, på linje med den fremlæggelse der skete ved den første idéfasehøring.

Flere bakker op om de ovenfor refererede høringssvar. Det samlede høringssvar kan læses via dette link: <https://vejdirektoratet-public.rhs.niras.dk/Webpublicering/Publicering/Detaljer/e5943d9e-b726-4f4e-adad-07c8de2f86ac?hoeringid=a5bda386-55c7-476c-b7ae-b534b5b9a62d>

En anden borger anfører, at en realisering af motorvejsprojektet ikke vil kunne leve op til formålet med en miljøkonsekvensvurdering, og at man mener der bør gennemføres en fornyet og tidssvarende strategianalyse af motorvejsanlægget.

En borger udtrykker et ønske om hurtig gennemførelse af miljøkonsekvensvurderinger, så der hurtig kan skabes klarhed om projektet og mulige konsekvenser af projektet.

Et par høringssvar argumenterer for en linjeføring øst om Viborg ud fra planlægningsmæssige og trafikale hensyn.

Foreningen HærvejsmotorvejNEJTAK ønsker, at råstofforbruget ved anlægsarbejdet skal medtages i miljøkonsekvensvurderingen. Desuden ønsker man, at den samfundsøkonomiske beregning skal opdeles i 2 grupper, gevinster og omkostninger, sådan at det fremgår, hvilke der er værdisætning af ikke omsættelige værdier, og hvilke der er reelle gevinster/omkostninger i kroner og øre. Man fremfører, at det er vigtigt at analysere, hvor mange penge trafikanterne skal have op af lommen ved de forskellige løsninger.

En borger ønsker, at der skal laves beregninger af CO₂-udledning for de tre alternative løsninger

Vejdirektoratets bemærkninger:

De fremførte synspunkter er noteret.

Større statslige vejprojekter besluttet typisk ved en anlægslov.

Den her gennemførte supplerende høring er en såkaldt idéfasehøring, som er en indledende høring af vejprojektet. Forud for Folketingets beslutning om projektet gennemføres endnu en offentlig høring af de tre konkrete løsningsforslag. Denne høring forventes gennemført i efteråret 2024.

Gennemførelsen af de to supplerende offentlige idéfasehøringer sker dels for at borgere og virksomheder i nærheden af de ”nye” linjeføringsforslag får mulighed for at give deres mening til kende, dels for at projektet kan trække på borgernes lokalkendskab, sådan at grundlaget for at designe vejprojektet er bedst muligt.

Alle Vejdirektoratets høringer er offentlige og bekendtgøres via Høringsportalen. Som et supplement til dette modtager borgere og virksomheder i nærområdet en invitation til deltagelse i høringen via e-boks. I dette tilfælde er valgt en direkte advisering til grundejere i en korridor på ca. 400 m på hver side af de foreløbige linjeføringsforslag.

Bestemmelserne om miljøkonsekvensvurdering af statslige vejanlæg fremgår af kapitel 2 a, §§ 17 a – 17 r, i lov om offentlige veje.

Efter vejlovens § 17a, stk. 1-3, er der forud for anlæg af visse statslige vejprojekter, der bl.a. på grund af deres art, dimensioner eller placering kan forventes at få væsentlige indvirkninger på miljøet, krav om en vurdering af projektets indvirkning på miljøet samt administrativ tilladelse fra Trafikstyrelsen eller at projektet opnår tilladelse ved anlægslov.

Det fremgår af § 17g, stk. 1, at Vejdirektoratet udfærdiger en miljøkonsekvensrapport for et projekt, der er omfattet af lovens § 17a.

Miljøkonsekvensrapporten skal bl.a. mindst omfatte en beskrivelse af de rimelige alternativer, som Vejdirektoratet har undersøgt, og som er relevante for projektet og dets særlige karakteristika, og en angivelse af hovedårsagerne til den valgte løsning under hensyntagen til projektets indvirkninger på miljøet. Det fremgår af § 17g, stk. 2, nr. 4.

Når der er tale om projekter, hvor der meddeles tilladelse ved anlægslov, sender Vejdirektoratet miljøkonsekvensrapporten og eventuelle supplerende oplysninger i høring med henblik på at give berørte myndigheder og offentligheden mulighed for at fremsætte bemærkninger før vedtagelse af anlægsloven, jf. dog § 17 a, stk. 3. Vejdirektoratet fastsætter en passende frist for fremsættelse af bemærkninger til miljøkonsekvensrapporten, dog mindst 8 uger, som giver myndighederne og offentligheden mulighed for at forberede sig og opnå en reel deltagelse i processen. Fristen skal fremgå af høringen. Det følger af § 17h, stk. 6.

Endelig fremgår det af vejlovens § 17h, stk. 7, at i de tilfælde, hvor høringer efter stk. 5 og 6 er afsluttet og der opstår behov for at gennemføre en supplerende miljøkonsekvensvurdering, kan høringen over en supplerende miljøkonsekvensrapport ske med en passende høringsfrist på mindst 30 dage, som giver myndighederne og offentligheden mulighed for at forberede sig og opnå en reel deltagelse i processen.

En forudsætning for at der skal foretages partshøring efter bestemmelserne i forvaltningslovens § 19 er, at myndigheden skal træffe en forvaltningsretlig afgørelse, altså at der er tale om en afgørelsessag. For så vidt angår dette statslige vejprojekt så meddeles en eventuel tilladelse ved en anlægslov vedtaget af Folketinget. Der er derfor hverken tale om, at Vejdirektoratet eller Trafikstyrelsen som myndighed træffer forvaltningsretlig afgørelse forud for beslutning om anlægget af vejen. Forvaltningslovens § 19 er derfor heller ikke relevant for Vejdirektoratet at iagttage under forberedelsen af projektet til Folketingets politiske vedtagelse som lov. Inddragelsen af offentligheden er dog sikret ved iagttagelsen af høringskravene i vejlovens § 17 h, stk. 6 og 7.

Det er i øvrigt Vejdirektoratets vurdering, at en miljøkonsekvensvurdering nødvendigvis må foretages ud fra det projekt, bygherren påtænker at udføre. I modsat fald ville samtlige idéer til anlægsprojekter, herunder samtlige mere eller mindre hypotetiske eller potentielle linjeføringer skulle undergå en fuldstændig miljøkonsekvensvurdering, hvilket ikke kan være hensigten med reglerne. Det må være sådan, at bygherren kan overveje forskellige idéer og i den forbindelse fx høre offentligheden og rådføre sig med relevante rådgivere med henblik på at skære det påtænkte anlægsprojekt til og derved til- og fravælge tidligere overvejede elementer i projektet, uden at dette udløser en miljøkonsekvensvurdering hver gang en ændring besluttet. Det vigtige må være, at der foretages en fuldstændig miljøkonsekvensvurdering af det projekt, bygherren vælger at arbejde videre mod en realisering af. Skrottede eller skrinlagte dele af projektet er der ikke krav om miljøkonsekvensvurdering af. Naturligvis kan dette betyde, at miljøkonsekvensvurderingen viser, at det valgte (fortrukne) projekt har så store miljømæssige konsekvenser, at det ikke kan eller bør gennemføres. Dette kan da føre til, at bygherren i stedet genovervejer en skrinlagt del af projektet, hvilket i så fald kan betyde, at denne del miljøkonsekvensvurderes som forudsætning for at kunne gennemføre projektet.

Den politiske forligskreds bag Infrastrukturplan 2035 betjenes af Transportministeriets departement og transportministeren. Beslutningen om behov for orientering af forligskredsen om de supplerende høringer ligger således her.

Der pågår løbende overvejelser om udvikling af de samfundsøkonomiske vurderingsmetoder for anlægsprojekter. I dette projekt vil beregninger blive gennemført med metoder der normalt anvendes. Projektet vil overveje om det er muligt at skelne mellem værdsatte effekter og direkte omsættelige gevinster og omkostninger.

Trafikmodelberegningerne for motorvejsprojektet vil også belyse projektets trafikale effekt på rute 52. Det vurderes at være udenfor projektets formål at analysere mulige ændringer og forbedringer på kommunevejen rute 52.

Der bliver gennemført beregninger af de forskellige løsninger og klimaeffekter ved brug af beregningsmodellen InfraLCA.