

Vejdirektoratet

Carsten Niebuhrs Gade 43  
1577 København V  
Telefon +45 7221 8800  
info@trafikstyrelsen.dk  
www.trafikstyrelsen.dk

Dato: 09-09-2026  
Sagsnr.: 2026-324430  
Sagsbehandler: ANTHA

## Afgørelse om, at sænkning af længdeprofil på Midtjyske Motorvej ikke er VVM-pligtig

Trafikstyrelsen modtog den 30. juni 2026 en ansøgning fra Vejdirektoratet om en ændring af projektet for Midtjyske Motorvej mellem Klode Mølle og Løvel. Projektet blev vedtaget den 16.12.2025 ved Lov om anlæg af ny midtjysk motorvej<sup>1</sup>. Projektændringen består i, at motorvejens længdeprofil sænkes på en ca. 8 km lang strækning, der løber fra syd for Nørre Knudstrup til vest for Neder Hvam. Sænkningen af længdeprofilet medfører blandt andet, at Bødgersmindevej og Ulvedalsvej, som i det miljøvurderede projekt var planlagt som underføringer under motorvejen, i stedet etableres som overføringer over motorvejen. Projektændringen indebærer ydermere en ændring af den forlagte Skivevej. Som en del af sænkningen af længdeprofilen ændres derudover også en række mindre faunapassager på strækningen. Af de 18 planlagte faunapassager, til henholdsvis små pattedyr og padder, beholdes 12 af de mindre faunapassager af det oprindelige projekt, mens tre af de resterende får en ændret placering og seks ændres til andre naturtiltag. Naturtiltagene indebærer etablering af fire ekstra erstatningsvandhuller, supplerende ledelinjer og ekstra paddehegn.

Projektændringen er omfattet af vejlovens<sup>2</sup> bilag 2, punkt 13 a, om ændringer eller udvidelser af allerede godkendte anlæg, som kan have væsentlig skadelig indvirkning på miljøet. Trafikstyrelsen skal derfor træffe afgørelse om, hvorvidt projektet er omfattet af VVM-pligt.

---

<sup>1</sup> LOV nr 1622 af 16/12/25 om anlæg af ny midtjysk motorvej (strækningerne mellem Klode Mølle og Løvel vest om Viborg og mellem Give og Billund Vest)

<sup>2</sup> LBK nr. 435 af 24/04/2024 af lov om offentlige veje m.v. (Vejloven)



## **Trafikstyrelsens afgørelse**

Trafikstyrelsen har efter en screening af sagen afgjort, at ændringsprojektet ikke er VVM-pligtigt og derfor ikke kræver en miljøkonsekvensvurdering. Styrelsen meddeler, at der derfor ikke kræves administrativ tilladelse til projektet fra Trafikstyrelsen.

Endelig meddeler Trafikstyrelsen, at der ikke skal udarbejdes konsekvensvurdering i forhold til nærtliggende Natura 2000-områder af projektet.

Anlægsarbejdet skal udføres i overensstemmelse med ansøgningsmaterialet.

Afgørelsen fritager ikke modtageren for pligt til at opnå tilladelser og godkendelser, der måtte være nødvendige for gennemførelse af projektet i henhold til anden lovgivning.

Afgørelsen erstatter ikke privatretlige aftaler med fysiske og juridiske personer, som kan være berørt af projektet.

## **Begrundelse**

Screeningen er foretaget med udgangspunkt i det konkrete projekt med det nuværende kendskab til evt. miljømæssige konsekvenser. Ændringer i projektet eller i omgivelserne kan betyde, at projektet må screenes på ny ud fra de nye betingelser.

Trafikstyrelsen har ved afgørelsen om, at projektændringen ikke er VVM-pligtig, lagt vægt på, at ændringen overvejende sker inden for det allerede miljøvurderede tracé, og at projektets samlede fysiske udstrækning ikke øges væsentligt. Den ændrede placering af Skivevej medfører heller ikke en påvirkning af de relevante Natura 2000 områdeudpegninger. Trafikstyrelsen har endvidere lagt vægt på, at det kan udelukkes at projektændringen vil medføre en væsentlig påvirkning af blandt andet beskyttet natur, vandforekomster, grundvand, støj og landskab, og at projektændringens påvirkning ligger indenfor rammerne af det vedtagne projekt.

Trafikstyrelsen har i sin afgørelse om, at der ikke skal udarbejdes en konsekvensvurdering i henhold til nærtliggende Natura 2000-områder samt bilag IV-arter, lagt vægt på, at hovedparten af projektændringen sker inden for det allerede miljøvurderede tracé, og at den ændrede forlægning af Skivevej ikke berører Natura 2000-områder.

For bilag IV-arter har Trafikstyrelsen navnlig lagt vægt på, at ændringerne af faunapassager, ikke har betydning for områdets økologiske funktionalitet. Som et led i projektændringen etableres der blandt andet fire ekstra erstatningsvandhuller, supplerende ledelinjer og paddehegn. På den baggrund vurderes områdets økologiske funktionalitet for spidssnudet frø og stor vand-salamander at kunne opretholdes.

## **Retsgrundlag**

Trafikstyrelsen er myndighed for etablering, udvidelse eller ændring af statslige vejanlæg og dertil knyttede projekter, jf. § 17 a i vejloven. Endvidere skal styrelsen vurdere, hvorvidt der skal udarbejdes en konsekvensvurdering for nærtliggende Natura 2000-områder samt bilag IV-arter.

Afgørelse om VVM-pligt, herunder at projektet ikke kræver tilladelse, er truffet i henhold til § 17 d i vejloven.

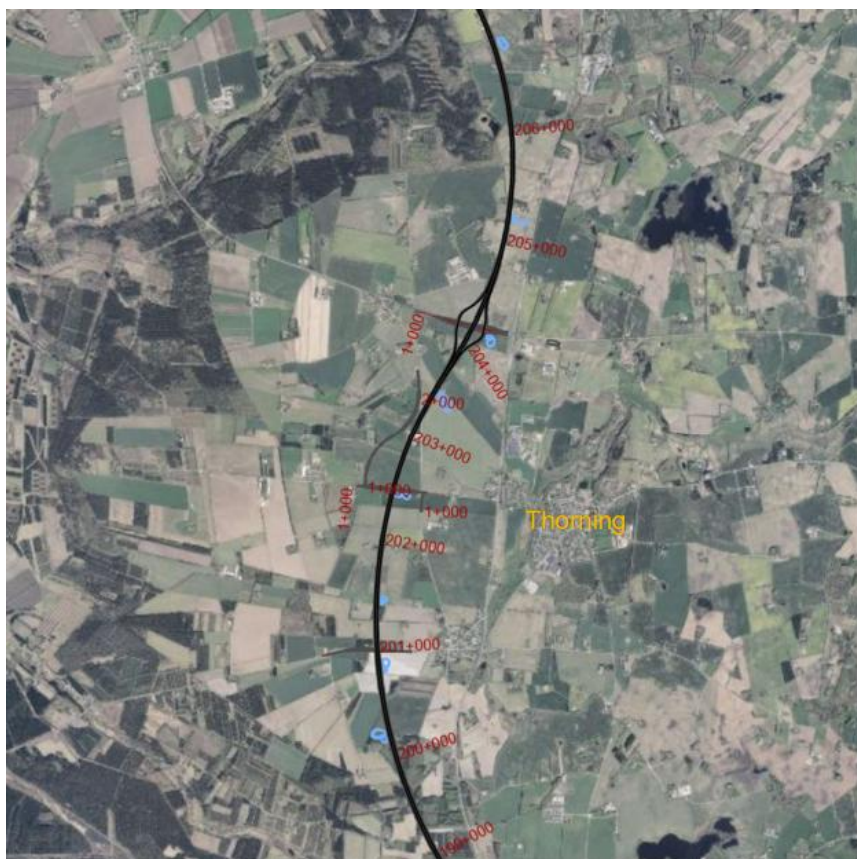


Afgørelsen om, at der ikke skal udarbejdes Natura 2000-konsekvensvurdering af projektet er truffet jf. § 4 i VVM-bekendtgørelse om statslige vej- og jernbaneprojekter<sup>3</sup>.

## Sagsfremstilling

Vejdirektoratet har ansøgt om at sænke motorvejens længdeprofil på en ca. 8 km lang strækning mellem, der løber fra syd for Nørre Knudstrup til vest for Neder Hvam. Formålet med projektændringen er at reducere behovet for tilførsel af indbygningsegned jord og dermed mindske ressourceforbruget og projektets omkostninger. Ved Ulvedalsvej, hvor sænkningen er størst, sænkes motorvejen med op til 4,1 m.

Motorvejens tracé bibeholdes. Sænkningen medfører dog, at Bødgersmindevej og Ulvedalsvej ændres fra underføringer til overføringer af motorvejen. Derudover ændres forløbet af den forlagte Skivevej ved Bødgersmindevej, hvor vejen på en del af strækningen flyttes ca. 110 m mod vest i forhold til det miljøvurderede projekt.



Figur 1: Overblik over projektområde med de berørte veje

---

<sup>3</sup> BEK nr. 469 af 08/05/2024 om overvågning, samordnet procedure og offentliggørelse ved vurdering af virkning på miljøet (VVM) samt om administration af internationale naturbeskyttelsesområder og beskyttelse af visse arter for så vidt angår statslige vej- og jernbaneprojekter.





Stendal Plantage etableres uændret som beskrevet i miljøkonsekvensvurderingen og suppleres med ledelinjer.

På den baggrund vurderer Trafikstyrelsen, at projektændringen hverken i sig selv eller i forbindelse med andre projekter kan påvirke Natura 2000-område nr. 36 væsentligt under hensyn til områdets udpegningsgrundlag og bevaringsmålsætninger.

## Bilag IV-arter

Trafikstyrelsen har eftersøgt forekomster af bilag IV-arter i og omkring projektområdet i relevante databaser<sup>4</sup>. Trafikstyrelsen har fundet, at der er registeret følgende arter i nærområdet til projektændringen: Odder, stor vandsalamander, spidssnudet frø og markfirben.

Projektændringen har navnlig relevans for stor vandsalamander og spidssnudet frø, idet sænkningen af længdeprofilet medfører, at to planlagte paddepassager udgår, mens en tredje flyttes. Som en del af projektændringen etableres fire ekstra erstatningsvandhuller samt supplerende ledelinjer og paddehegn. Bygherre har i en naturundersøgelse redegjort for at , at områdets økologiske funktionalitet for padder opretholdes ved denne projektændring.

Der er tidligere registeret markfirben på de sydvendte skrånninger ved Ulvedalsvej i 2018 af Silkeborg Kommune. Vejdirektoratet har dog efterfølgende gennemført feltundersøgelser i overensstemmelse med vejledningen i *Håndbog om dyrearter på Habitatdirektivets bilag IV*. Ved de efterfølgende feltundersøgelser blev markfirben ikke konstateret. På baggrund af undersøgelsernes metode, tidspunkt og dækningsgrad samt lokalitetens aktuelle egnethed som yngle- og rasteområde vurderer Trafikstyrelsen, at projektændringen ikke vil beskadige eller ødelægge yngle- eller rasteområder for markfirben.

For de øvrige bilag IV-arter har bygherre i en naturundersøgelse redegjort for, at projektændringen ikke medfører en ny eller øget påvirkning i forhold til det allerede miljøkonsekvensvurderede projekt, idet ændringerne hovedsageligt sker inden for det samme tracé.

Trafikstyrelsen vurderer, at områdets økologiske funktionalitet for bilag IV-arter ikke påvirkes ved gennemførsel af projektet. Styrelsen har lagt vægt på, at projektet ikke påvirker yngle- og rasteområder for bilag IV-arter, at projektet er tilrettelagt således, at der ikke beskadiges eller ødelægges yngle- eller rasteområder i det naturlige udbredelsesområde for bilag IV-arter, at projektet ikke medfører forstyrrelse med skadelig virkning for bilag IV-arter, og at der ikke sker en forsætlig indfangning eller drab.

## Vandrammedirektiv

Projektet er beliggende ca. 800 meter fra vandløbet "Tange Å m. tilløb Thorning Kirk" med vandområde-ID c00148. Derudover ligger projektet ca. 250 meter vest for "Åresvad Å" med vandområde-ID o6541, ca. 320 meter øst for St. 199 "Haller Å" med vandområde-ID o6344 samt ca. 1 km fra søen "Nipgård Sø" med ID 337. Projektet er desuden beliggende ved grundvandsforekomsterne DK102\_dkmj\_1104\_ks og DK102\_dkmj\_4\_ks.

---

<sup>4</sup> [www.arter.dk](http://www.arter.dk), [www.naturdata.miljoportal.dk](http://www.naturdata.miljoportal.dk)



Vandområdet "Tange Å m. tilløb Thorning Kirk" er udpeget med miljømålsætningen "God økologisk tilstand" og "God kemisk tilstand". Vandområdets samlede økologiske- og kemiske tilstand er vurderet til "Dårlig økologisk tilstand" og "God kemisk tilstand".

For de enkelte parametre er tilstanden vurderet som følgende;

Makrofyter: Ukendt, Fytobenthos: Ukendt, Benthiske invertebrater: God økologisk tilstand, Fisk: Dårlig økologisk tilstand, Morfologisk forhold: Målt, men ikke anvendt, Nationalt specifikke stoffer: Ikke-god økologisk tilstand.

Vandområdet "Årsesvad Å" er udpeget med miljømålsætningen "God økologisk tilstand" og "God kemisk tilstand". Vandområdets samlede økologiske- og kemiske tilstand er vurderet til "Moderat økologisk tilstand" og "God kemisk tilstand".

For de enkelte parametre er tilstanden vurderet som følgende;

Makrofyter: Ukendt, Fytobenthos: Ukendt, Benthiske invertebrater: Moderat økologisk tilstand, Fisk: Ukendt, Morfologisk forhold: Målt, men ikke anvendt, Nationalt specifikke stoffer: God økologisk tilstand.

Vandområdet "Haller Å" er udpeget med miljømålsætningen "God økologisk tilstand" og "God kemisk tilstand". Vandområdets samlede økologiske- og kemiske tilstand er vurderet til "Dårlig økologisk tilstand" og "God kemisk tilstand".

For de enkelte parametre er tilstanden vurderet som følgende;

Makrofyter: Høj økologisk tilstand, Fytobenthos: Høj økologisk tilstand, Benthiske invertebrater: Moderat økologisk tilstand, Fisk: Dårlig økologisk tilstand, Morfologisk forhold: Målt, men ikke anvendt, Nationalt specifikke stoffer: Ikke-god økologisk tilstand.

Vandområdet "Nipgård Sø" er udpeget med miljømålsætningen "God økologisk tilstand" og "God kemisk tilstand". Vandområdets samlede økologiske- og kemiske tilstand er vurderet til "Dårlig økologisk tilstand" og "God kemisk tilstand".

For de enkelte parametre er tilstanden vurderet som følgende;

Fytoplankton: Høj økologisk tilstand, Makrofyter: Høj økologisk tilstand, Fytobenthos: Ukendt, Benthiske invertebrater: Ukendt, Fisk: Ukendt, Vandets klarhed: Ukendt, Iltforhold: Høj økologisk tilstand, Kvælstofindhold: Målt, men ikke anvendt, Fosforindhold: Høj økologisk tilstand, Nationalt specifikke stoffer: God økologisk tilstand.

Grundvandsforekomst "DK102\_dkmj\_1104\_ks" er udpeget med miljømålsætningen "God kvantitativ tilstand" og "God kemisk tilstand". Vandområdets samlede kvantitativ- og kemiske tilstand er vurderet til "Dårlig kvantitativ tilstand" og "Ringe kemisk tilstand". Den ringe kemiske tilstand skyldes mængden af pesticider i grundvandet.

Grundvandsforekomst "DK102\_dkmj\_4\_ks" er udpeget med miljømålsætningen "God kvantitativ tilstand" og "God kemisk tilstand". Vandområdets samlede kvantitativ- og kemiske tilstand er vurderet til "Dårlig kvantitativ tilstand" og "Ringe kemisk tilstand". Den ringe kemiske tilstand skyldes mængden af pesticider i grundvandet.

Projektets påvirkning af målsatte vandforekomster er tidligere vurderet i miljøkonsekvensvurderingen og den supplerende miljøkonsekvensvurdering. Bygherre har i en væsentlighedsvurdering redegjort for, at projektændringen ikke medfører en påvirkning på vandområderne.



Trafikstyrelsen har lagt vægt på, at motorvejens tracé på hovedstrækningen er uændret, og at ændringen af den forlagte Skivevej ikke vurderes at medføre en væsentlig ændring af områdets strømningsveje. Styrelsen har desuden lagt vægt på, at sænkningen af længdeprofilen ikke medfører et ændret behov for midlertidig grundvandssænkning.

Hertil er det Trafikstyrelsens vurdering, at projektet ikke vil medføre en midlertidig eller permanent forringelse af kvalitetselementernes tilstand, at projektet ikke vil medføre en forringelse af grundvandsforekomsternes kvantitative- og kemiske tilstand og slutteligt, at projektet ikke vil hindre målopfyldelse i grundvandsforekomsterne.

## Høring

Trafikstyrelsen har i forbindelse med sagens behandling forelagt ansøgningen for Naturstyrelsen, Slots- og Kulturstyrelsen, Miljøstyrelsen, Styrelsen for Grøn Arealomlægning og Vandmiljø, Erhvervsstyrelsen, Energistyrelsen, Danmarks Naturfredningsforening, Friluftsrådet, Ejendomsforeningen Danmark, Dansk Ornitologisk Forening, Fritidshusejernes Landsforening, Landbrugsstyrelsen, Etablissement- og Terrænkommendoen, Energinet, Region Midtjylland, Silkeborg Kommune og partshørt 18 grundejere.

Projektansøgningen har endvidere været offentliggjort på Trafikstyrelsens hjemmeside i perioden 03-07-2026 til 18-08-2026.

Følgende myndigheder har afgivet høringssvar: SGAV, Silkeborg Kommune, Foreningen Hærmotorvejen Nej tak og en berørt grundejer. SGAV havde dog ingen konkrete bemærkninger til denne sag og deres høringssvar behandles derfor ikke yderligere.

Alle høringssvar er videresendt til bygherre.

### *Silkeborg Kommune*

Silkeborg Kommune har afgivet bemærkninger vedrørende vejforhold, afvanding, grundvand og natur. Kommunen har bl.a. efterspurgt en nærmere redegørelse for, om sænkningen kan påvirke afvandingen af vejen, behovet for grundvandssænkning og nærliggende vandområder. Kommunens naturafdeling har desuden spurgt til, hvordan ledelinjer og erstatningsvandhuller sikres og placeres, så de fortsat fungerer for padder og mindre pattedyr. Grundvandsafdelingen har ikke haft bemærkninger, forudsat at regnvandsbassiner ikke ændres, men har gjort opmærksom på, at eventuel grundvandssænkning kan kræve tilladelse.

### *Vejdirektoratet*

Vejdirektoratet har oplyst, at projektændringen ikke medfører væsentlige ændringer af afvandingsprojektet, og at motorvejen fortsat kan afvandes ved gravitation uden pumpning. Udløbspunkter og vandmængder er uændrede, og der forventes ikke et ændret behov for midlertidig grundvandssænkning. Der vil heller ikke blive udledt vand til Haller Å. For naturforholdene har Vejdirektoratet oplyst, at ledelinjer sikres ved servitutter, og at placeringen af erstatningsvandhuller tilpasses de ændrede faunapassager, så områdets økologiske funktionalitet oprettholdes.

### *Trafikstyrelsen*

Trafikstyrelsen vurderer ikke at dette høringssvar giver anledning til at ændre den foreløbige afgørelse om, at projektændringen ikke er VVM pligtig.



### *Hærvejsmotorvej Nej Tak*

Foreningen Hærvejsmotorvej Nej Tak anfører, at projektændringen efter deres opfattelse ligger uden for rammerne af anlægsloven, og at der derfor bør gennemføres en supplerende miljøkonsekvensvurdering. Foreningen er særligt kritisk over for reduktionen i antallet af faunapassager og vurderer ikke, at kortere passager opvejer den øgede afstand mellem dem. Foreningen fremhæver dog som positive forhold, at ændringen reducerer ressourceforbruget, motorvejens synlighed i landskabet og muligvis støjpåvirkningen. Endelig kritiseres det, at projektændringen først er fremlagt efter vedtagelsen af anlægsloven.

### *Vejdirektoratet*

Vejdirektoratet har oplyst, at der efter projektændringen vil være 13 faunapassager på strækningen, hvilket er én færre end i det miljøkonsekvensvurderede projekt. De berørte faunapassager erstattes af nye passager eller andre tiltag, herunder ledelinjer og erstatningsvandhuller, som skal opretholde områdets økologiske funktionalitet. For B2-passager, der udgår, etableres to ekstra erstatningsvandhuller pr. passage. Vejdirektoratet vurderer desuden, at projektændringen kan gennemføres inden for anlægslovens rammer, og at optimering af projektet er en naturlig del af den videre projektering.

### *Trafikstyrelsen*

Trafikstyrelsen finder ikke, at det forhold, at projektændringen er fremkommet efter anlægslovens vedtagelse, i sig selv indebærer, at ændringen kræver en ny eller supplerende miljøkonsekvensvurdering. Det fremgår af bemærkningerne til anlægslovens § 4, at ændringer efter lovens vedtagelse kan gennemføres, når de behandles i overensstemmelse med vejlovens kapitel 2 a. Den konkrete projektændring er derfor forelagt Trafikstyrelsen til screening efter vejlovens § 17 d.

### *Berørt grundejer*

Lodsejeren har bemærkninger til den ændrede placering af Skivevej og er bekymret for, at vejen kommer væsentligt tættere på den berørte grundejers ejendom end i det tidligere projekt. Der spørges særligt til afstanden mellem vejen og matrikelskel samt til vejens højde og hældning i området. Lodsejeren efterspørger desuden oplysninger om udformningen af indkørslen, eventuelt behov for autoværn samt afstanden til eksisterende træer.

### *Vejdirektoratet*

Vejdirektoratet har oplyst, at ændringen af Skivevej skyldes, at Bødgersmindevej ændres fra underføring til overføring. En fastholdelse af den tidligere placering ville medføre, at Skivevej skulle anlægges på en ca. 4 meter høj dæmning. Den nye placering gør det muligt at føre vejen tættere på eksisterende terræn, og den nærmeste afstand til matrikelskel bliver ca. 20 meter. Vejdirektoratet vil i den videre projektering og i dialog med lodsejeren have fokus på at begrænse generne for ejendommen mest muligt.

### *Trafikstyrelsen*

Trafikstyrelsen noterer sig, at Vejdirektoratet går i dialog med lodsejeren angående de gener, der er ved etableringen af motorvejen, og styrelsen lægger vægt på at terrænændringen medfører at den landskabelige påvirkning er sammenligneligt med det allerede miljøvurderet projekt, og styrelsen vurderer derfor ikke at dette høringssvar ændrer på den foreløbige afgørelse.



## Offentliggørelse

Afgørelsen vil blive offentliggjort på Trafikstyrelsens hjemmeside i henhold til § 17 d i vejloven.

## Klagevejledning

Trafikstyrelsens afgørelser truffet i henhold til vejlovens kapitel 2a, herunder § 17 d, kan ikke påklages til transportministeren eller anden administrativ myndighed, jævnfør lovens § 132, stk. 6, og § 28 i Trafikstyrelsens delegationsbekendtgørelse<sup>5</sup>.

Såfremt Trafikstyrelsens afgørelser efter lov om offentlige veje, kap. 2 a, ønskes efterprøvet ved domstolene, skal søgsmål til prøvelse være anlagt inden 6 måneder efter at afgørelsen er meddelt adressaten eller offentliggjort, jf. lovens § 132, stk. 8.

Med venlig hilsen

Anton Norup Grunnet Hansen

Fuldmægtig | Havne & VVM

Trafikstyrelsen

Kopi af afgørelsen er sendt til ovenstående høringsparter

---

<sup>5</sup> Bekendtgørelse nr. 169 af 27/01/2026 om Trafikstyrelsens opgaver og beføjelser, klageadgang og kundgørelse af visse af Trafikstyrelsens forskrifter.