

## Forslag

til

Lov om udbygning af Rute 11 mellem Korskro og Varde<sup>[1]</sup>

### Kapitel 1

#### *Anlægsprojektet*

§ 1. Transportministeren bemyndiges til at udbygge Rute 11 mellem Korskro og Varde, jf. bilag 1.

§ 2. Transportministeren kan foretage de dispositioner, som er nødvendige med henblik på gennemførelsen af anlægsprojektet, jf. § 1.

### Kapitel 2

#### *Rammerne for projektets miljømæssige påvirkninger*

§ 3. Anlægsprojektet nævnt i § 1 skal gennemføres inden for rammerne af de udførte vurderinger af projektets indvirkninger på miljøet, jf. kapitel 2 a i lov om offentlige veje m.v.

§ 4. Anlægsmyndigheden udfører afværgeforanstaltninger ved gennemførelsen af anlægsprojektet, jf. § 1, i henhold til den gennemførte miljøkonsekvensvurdering, jf. kapitel 2 a i lov om offentlige veje m.v.

### Kapitel 3

#### *Fravigelse af anden lovgivning og klageadgange*

§ 5. Anlægsprojektet nævnt i § 1 kræver ikke tilladelse efter § 35, stk. 1 i lov om planlægning, og § 20, § 65, stk. 1 og 2, samt § 65 b, stk. 1, i lov om naturbeskyttelse.

*Stk. 2.* Reglerne om kommune- og lokalplaner i lov om planlægning og reglerne i museumslovens kapitel 8 og kapitel 8 a, finder ikke anvendelse på anlægsprojektet nævnt i § 1, i denne lov.

<sup>[1]</sup> Loven indeholder bestemmelser, der gennemfører dele af Rådets direktiv 92/43/EØF af 21. maj 1992 om bevaring af naturtyper samt vilde dyr og planter, EF-Tidende 1992, nr. L 206, side 7, som ændret senest ved Rådets direktiv 2013/17/EU af 13. maj 2013, EU-Tidende 2013, nr. L 158, side 193, og dele af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/147/EF af 30. november 2009 om beskyttelse af vilde fugle, EU-Tidende 2010, nr. L 20, side 7.

*Stk. 3.* Hensynene bag bestemmelserne, der er nævnt i stk. 1 og 2, varetages af transportministeren.

**§ 6.** Kommunalbestyrelsens afgørelser vedrørende anlægsprojektet nævnt i § 1, som træffes efter lov om miljøbeskyttelse, lov om naturbeskyttelse, lov om skove, lov om vandløb med undtagelse af kapitel 13, og regler udstedt i medfør af disse love, kan ikke påklages til anden administrativ myndighed, jf. dog stk. 2.

*Stk. 2.* Kommunalbestyrelsens afgørelser vedrørende anlægsprojektet i henhold til de love, der er nævnt i stk. 1, kan påklages til transportministeren.

*Stk. 3.* Transportministeren kan beslutte at overtage kommunalbestyrelsens beføjelser efter de i stk. 1 nævnte love i en nærmere bestemt sag, der vedrører anlægsprojektet.

*Stk. 4.* De kommunale tilsynsmyndigheder fører ikke tilsyn kommunalbestyrelsens sager omfattet af stk. 1, herunder anmodninger om aktindsigt i disse sager.

*Stk. 5.* Transportministeren kan til brug for behandlingen af sager efter stk. 2 og 3 fastsætte regler om kommunalbestyrelsens pligt til at tilvejebringe oplysninger, herunder om, at oplysningerne skal afgives i en bestemt form, til brug for en vurdering af forhold, der reguleres efter de love, der er nævnt i stk. 1, inden for den pågældende kommune.

## Kapitel 4

### *Ledningsarbejder*

**§ 7.** Arbejder på ledninger i eller over arealer i området, hvor anlægsprojektet nævnt i § 1 skal gennemføres, herunder om nødvendigt flytning af ledninger, i forbindelse med arbejder, der iværksættes af anlægsmyndigheden under gennemførelsen af anlægsprojektet, betales af ledningsejeren, jf. dog stk. 2.

*Stk. 2.* Stk. 1 finder ikke anvendelse, hvis andet er særligt bestemt ved aftale, ved kendelse afsagt af en ekspropriationskommission nedsat i henhold til lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom eller ved afgørelse truffet af en kommunalbestyrelse efter vandforsyningslovens §§ 37 og 38, jf. § 40.

*Stk. 3.* Arbejder på ledninger, jf. stk. 1, udføres af vedkommende ledningsejer, medmindre andet er særlig aftalt eller fremgår af stk. 2.

**§ 8.** Anlægsmyndigheden skal ved gennemførelsen af anlægsprojektet, jf. § 1 tage hensyn til ledninger omfattet af § 7 og drøfte et planlagt arbejde med ledningsejeren med henblik på at undersøge, hvordan anlægsarbejdet kan tilrettelægges på den mest hensigtsmæssige måde for begge parter.

*Stk. 2.* Kan der ikke opnås enighed mellem anlægsmyndigheden og ledningsejeren omfattet af § 7 om, hvordan planlagte anlægsarbejder på de arealer, hvori eller hvorover ledningerne er anbragt, skal tilrettelægges, kan transportministeren efter at have meddelt ledningsejeren, at det planlagte anlægsarbejde påbegyndes, gennemføre anlægsarbejdet og kræve bestemte ledningsarbejder udført af ledningsejeren.

*Stk. 3.* Transportministeren kan i særlige tilfælde lade de ledningsarbejder, der er nævnt i stk. 2, udføre for ledningsejers regning.

**§ 9.** Tvister om erstatning for ledningsarbejder omfattet af § 7 og tvister om erstatning som følge af en afgørelse truffet i medfør af § 8 afgøres af ekspropriations- og taksationsmyndighederne i henhold til lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom.

*Stk. 2.* Reglerne i § 103 i lov om offentlige veje m.v. finder anvendelse ved erstatningsfastsættelsen.

## Kapitel 5

### *Støjisoleringsordning*

**§ 10.** Vejdirektoratet etablerer en ordning, hvorefter der kan ydes tilskud til facadeisolering af helårsboliger, der er særligt støjramte efter udbygning af vejanlægget i § 1.

*Stk. 2.* Ansøgning om tilskud til facadeisolering efter stk. 1 skal været modtaget senest 36 måneder efter det pågældende vejanlæg, jf. § 1, er taget i brug.

*Stk. 3.* Vejdirektoratets afgørelse om tilskud til facadeisolering efter stk. 1 kan påklages til transportministeren. Klagefristen er 4 uger fra den dag, afgørelsen er meddelt den pågældende.

*Stk. 4.* Ordningen om tilskud til facadeisolering ophører 60 måneder efter det pågældende vejanlæg, jf. § 1, er taget i brug.

## Kapitel 6

### *Domstolsprøvelse*

**§ 11.** Søgsmål til prøvelse af afgørelser efter denne lov skal være anlagt inden seks måneder efter, at afgørelsen er meddelt adressaten eller offentliggjort.

*Stk. 2.* Ved søgsmål om miljøforhold, der er omfattet af denne lov, skal retten påse, at omkostningerne ved sagen ikke er uoverkommeligt høje for de berørte parter.

## Kapitel 7

### *Ikrafttræden*

**§ 12.** Loven træder i kraft den 1. januar 2025.

*Stk. 2.* Transportministeren fastsætter tidspunktet for lovens ophævelse.

# Bilag 1



## Indholdsfortegnelse

<b>1. Indledning</b> .....	<b>8</b>
<b>2. Lovforslagets baggrund</b> .....	<b>9</b>
<b>2.1 Miljøkonsekvensvurdering og offentlig høring</b> .....	<b>9</b>
<b>3. Lovforslagets hovedpunkter</b> .....	<b>10</b>
<b>3.1 Beskrivelse af anlægsprojektet</b> .....	<b>10</b>
3.1.1 Tilslutningsanlæg og motorvejskryds.....	11
3.1.2 Lokale veje og stier.....	12
3.1.3 Erstatningsnatur.....	12
3.1.4 Støjreducerende tiltag.....	13
3.1.5 Vejafvanding.....	13
3.1.6 Trafikafvikling i anlægsperioden.....	14
<b>3.2 Trafikale forbedringer</b> .....	<b>15</b>
<b>3.3 Ekspropriation</b> .....	<b>15</b>
<b>3.4 Miljømæssige vurderinger</b> .....	<b>17</b>
3.4.1 Gældende ret.....	17
3.4.2 Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning.....	19
<b>3.5 Forholdet til anden lovgivning</b> .....	<b>21</b>
3.5.1 Gældende ret.....	21
3.5.2 Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning.....	25
3.5.3. Fravigelse af anden lovgivning.....	26
<b>3.6 Ledninger</b> .....	<b>28</b>
3.6.1 Gældende ret.....	28
3.6.2 Transportministeriets overvejelse og den foreslåede ordning.....	30
<b>4. Konsekvenser for opfyldelse af FN's verdensmål</b> .....	<b>31</b>
<b>5. Økonomiske konsekvenser og implementeringskonsekvenser for det offentlige</b> .....	<b>32</b>
<b>5.1 Generelt</b> .....	<b>32</b>
<b>5.2 Anlægsøkonomi og tidsplan</b> .....	<b>33</b>
5.2.1 Anlægsøkonomi for projektet.....	34
<b>6. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet mv.</b> .....	<b>36</b>
<b>7. Administrative konsekvenser for borgerne</b> .....	<b>36</b>
<b>8. Klimamæssige konsekvenser</b> .....	<b>36</b>
<b>8.1 Klimamæssige konsekvenser</b> .....	<b>37</b>
<b>9. Miljø- og naturmæssige konsekvenser</b> .....	<b>37</b>
<b>9.1 Planforhold</b> .....	<b>37</b>
9.1.1 Påvirkning i anlægsperioden.....	38
<b>9.2 Landskab og visuelle forhold</b> .....	<b>38</b>
9.2.1 Eksisterende forhold.....	38
9.2.2 Påvirkning i anlægsperioden.....	38
9.2.3 Påvirkning efter udbygning.....	39
9.2.4 Afværgeforanstaltninger.....	39
<b>9.3 Arkæologi og kulturarv</b> .....	<b>40</b>

9.3.1 Eksisterende forhold .....	40
9.3.2 Påvirkning i anlægsperioden .....	40
9.3.3 Påvirkning efter udbygning .....	41
<b>9.4 Fredninger</b> .....	<b>41</b>
9.4.1 Eksisterende forhold .....	41
9.4.2 Påvirkning efter udbygning .....	41
<b>9.5 Mennesker, sundhed og materielle goder</b> .....	<b>41</b>
9.5.1 Påvirkning i anlægsperioden .....	41
9.5.2 Påvirkning efter udbygning .....	42
<b>9.6 Friluftsliv og rekreative forhold</b> .....	<b>42</b>
9.6.1 Eksisterende forhold .....	42
9.6.2 Påvirkning i anlægsperioden .....	43
9.6.3 Påvirkning efter udbygning .....	43
<b>9.7 Støj og vibrationer</b> .....	<b>43</b>
9.7.1 Eksisterende forhold .....	43
9.7.2 Påvirkning i anlægsperioden .....	44
9.7.3 Påvirkning efter udbygning .....	44
9.7.4 Afværgeforanstaltninger .....	44
<b>9.8 Natur og biodiversitet</b> .....	<b>44</b>
9.8.1 Eksisterende forhold .....	44
9.8.2 Påvirkning i anlægsperioden .....	46
Afværgeforanstaltninger er nærmere beskrevet i punkt 9.8.5. ....	46
9.8.3 Påvirkning efter udbygning .....	46
9.8.4 Bilag IV-arter .....	47
9.8.5 Afværgeforanstaltninger .....	48
9.8.6 Natura 2000 væsentligheds- og konsekvensvurdering .....	49
<b>9.9 Grundvand og hydrologi</b> .....	<b>50</b>
9.9.1 Eksisterende forhold .....	50
9.9.2 Påvirkning i anlægsperioden .....	51
9.9.3 Påvirkning efter udbygning .....	51
<b>9.10 Overfladevand</b> .....	<b>52</b>
9.10.1 Eksisterende forhold.....	52
9.10.2 Påvirkning i anlægsperioden .....	52
9.10.3 Påvirkning efter udbygning .....	52
<b>9.11 Jord og forurennet jord</b> .....	<b>53</b>
9.11.1 Eksisterende forhold.....	53
9.11.2 Påvirkning i anlægsperioden .....	54
9.11.3 Påvirkning efter udbygning .....	54
<b>9.12 Råstoffer og affald</b> .....	<b>55</b>
9.12.1 Påvirkning i anlægsperioden .....	55
9.12.2 Påvirkning efter udbygning .....	55
<b>9.13 Arealindgreb og ledninger</b> .....	<b>56</b>
9.13.1 Påvirkning af arealer .....	56

9.13.2 Påvirkning af ledninger.....	56
<b>9.14 Støjisoleringsordningen.....</b>	<b>56</b>
<b>10. Forholdet til EU-retten .....</b>	<b>57</b>
<b>10.1 VVM-direktivet .....</b>	<b>57</b>
<b>10.2 Habitat- og Fuglebeskyttelsesdirektivet .....</b>	<b>58</b>
<b>10.3 Århus-konventionen.....</b>	<b>60</b>
<b>10.4 Vandrammedirektivet og grundvandsdirektivet .....</b>	<b>61</b>
<b>10.5 Havstrategidirektivet .....</b>	<b>63</b>
<b>11. Hørte myndigheder og organisationer mv.....</b>	<b>64</b>
<b>12. Sammenfattende skema .....</b>	<b>64</b>



## **1. Indledning**

Lovforslaget har til formål at skabe hjemmelsgrundlaget for etablering af et vejanlæg, herunder for ekspropriation, der kan forbedre fremkommeligheden og trafikikkerheden på Rute 11 og trafikafviklingen i endepunkterne i Varde og Esbjergmotorvejen (Korskro).

I lovforslagets § 1 bemyndiges transportministeren til at udbygge Rute 11 mellem Korskro og Varde ved at etablere et ekstra spor på størstedelen af strækningen og en dobbeltrettet cykelsti på østsiden af vejen samt udbygge krydset i Varde og rundkørslen ved Korskro.

Transportministeren bemyndiges til at foretage de dispositioner, der er nødvendige med henblik på at gennemføre dette anlægsprojekt.

Loven vil udgøre godkendelsen af de udførte miljøkonsekvensvurderinger.

Til brug for anlægsprojektet indeholder lovforslaget en række bestemmelser, som vil regulere anlægsarbejdet i forhold til miljø og planlægning, varetagelse af naturhensyn, ledningsarbejder mv.

Det er intentionen, at transportministeren vil delegere sin kompetence til Vejdirektoratet til gennemførelse af anlægsprojektet. Vejdirektoratet vil da være anlægsmyndighed for projektet omfattet af lovforslaget.

Den vedtagne lov vil skulle udgøre det fornødne retsgrundlag for, at transportministeren ved Vejdirektoratet kan udføre de fysiske arbejder og indgreb, som er en forudsætning for at gennemføre anlægsprojektet.

Transportministeren foreslås med lovforslaget bemyndiget til at fastsætte regler om ophævelse af loven, der vedtages med dette lovforslag, når ministeren vurderer, at anlægsprojektet er færdigetableret, og lovens bestemmelser ikke længere finder anvendelse i praksis.

## **2. Lovforslagets baggrund**

Den 28. juni 2021 indgik den daværende regering (Socialdemokratiet) sammen med Venstre, Dansk Folkeparti, Socialistisk Folkeparti, Radikale Venstre, Enhedslisten, Det Konservative Folkeparti, Nye Borgerlige, Liberal Alliance, Alternativet og Kristendemokraterne en aftale om Infrastrukturplan 2035. Den 11. maj 2022 trådte Nye Borgerlige ud af forliget, og partiet er dermed ikke længere en del af aftalen om Infrastrukturplan 2035.

Aftalen om Infrastrukturplan 2035 omfatter bl.a. et anlægsprojekt om udbygning af Rute 11 mellem Korskro og Varde. Denne del af aftalen står Enhedslisten og Alternativet uden for.

Det fremgår således af den politiske aftale om Infrastrukturplan 2035 af 28. juni 2021, at Rute 11 mellem Korskro og Varde skal udbygges. På den baggrund har Vejdirektoratet i 2022-2023 udarbejdet en miljøkonsekvensvurdering af projektet.

Miljøkonsekvensvurderingen behandler tre projektforslag; fuld udbygning, delvis udbygning og 0+-løsning. Forligspartierne har den 14. marts 2024 besluttet, at Rute 11 skal udbygges i den fulde udbygning.

## **2.1 Miljøkonsekvensvurdering og offentlig høring**

Forud for udarbejdelsen af lovforslaget er der gennemført en miljøkonsekvensvurdering af projektet, herunder vurderinger af projektets eventuelle indvirkning på Natura 2000-områder i henhold til habitatdirektivets artikel 6, stk. 3. Miljøkonsekvensvurderingen med tilhørende baggrundsdokumentation er afrapporteret digitalt på Vejdirektoratets hjemmeside. Her findes endvidere et ikke-teknisk resumé af miljøkonsekvensvurderingen.

Miljøkonsekvensvurderingen af projektet for udbygning af Rute 11 mellem Korskro og Varde har været i offentlig høring i perioden fra den 28. november 2023 til den 2. februar 2024. Der er afholdt borgermøde den 18. januar 2024. Vejdirektoratet har modtaget 80 høringssvar.

På baggrund af indkomne høringssvar er der udarbejdet et tillæg til miljøkonsekvensvurderingen. Tillægget har været i supplerende offentlig høring i perioden **XX. juli 2024 til XX. august 2024**. Vejdirektoratet modtog **XX** høringssvar.

Alle høringssvar og det samlede høringsnotat er under udarbejdelse og vil blive tilgængelige på Vejdirektoratets hjemmeside.

## **3. Lovforslagets hovedpunkter**

### **3.1 Beskrivelse af anlægsprojektet**

Anlægsprojektet omfatter udbygning af Rute 11 med et ekstra spor på det meste af strækningen, så det bliver 2+1 vej med udtagelse af strækningen ved Alslev Å, hvor det af hensyn til åen og den omgivende natur ikke er muligt at udbygge vejen. Ombygningen af vejen medfører, at hastigheden kan fastsættes til 90 km/t på strækningen med lokale hastighedsnedsættelser til 70 km/t omkring krydsene.

Anlægsprojektet omfatter en dobbeltrettet cykelsti langs hele Rute 11 på østsiden af vejen, som føres over Alslev Å på en separat stibro. Cykelstien er 3 meter bred og adskilt fra kørebanen med en skillerabat. På delstrækninger vil cykelstien blive udformet som en 2-1 vej, som derved også får funktion som adgangsvej til ejendomme langs Rute 11. I Varde etableres et venteareal i krydsets nordvestlige hjørne, og der skabes forbindelse med den eksisterende sti vest for Ribevej. Ved Korskro anlægges ny stibro over motorvejen og tre nye stitunneller under rundkørslen til at skabe forbindelse til den eksisterende cykelsti ved Tingvejen og Lundevej.

Håndtering af vejvandet vil blive forbedret i projektet med opsamling af vandet i dræn eller tætte grøfter, som føres videre til enten regnvandsbassiner eller nedsivningsbassiner.

### 3.1.1 Kryds

Langs Rute 11 bliver sideveje og adgange lukket og samlet i tre kryds på strækningen ved Gl. Lifstrupvej, Skærbækvej og Tinghedevej. Nye adgangsveje bliver tilsluttet i disse kryds, og de bliver flere steder anlagt som parallelveje til Rute 11. Her vil der blive anlagt en lysvold imellem de to veje for at undgå blanding fra modkørende trafik.

I endepunkterne bliver krydset i Varde ombygget og suppleret med et ekstra spor til trafik på Ribevej/Rute 11 mod syd. Ved Korskro bliver rundkørslen ombygget til 2 spor med en separat svingbane (shunt) fra Rute 11 til motorvejsrampen mod Esbjerg.

### 3.1.2 Lokale veje og stier

Alle krydsende veje og adgange til Rute 11 bliver påvirket af udbygningsprojektet. Der vil ske lukning og omlægning af sidevejene samt anlæg af nye vejforbindelser for at skabe adgang til Rute 11 på begge sider af vejen.

Nye adgangsforhold og forlægning af kommuneveje er skitseret, men vil blive fastlagt i anlægsperioden i dialog med de berørte lodsejere og kommuner.

### 3.1.3 Bygværker og samkørselsplads

Der etableres i alt 5 bygværker, hvilket omfatter 2 stibroer ved henholdsvis Alslev Å og rundkørslen ved motorvejen samt 3 stitunneler i rundkørslen ved Korskro. Der er 3 eksisterende bygværker, der bevares, to broer over motorvejen i rundkørslen ved Korskro og en vandløbsunderføring ved Alslev Å.

Der etableres en samkørselsplads ved Esbjergmotorvejen, som er planlagt til 35-40 personbiler samt cykelparkering og tilslutning til Lunde Hovedvej.

### 3.1.4 Erstatningsnatur

De naturarealer, der skal anvendes til udbygningen af motorvejen og tilhørende anlæg, erstattes ved udlægning af erstatningsnatur. Det forventes, at der etableres erstatningsnatur for de permanent inddragede § 3-områder i størrelsesordenen 1:2. Erstatningsarealet skal kompensere for, at nyskabte naturområder i en årrække vil have en ringere naturtilstand end den natur, der erstattes.

### 3.1.5 Støjreducerende tiltag

En udbygning af Rute 11 vil ikke omfatte etablering af støjskærme, hvilket skyldes, at hovedparten af boligerne kan karakteriseres som fritliggende samt mindre bysamfund i Schæfergårde og Ny Lifstrup. Det medfører, at støjafskærmning ikke vil have en tilstrækkelig effekt i forhold til omkostningerne.

Det foreslås, at der etableres en ordning, hvor støjramte boliger vil kunne søge tilskud til støjisolering, svarende til støjisoleringsordningen i en række andre anlægsprojekter.

### 3.1.6 Vejafvanding

Den eksisterende afvanding af Rute 11 består primært af grøfter til nedsivning af vejvand. Der er ingen eksisterende regnvandsbassiner på strækningen. Rundkørslen ved Kors kro afvander til motorvejssystemet.

Vejvandet fra Rute 11 vil blive opsamlet i nye tætte grøfter eller trug med dræn langs strækningen. Det afhænger af pladsforholdene langs vejen, om der etableres trug eller grøft.

En tredjedel af strækningen ligger i Områder med Særlige Drikkevandsinteresser (OSD). Her etableres trugopsamling med trugbrønde og dræn og med opsamling i hovedledning til regnvandsbassiner. Resten er strækning uden for OSD etableres overvejende med tætte grøfter. Dog vil nogle strækninger anlægges med trug pga. pladsforhold. Disse trug etableres med afløb til enten tætte bassiner eller nedsivningsbassiner alt efter beliggenhed på strækningen.

Overløb i grøfter sker til terræn eller recipient. Ved cykelstien ledes overfladevand til trug eller grøfter. Mellem lysvolde og vejareal etableres der uden for OSD, trug med dræn og afløb til nærmeste grøft for udledning til bassin.

Alle regnvandsbassiner etableres med dykket udløb og afspærringsmulighed, så eventuelt olie- eller kemikaliespild på motorvejen vil kunne tilbageholdes i bassinerne for at hindre udløb til recipient.

Den konkrete miljøvurdering af projektet gennemgås under punkt 9 om miljø- og naturmæssige konsekvenser.

### 3.1.7 Trafikafvikling i anlægsperioden

Anlægsarbejderne vil blive tilrettelagt og udført, så det forårsager færrest mulige gener for de lokale bysamfund og de direkte berørte naboer.

Udbygning af Rute 11 gennemføres så vidt muligt inden for normal arbejdstid på hverdage. Dog vil det i særlige tilfælde være nødvendigt at udvide arbejdstiden til nat- og weekendarbejder i korte perioder.

Den nuværende kapacitet på vejen med et spor i hver retning vil blive opretholdt under hele anlægsperioden – dog med reduceret hastighed på 50 km/t forbi de igangværende arbejdsområder.

### **3.2 Trafikale forbedringer**

Ifølge trafikberegningerne vil trafikken på Rute 11 stige med 5-10 pct. som følge af en udbygning. Trafikken vil stige med 750-900 køretøjer pr. hverdagsdøgn til ca. 11.200 køretøjer pr. hverdagsdøgn.

Anlæg af et ekstra spor vil forbedre den overordnede trafikafvikling, trafiksikkerhed, fremkommelighed og adgang til vejnettet og reducere kødannelser. Det vil have en positiv påvirkning af de erhverv og landbrug, som har direkte adgang til Rute 11, da de får bedre vilkår for egen drift samt tilkørsel til erhvervs- og landbrugsarealerne.

For de ejendomme og erhverv, som får ændret adgangsforhold, vil det medføre omvejskørsel og kan vanskeliggøre drift af arealer. Det gælder særligt for landejendomme, hvor landbrugsjorden ikke er i direkte tilknytning til ejendommen, men er placeret længere væk eller på den modsatte side af Rute 11.

Der er i projektet arbejdet med at minimere omvejskørslen for den enkelte lodsejer mest muligt.

### **3.3 Ekspropriation**

Af § 73, stk. 1, i lov nr. 169 af 5. juni 1953 om Danmarks Riges Grundlov (herefter grundloven) fremgår det, at ejendomsretten er ukrænkelig, og at ingen kan tilpligtes at afstå sin ejendom, uden hvor almenvellet kræver det. Det kan kun ske ifølge lov og mod fuldstændig erstatning.

Den midlertidige og permanente arealerhvervelse, som er nødvendige for projektet, kan foretages i henhold til regler om ekspropriation til statslige vejanlæg i §§ 96-98 i lov om offentlige veje m.v., jf. lovbekendtgørelse nr. 435 af 24. april 2024 (herefter vejloven).

Ekspropriation sker efter reglerne i lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom, jf. lovbekendtgørelse nr. 386 af 13. april 2023 (herefter ekspropriationsprocesloven), jf. § 95, stk. 1 i vejloven. Ved erstatningsfastsættelsen finder § 103 i vejloven anvendelse.

Der kan pålægges vejbyggelinjer, udføres forundersøgelser, ske fremrykket ekspropriation mv. i overensstemmelse med reglerne i vejlovens §§ 40-45 og § 99. Vejbyggelinjer defineres som en sikringslinje med vejmyndigheden som påtaleberettiget, som indebærer begrænsninger i ejerens eller andre rettighedshaveres råden over et nærmere defineret areal, jf. vejlovens § 3, nr. 8. Vejmyndigheden er den myndighed, der administrerer en offentlig vej, jf. vejlovens § 3, stk. 1, nr. 1.

Der skal erhverves arealer til selve udvidelsen af vejen, men også til anlæg af nye adgangsveje og parallelveje, samt forlægning af eksisterende og etablering af nye lokalveje, etablering af grøfter og regnvandsbassiner, og samkørselsplads syd for Esbjergmotorvejen. Der skal derudover erhverves arealer til erstatningsnatur.

Ud over de arealer, der skal anvendes permanent til udbygning af vejen og til erstatningsnatur, vil der være behov for at kunne anvende arealer midlertidigt i anlægsperioden, dvs. langs vejene og omkring kryds og regnvandsbassiner. Desuden kan der blive brug for større arbejdsarealer i forbindelse med anlæg af stibroer og stitunneler ved Alslev Å og Esbjergmotorvejen, oplag af materialer og lignende. Arbejdsarealerne vil blive brugt midlertidigt i anlægsperioden, hvorefter de leveres tilbage til ejerne.

Det forventes, at der skal erhverves ca. 51,4 ha til selve udbygningen af Rute 11 og ca. 19,3 ha til midlertidige arbejdsarealer samt ca. 4,3 ha erstatningsnatur. Omkring 73 ejendomme forventes berørt af ekspropriation i forskelligt omfang. Det estimeres, at 10-15 ejendomme kan blive totaleksproprieret.

Det er forudsat, at flytning og omlægning af ledninger til placering på ejendomme tilhørende tredjemand i udgangspunktet sker ved frivillig aftale mellem ledningsejer og lodsejer eller ved ekspropriation med hjemmel i den relevante særlovgivning for de pågældende ledninger.

Erstatninger for ekspropriation til brug for midlertidige eller permanente anlæg for pålæg af servitutter mv. og for erstatningsnatur udmåles efter gældende regler og praksis af ekspropriations- og taksationsmyndighederne i henhold til ekspropriationsprocesloven og vejloven.

### **3.4 Miljømæssige vurderinger**

#### **3.4.1 Gældende ret**

Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2011/92/EU af 13. december 2011 om vurdering af visse offentlige og private projekters indvirkning på miljøet (herefter VVM-direktivet), som ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/52/EU af 16. april 2014 (ændring af VVM-direktivet), er, for så vidt angår statslige vejanlæg og dertil knyttede projekter, implementeret i vejloven ved lov nr. 658 af 8. juni 2016 om ændring af lov om offentlige veje mv., jernbaneloven og forskellige andre love (Implementering af VVM-direktivet for statslige vej- og jernbaneprojekter samt havneprojekter) og ved lov nr. 434 af 16. marts 2021 om ændring af lov om offentlige veje mv. og jernbaneloven (Implementering af VVM-direktivet for statslige vej- og jernbaneprojekter) samt i regler udstedt i medfør heraf (bekendtgørelse 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, jf. bekendtgørelse nr. 469 af 8. maj 2024 (herefter benævnt one stop shop-bekendtgørelsen)).

Reglerne for miljøvurderinger af Vejdirektoratets etablering, udvidelse eller ændring af statslige vejanlæg og dertil knyttede projekter findes i vejlovens kapitel 2 a.

Af vejlovens § 17 g, stk. 6, følger, at miljøkonsekvensvurderingen skal beskrive og vurdere et projekts væsentlige direkte og indirekte indvirkninger på følgende faktorer: 1) befolkning og menneskers sundhed, 2) biologisk mangfoldighed med særlig vægt på arter og naturtyper, der er beskyttet i henhold til direktiv 92/43/EØF og direktiv 2009/147/EF, 3) jordarealer, jordbund, vand, luft og klima, 4) materielle goder, kulturarv og landskabet og 5) samspillet mellem

faktorerne i nr. 1-4. Efter § 17 g, stk. 7, skal beskrivelsen også omfatte projektets forventede virkninger på miljøet som følge af projektets sårbarhed over for risici for større ulykker og katastrofer, der er relevante for det pågældende projekt.

Det følger af vejlovens § 17 a, stk. 1, at Vejdirektoratets etablering, udvidelse eller ændring af statslige vejanlæg og dertil knyttede projekter, der er omfattet af lovens bilag 1, som bl.a. på grund af deres art, dimensioner eller placering kan forventes at få væsentlige indvirkninger på miljøet, kræver en vurdering af projektets indvirkning på miljøet samt administrativ tilladelse.

I henhold til vejlovens § 17 a, stk. 3, 1. pkt., kræver Vejdirektoratets etablering, udvidelse eller ændring af statslige vejanlæg og dertil knyttede projekter, der er omfattet af vejlovens bilag 1 eller 2, ikke administrativ tilladelse, når projektet opnår tilladelse ved anlægslov.

Ved Folketingets vedtagelse af et anlægsprojekt i enkeltheder bemyndiges transportministeren til at gennemføre et anlægsprojekt i overensstemmelse med lovforslag, projektbeskrivelse og miljøkonsekvensvurdering. Det påhviler Vejdirektoratet at sikre, at projektets indvirkning på miljøet holdes inden for rammerne af de miljømæssige undersøgelser.

For statslige vejanlæg tilladt ved anlægslov vil eventuelle ændringer eller udvidelser af projektet i anlægsperioden være omfattet af den administrative procedure, jf. vejlovens § 17 c – 17 e, i hvilken forbindelse der vil blive foretaget de fornødne miljømæssige vurderinger, hvis ændringen eller udvidelsen kan forventes at få væsentlig indvirkning på miljøet, jf. vejlovens § 17 a, stk. 1 og 2.

Trafikstyrelsen er miljømyndighed i forhold til vurdering og administrativ godkendelse af ændringer eller udvidelser af anlægsprojektet i anlægsperioden, jf. vejlovens § 17 b. Det betyder, at ændringer eller udvidelser, der kan være til skade for miljøet, skal anmeldes af Vejdirektoratet til Trafikstyrelsen, som skal vurdere, om der skal gennemføres supplerende miljømæssige vurderinger, inden styrelsen tager stilling til, om ændringen eller udvidelsen kan tillades, eventuelt på vilkår.

I henhold til vejlovens § 17 o fører Trafikstyrelsen tilsyn i forhold til projekter (ændringer eller udvidelser), hvor der skal ske anmeldelse til styrelsen og eventuelt meddeles tilladelse.

One stop shop-bekendtgørelsen er udstedt i medfør af vejlovens § 17 q og fastsætter regler om fælles og samordnede procedurer for miljøkonsekvensvurdering af projekter, hvor der både gælder krav om miljøkonsekvensvurdering efter reglerne i vejlovens kapitel 2 a og krav om vurdering efter regler, der implementerer Rådets direktiv 92/43/EØF om bevaring af naturtyper samt vilde dyr og planter (habitatdirektivet) eller Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/147/EF af 30. november 2009 om beskyttelse af vilde fugle (fuglebeskyttelsesdirektivet). Væsentlighedsvurdering og eventuel konsekvensvurdering indgår i miljøkonsekvensrapporten. Projekter, der vedtages ved anlægslov, er ikke omfattet af one stop shop-bekendtgørelsen, men rapporten skal leve op til de indholdsmæssige krav i VVM-direktivet, fuglebeskyttelsesdirektivet og habitatdirektivet.

Det følger af habitatdirektivets artikel 6, stk. 3, at der i forbindelse med bl.a. anlægsprojekter skal gennemføres en vurdering af projektets virkninger på Natura 2000-området. Jf. artikel 6, stk. 1, foretages en væsentlighedsvurdering med det formål at vurdere, om projektet kan

påvirke et Natura 2000-områdes bevaringsmålsætninger væsentligt, og dermed om en konsekvensvurdering skal udarbejdes.

Hvis det i væsentlighedsvurderingen ikke kan udelukkes, at et projekt kan påvirke et Natura 2000-områdes bevaringsmålsætning væsentligt, skal der herefter udarbejdes en konsekvensvurdering. Konsekvensvurderingen skal forholde sig konkret til, om projektet skader det konkrete udpegningsgrundlag for det berørte Natura 2000-område. Hvis konsekvensvurderingen viser, at projektet væsentligt skader et Natura 2000-område (udpegningsgrundlaget), kan projektet ikke gennemføres, medmindre betingelserne i direktivets artikel 6, stk. 4, for at fravige beskyttelsen af Natura 2000-området er opfyldt.

Habitatdirektivet og fuglebeskyttelsesdirektivet sætter ligeledes rammer for beskyttelsen af arter og deres levesteder. Efter habitatdirektivets artikel 12, stk. 1, gælder en generel beskyttelse af bilag IV-dyrearter og deres levesteder også uden for Natura 2000-områderne. Det samme gælder efter habitatdirektivets artikel 13, stk. 1, for beskyttelse af plantearter nævnt i bilag IV. Beskyttelsen af fugle omfatter alle vilde fugle også uden for Natura 2000-områderne, jf. fuglebeskyttelsesdirektivets artikel 5 og artikel 9. Fravigelse af beskyttelsen efter habitatdirektivets artikel 12, stk. 1, og artikel 13, stk. 1, med henblik på eksempelvis at varetage væsentlige samfundsmæssige interesser forudsætter, at der ikke findes nogen anden brugbar løsning, og at fravigelsen ikke hindrer opretholdelse af den pågældende bestands bevaringsstatus i dens naturlige udbredelsesområde, jf. habitatdirektivets artikel 16.

One stop shop-bekendtgørelsen implementerer habitatdirektivet og fuglebeskyttelsesdirektivet, for så vidt områdebeskyttelsen. Da statslige vejprojekter vedtaget ved anlægslov ikke er omfattet af bekendtgørelsen, implementeres visse dele af habitatdirektivet og fuglebeskyttelsesdirektivet ved anlægsloven for det pågældende projekt, herunder habitatdirektivets artikel 6, stk. 3.

### 3.4.2 Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Med Folketingets vedtagelse af denne lov vil transportministeren blive bemyndiget til at gennemføre anlægsprojektet i overensstemmelse med lovforslagets § 1, jf. bilag 1, projektbeskrivelsen i dette lovforslag og miljøkonsekvensrapporten.

Projektet er miljøvurderet og forberedt til at kunne vedtages af Folketinget ved anlægslov i overensstemmelse med vejlovens kapitel 2 a. Bestemmelserne i vejloven har til formål at sikre et højt miljøbeskyttelsesniveau og bidrage til integrationen af miljøkonsekvensvurderinger i forbindelse med planlægningen og udførelsen af statslige vejprojekter, og at der under inddragelse af offentligheden tages hensyn til projekters sandsynlige væsentlige indvirkning på miljøet.

Projektets indvirkninger på miljøet er beskrevet og vurderet i de miljømæssige undersøgelser, dvs. miljøkonsekvensrapporten. Anlægsprojektet vil skulle gennemføres inden for rammerne af miljøkonsekvensvurderingen, jf. lovforslagets § 3. Det vil påhvile Vejdirektoratet som anlægsmyndighed at sikre, at projektets indvirkninger på miljøet holdes inden for rammerne af miljøkonsekvensvurderingen.



På baggrund af miljøkonsekvensvurderingen af anlægsprojektet nævnt i § 1 er det vurderingen, at gennemførelsen af projektet kan ske inden for rammerne af habitatdirektivets artikel 6, stk. 3, i Rådets direktiv 92/43/EØF af 21. maj 1992 om bevaring af naturtyper samt vilde dyr og planter. Lovforslaget vil udgøre godkendelse af projektet i forhold til habitatdirektivets artikel 6, stk. 3.

Der er desuden foretaget vurdering af overensstemmelse med gældende vandplanlægning og havstrategi.

Projektet vedtages af Folketinget i enkeltheder på baggrund af den gennemførte miljøkonsekvensvurdering. I anlægsloven beskrives selve anlægsprojektet med en nødvendig grad af fleksibilitet, hvor bl.a. mindre detaljebeslutninger i projektet først vil være mulige at fastlægge i den efterfølgende fase. Det kan eksempelvis være endelig udformning af adgangsveje, som vil ske i dialog med de berørte lodsejere.

Efter vedtagelse af anlægsloven, og før anlægsarbejdet påbegyndes, vil der blive igangsat en projektering af alle tekniske og udførelsesmæssige forhold i vejprojektet. Vejdirektoratet vil på denne baggrund søge tilladelser fra den kompetente miljømyndighed på baggrund af et detailprojekteret anlæg. Den kompetente miljømyndighed vil i denne proces påse, at gældende regler iagttages og vil dermed sikre, at der ikke vil ske forringelse af f.eks. målsatte grundvandsforekomster og overfladevandområder samt øvrige nødvendige miljøforhold, der vil kræve tilladelser efter natur- og miljølovgivningen.

Loven vil på nogle punkter fravige bestemmelser i den almindelige plan, miljø- og naturlovgivning, som indeholder umiddelbart gældende forbud mod ændring af tilstanden, etablering af varige fysiske anlæg eller stiller krav om forudgående tilladelse eller godkendelse, før sådanne anlæg kan etableres eller anvendelsen af arealet ændres, jf. lovforslagets § 5.

### **3.5 Forholdet til anden lovgivning**

#### **3.5.1 Gældende ret**

Gennemførelsen af et anlægsprojekt vil som følge af gældende ret oftest forudsætte godkendelser, tilladelser eller dispensationer efter plan-, natur- og miljølovgivningen mv.

Nedenfor gennemgås en række væsentlige bestemmelser, der efter gældende ret foreskriver krav om godkendelse, tilladelse eller dispensation, ny eller ændret planlægning mv., hvis der skal gennemføres fysiske indgreb i natur og landskabet, og som er nødvendige for at realisere et projekt som det omhandlede, herunder foretages ændringer af tilstanden på arealerne, etablere varige anlæg og installationer og gennemføre afværgeforanstaltninger af hensyn til natur- og dyreliv.

Gennemgangen er ikke en udtømmende opregning af, hvilken lovgivning der finder anvendelse på projektet, eller hvilke tilladelser eller dispensationer, der er nødvendige for projektets gennemførelse.

Som følge af § 35, stk. 1 i lov om planlægning, jf. lovbekendtgørelse nr. 572 af 29. maj 2024 (herefter planloven), vil etablering af visse dele af et anlægsprojekt beliggende i landzone kræve en landzonetilladelse. Herudover vil der i nogle tilfælde opstå behov for ændringer i kommune- og lokalplaner. Planlovens bestemmelser om kommune- og lokalplaner indeholder bl.a. regler om vedtagelse af nye planer, ændringer i eksisterende planlægning og dispensation fra eksisterende planlægning.

Endvidere er der i kapitel 2 i naturbeskyttelsesloven, jf. Lovbekendtgørelse nr. 1392 af 4. oktober 2022 (herefter naturbeskyttelsesloven) fastsat en række forbud mod tilstandsændringer eller bebyggelse inden for bl.a. følgende bygge- og beskyttelseslinjer: strandbeskyttelseslinjen (naturbeskyttelseslovens § 15), sø- og å-beskyttelseslinjen (naturbeskyttelseslovens § 16), skovbyggelinjen (naturbeskyttelseslovens § 17), fortidsmindebyggelinjen (naturbeskyttelseslovens § 18), kirkebyggelinjen (naturbeskyttelseslovens § 19). Herudover foreskriver kapitel 2 forbud mod tilstandsændringer af bl.a. følgende naturtyper: naturlige søer, beskyttede vandløb, heder, moser, ferske enge og biologiske overdrev (naturbeskyttelseslovens § 3). Gennemførelsen af et anlægsprojekt, der berører de nævnte arealer, beskyttelseslinjer eller naturtyper vil som følge af naturbeskyttelseslovens §§ 65, stk. 1 og 2, og 65 b, stk. 1, forudsætte dispensation, eventuelt indeholdende vilkår om f.eks. afværgeforanstaltninger eller erstatningsbiotoper, fra den relevante myndighed, der enten er miljøministeren eller kommunalbestyrelsen.

Desuden foreskriver naturbeskyttelseslovens § 20 samt bekendtgørelse nr. 941 af 27. juni 2016 om godkendelse af offentlige vejanlæg og af ledningsanlæg mv. i det åbne land (vej- og el-bekendtgørelsen), der er udstedt i medfør af naturbeskyttelseslovens § 20, stk. 2, at et offentligt anlæg, der placeres i det åbne land, skal have en godkendelse.

Herudover fastsætter bl.a. naturbeskyttelseslovens §§ 23 og 24 regler om offentlighedens adgang til naturen. Naturbeskyttelseslovens §§ 23 og 24 indeholder regler om henholdsvis adgang til og ophold i skove og på udyrkede arealer.

EU's naturbeskyttelsesdirektiver, der omfatter habitat- og fuglebeskyttelsesdirektivet, pålægger medlemslandene at bevare en række arter og naturtyper, som er sjældne, truede eller karakteristiske, ved at udpege særlige områder, hvor disse arter og naturtyper er beskyttede.

Fuglebeskyttelsesområder og habitatområder indgår i det sammenhængende europæiske, økologiske netværk, der betegnes Natura 2000.

Der må ikke iværksættes projekter, der kan skade et Natura 2000-områdes integritet, jf. habitatdirektivets artikel 6, stk. 3, og der er derfor krav til myndighederne om at vurdere konsekvenserne af et projekt i de tilfælde, hvor planen eller projektet kan påvirke et Natura 2000-område væsentligt.

Habitatdirektivet og fuglebeskyttelsesdirektivet sætter ligeledes rammer for beskyttelsen af arter og deres levesteder. Efter habitatdirektivets artikel 12, stk. 1, gælder en generel beskyttelse af bilag IV-arter og deres levesteder også uden for Natura 2000-områderne. Det samme gælder efter habitatdirektivets artikel 13, stk. 1, for beskyttelse af plantearter nævnt i

bilag IV. Beskyttelsen af fugle omfatter alle vilde fugle også uden for Natura 2000-områderne, jf. fuglebeskyttelsesdirektivets artikel 5 og artikel 9. Fravigelse af beskyttelsen efter habitatdirektivets artikel 12, stk. 1, og artikel 13, stk. 1, med henblik på eksempelvis at varetage væsentlige samfundsmæssige interesser forudsætter, at der ikke findes nogen anden brugbar løsning, og at fravigelsen ikke hindrer opretholdelse af den pågældende bestands bevaringsstatus i dens naturlige udbredelsesområde, jf. habitatdirektivets artikel 16. Der henvises i øvrigt til punkt 10 om EU-retten.

Naturbeskyttelseslovens § 29 a, stk. 1, indeholder bestemmelser om, at nærmere angivne arter ikke forsætligt må forstyrres med skadelig virkning for arten eller bestanden. I tilknytning hertil fremgår det af naturbeskyttelseslovens § 29 a, stk. 2, at yngle- eller rasteområder for de arter, der er nævnt i bilag 3 til loven, ikke må beskadiges eller ødelægges. One-stop shop bekendtgørelsens § 1 g omfatter lignende formuleringer vedrørende forstyrrelse af arter og bestand og yngleområders tilstand.

Tilsvarende bestemmelser fremgår af lov om jagt- og vildtforvaltning, jf. lovbekendtgørelse nr. 639 af 26. maj 2023 (herefter jagt- og vildtforvaltningsloven), jf. § 6 a, stk. 1 og 2, og § 7, stk. 1 og 2.

Bekendtgørelse nr. 521 af 25. marts 2021 om fredning af visse dyre- og plantearter og pleje af tilskadekommet vildt (herefter artsfredningsbekendtgørelsen) fastsætter regler om fredning af nærmere bestemte dyr, herunder fugle og planter, i form af forbud mod drab, indsamling, handel mv. og varetager individbeskyttelsen for beskyttede bilag IV-arter og fugle, der indgår i bekendtgørelsens kapitel 2 og 3, jf. især § 4, stk. 1 og 2, § 6 og § 10, stk. 1 og 2.

Bekendtgørelsens kapitel 4 omfatter fredning af danske dyr og planter, som ikke er omfattet af bekendtgørelsens kapitel 2 og 3. Der kan, for så vidt angår beskyttelsesbestemmelserne, søges om dispensation fra den relevante myndighed, som er Miljøstyrelsen.

Lov om skove, jf. lovbekendtgørelse nr. 690 af 26. maj 2023 (herefter skovloven) fastsætter regler om anvendelsen af fredskovspligtige arealer jf. §§ 8-13. § 25 i skovloven omhandler registrering af naturmæssigt særlig værdifulde skove med henblik på beskyttelse deraf. Skovlovens §§ 26-28 fastsætter endvidere regler om beskyttelse af skovnaturtyper og levesteder for arter i internationale naturbeskyttelsesområder og beskyttelse af andre former for naturmæssigt særlig værdifuld skov. Miljøministeren har kompetence til at dispensere fra nærmere bestemte bestemmelser i skovloven.

Med museumsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 358 af 8. april 2014, sikres væsentlige bevaringsværdier på land og til havs. Kapitel 8 og 8 a i museumsloven omhandler bl.a. sikring af kultur- og naturarven i forbindelse med den fysiske planlægning og forberedelse af jordarbejder mv., samt om bevaring af fortidsminder og sten- og jorddiger. Loven foreskriver i kapitel 8 og 8 a bl.a., at der skal søges dispensation til tilstandsændringer af beskyttede diger og fortidsminder. Det følger af museumsloven, at anlægsmyndigheden, hvis der under anlægsarbejdet fremkommer arkæologiske fund, skal standse arbejdet i det omfang, det berører fortidsmindet. Fundet vil herefter skulle anmeldes til kulturministeren (ved Slots- og Kulturstyrelsen). Kompetencen til at vurdere bevaringsværdige hensyn varetages efter museumsloven af kulturministeren (ved Slots- og Kulturstyrelsen).

Efter lov om vandplanlægning, jf. lovbekendtgørelse nr. 126 af 26. januar 2017, fastsætter miljøministeren bl.a. regler, der fastlægger og angiver konkrete miljømål og indsatsprogrammer for hvert vandområdedistrikt med henblik på opnåelse af miljømålene, herunder med henblik på at forebygge forringelse af og opnå god tilstand for overfladevandområder og grundvandsforekomster i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2000/60/EF af 23. oktober 2000 om fastlæggelse af en ramme for Fællesskabets vandpolitiske foranstaltninger (herefter vandrammedirektivet).

Det følger af § 8, stk. 3, i bekendtgørelse nr. 797 af 13. juni 2023 om indsatsprogrammer for vandområder, at myndigheder kun kan træffe afgørelse, der indebærer en direkte eller indirekte påvirkning af et overfladevandområde eller en grundvandsforekomst, hvor miljømålet ikke er opfyldt, hvis afgørelsen ikke medfører en forringelse af overfladevandområdets eller grundvandsforekomstens tilstand og ikke hindrer opfyldelse af det fastlagte miljømål, herunder gennem de i indsatsprogrammet fastlagte foranstaltninger. Lov om vandplanlægning med tilhørende bekendtgørelser gennemfører væsentlige, men ikke alle, dele af vandrammedirektivet.

Kommunalbestyrelsen skal i henhold til § 28, stk. 1, i lov om miljøbeskyttelse, jf. lovbekendtgørelse nr. 48 af 12. januar 2024 (herefter miljøbeskyttelsesloven) give tilladelse til, at spildevand tilføres havet, søer og åer. Det fremgår af § 4, stk. 3, i bekendtgørelse nr. 532 af 27. maj 2024 om spildevandstilladelser mv. efter miljøbeskyttelseslovens kapitel 3 og 4, at ved tag- og overfladevand forstås regnvand fra tagarealer og andre helt eller delvist befæstede arealer, herunder jernbaner, såfremt det ikke indeholder andre stoffer, end hvad der sædvanligt tilføres regnvand i forbindelse med afstrømning fra sådanne arealer eller har en væsentlig anden sammensætning.

Kommunalbestyrelsen skal i henhold til miljøbeskyttelseslovens § 19 give tilladelse til, at stoffer, produkter og materialer, der kan forurene grundvand, jord og undergrund, nedgraves i jorden, udledes eller oplægges på jorden eller afledes til undergrunden.

Lov om havstrategi, jf. lovbekendtgørelse nr. 123 af 1. februar 2024, implementerer Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/56/EF af 17. juni 2008 om fastlæggelse af en ramme for Fællesskabets havmiljøpolitiske foranstaltninger (havstrategidirektivet). Det følger af § 18 i lov om havstrategi, at statslige, regionale og kommunale myndigheder ved udøvelse af beføjelser i medfør af lovgivningen er bundet af de miljømål, der er fastsat i havstrategien.

Det følger af § 8, stk. 1, i lov om forurennet jord, jf. lovbekendtgørelse nr. 282 af 27. marts 2017 (herefter jordforureningsloven), at når en ejendom er forureningskortlagt, skal kommunalbestyrelsen give tilladelse til ændret arealanvendelse.

Af den relevante lovgivning vil oftest også følge en adgang til at klage over de afgørelser, der træffes i relation til projektet, medmindre klageadgangen efter den relevante lovgivning er afskåret. Der vil i den forbindelse som oftest også være fastsat regler om klagemyndighed og opsættende virkning af klage.

### 3.5.2 Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning.

Anlægsprojektet omfattet af dette lovforslag vedtages i enkeltheder, hvilket bl.a. indebærer, at anlægsloven vil udgøre det fornødne retsgrundlag for, at transportministeren ved Vejdirektoratet kan udføre de fysiske arbejder og indgreb, som er en forudsætning for at gennemføre projektet. Bemyndigelsen i lovforslagets § 1 vil indebære, at transportministeren ved Vejdirektoratet kan gennemføre de fysiske indgreb i naturen og i landskabet, som er nødvendige for at realisere projektet. Disse indgreb vil blive gennemført i overensstemmelse med anlægslovens bestemmelser og inden for rammerne af den udførte miljøkonsekvensvurdering.

Der er i væsentlighedsvurderingen vurderet, at det kan udelukkes, at projektet har en væsentlig påvirkning af Natura 2000-området N89, Vadehavet med habitatområde H239 Alslev Ådal, som ligger ca. 450 meter vest for Rute 11. Der er derfor ikke foretaget en konsekvensvurdering for at afgøre, om projektet er skadeligt for områdets udpegningsgrundlag jf. habitatbekendtgørelsens § 6. Habitatområde H239 er særligt udpeget på baggrund af væsentlig tilstedeværelse af naturtyperne vandløb med vandplanter (3260), surt overdrev (6230), revling-indlandsklit (2320) tør- og våd hede (4030 og 4010), kildevæld (7220) og arterne havlampret, bæklampret, flodlampret, laks, snæbel og odder, der lever i Alslev Å.

Der er i forbindelse med miljøkonsekvensvurderingen ikke konstateret direkte påvirkning af bilag IV-arter inden for de arealer, som forventes påvirket af anlægsarbejdet. Dog vil der blive nedrevet bygninger, som kan være potentielle yngle- og rasteområder for bilag IV-arter (flagermusegnede huse). Der vil inden nedrivning af flagermusegnede bygninger og eventuel fældning af flagermusegnede træer blive etableret afværgeforanstaltninger, der er nødvendige for at sikre opretholdelse af de påvirkede arters økologiske funktionalitet.

På baggrund af de gennemførte miljømæssige vurderinger af anlægsprojektet i § 1, er det vurderingen, at gennemførelsen af projektet vil kunne ske inden for rammerne af habitatdirektivets artikel 6, stk. 3. Lovforslaget vil udgøre godkendelse af projektet i forhold til habitatdirektivets artikel 6, stk. 3.

Hvor bestemmelserne i de nævnte love indeholder skønsmæssige beføjelser for myndigheden, og hvor der efter disse kan tages hensyn til bygherrens interesser og samfundets interesser i et givent projekt, er det den generelle vurdering, at hensynet til projektet kan indgå med betydelig vægt.

### 3.5.3. Fravigelse af anden lovgivning

For at skabe klarhed om, at anlægsloven vil udgøre det fornødne retlige grundlag for de fysiske arealindgreb, foreslås det i lovforslagets § 5, at visse konkrete bestemmelser og tilladelseskrav i planloven og naturbeskyttelsesloven ikke vil finde anvendelse ved gennemførelse af projektet nævnt i § 1, og dermed fraviges med anlægsloven.

Anlægsprojektet, afledte terrænreguleringer og erstatningsnatur uden for anlægsområdet, vil kunne gennemføres uden forudgående kommune- eller lokalplanplanlægning og uden tilladelse mv. efter de regler, som fraviges i § 5.

Konsekvensen af fravigelsen af anden lovgivning vil ikke medføre, at de planlægningsmæssige, natur- og miljømæssige hensyn mv., der ligger bag de pågældende bestemmelser i anden lovgivning, ikke skal varetages i anlægsprojektet. De nævnte hensyn vil i stedet blive varetaget af anlægsmyndigheden i anlægsprojektet efter reglerne i lovforslaget. De bestemmelser i anden lovgivning, som ikke vil finde anvendelse som følge af anlægsloven, jf. lovens § 5, vil omhandle forhold, som er behandlet og vurderet i miljøkonsekvensrapporten, hvilket giver det fornødne faglige grundlag for, at det pågældende hensyn vil blive varetaget og reguleres direkte med anlægsloven.

De bestemmelser og krav om tilladelse, godkendelse eller dispensation i den øvrige lovgivning, som ikke udtrykkeligt fraviges, finder stadig anvendelse for anlægsprojektet, herunder også reglerne om tilsyn, håndhævelse og straf for overtrædelse af regler, som ikke er fraveget. Hvor bestemmelserne i de nævnte love indeholder skønsmæssige beføjelser for myndigheden, og hvor der efter disse kan tages hensyn til bygherrens interesser og samfundets interesser i et givent projekt, er det den generelle vurdering, at hensynet til projektet kan indgå med betydelig vægt.

Der henvises i øvrigt til forslagets § 5 og bemærkningerne hertil.

Det forhold, at den lovgivning, som ikke er fraveget, fortsat gælder for anlægsprojektet, betyder, at der vil blive truffet en række konkrete afgørelser om tilladelser og godkendelser over for Vejdirektoratet samt deres entreprenører. De kompetente myndigheder har fortsat tilsynskompetencen for så vidt angår de bestemmelser, som ikke er udtrykkeligt fraveget i forslaget til § 5, og det kan ikke udelukkes, at der vil blive meddelt påbud, forbud mv. vedrørende overholdelsen af de afgørelser eller den direkte gældende lovgivning, som fortsat finder anvendelse på anlægsprojektet. Disse afgørelser kan have betydning for anlægsprojektets realisering og fremdrift.

Tilladelser eller dispensationer vil kunne påklages administrativt, bl.a. til Miljø- og Fødevareklagenævnet, af enhver, som har en retlig interesse og i henhold til de fastlagte procedurer i den pågældende lovgivning. I visse tilfælde vil en klage have eller kunne tillægges opsættende virkning for projektet. Hvis rekursinstansen finder grundlag for at hjemvise en afgørelse, vil myndigheden efter praksis være nødsaget til at meddele afgørelse om standsning af anlægsarbejdet, hvis det pågår. Anlægsarbejdet vil herefter skulle afvente, at myndigheden genbehandler sagen (fysisk eller retlig lovliggørelse).

Klagesager vil derfor kunne indebære betydelige og reelle risici og usikkerheder for projektet i form af forsinkelse og dermed fordyrelse af anlægsprojektet.

Det foreslås derfor i § 6, stk. 1, at myndighedernes afgørelser vedrørende anlægsprojektet nævnt i § 1, som træffes efter de love nævnt i lovforslagets § 6, samt regler udstedt i medfør af disse, ikke kan påklages til anden administrativ myndighed. Det vil dog som sædvanligt være muligt at indbringe sagen for domstolene, dog med en frist på seks måneder af hensyn

til projektets fremgang. Der vil ligeledes også være den almindelige adgang til at indbringe klager for Folketingets Ombudsmand.

Myndighedernes afgørelser vedrørende projektet i henhold til miljøbeskyttelsesloven, naturbeskyttelsesloven, vandløbsloven med undtagelse af kapitel 13, og regler udstedt i medfør af disse love, vil kunne indbringes for transportministeren, jf. forslaget til § 6, stk. 2. Transportministeren vil - som øverste ansvarlig for projekterne - have en konkret viden om rammerne for det samlede projekt, som, hvor det er muligt, vil kunne inddrages ved stillingtagen til konkrete klagesager. Endvidere foreslås det af samme grund, at transportministeren kan beslutte at overtage kommunalbestyrelsens beføjelser efter de i § 6, stk. 1, nævnte love i sager, der vedrører anlægsprojektet.

Der henvises i øvrigt til forslagets § 6 og bemærkningerne hertil.

### **3.6 Ledninger**

#### **3.6.1 Gældende ret**

Det følger af vejlovens § 77, stk. 1 og 2, om gæsteprincippet, at arbejder på ledninger i eller over offentlige veje, herunder om nødvendigt flytning af ledninger, i forbindelse med arbejder, der iværksættes inden for rammerne af de formål, som vejmyndigheden kan varetage, betales af ledningsejeren, medmindre andet er særligt bestemt ved aftale, kendelse afsagt af en ekspropriationskommission nedsat i henhold til ekspropriationsprocesloven eller afgørelse truffet af en kommunalbestyrelse efter vandforsyningslovens §§ 37 og 38, jf. § 40. Tilsvarende bestemmelser findes i § 70 i lov om private fællesveje, jf. lovbekendtgørelse nr. 422 af 25. april 2023 (herefter privatvejsloven), for så vidt angår ledninger i eller over private fællesveje og udlagte private fællesveje i byer og bymæssige områder.

Gæsteprincippet gælder i henhold til retspraksis også ulovbestemt for ledninger i eller over andre arealer end vejarealer. Højesteret har i dom af 22. september 2009 (UfR 2009.2978 H - dommen om Motoring 3) udtalt, at gæsteprincippet er betegnelsen for en udfyldende regel, der finder anvendelse i tilfælde, hvor der uden vederlag er givet tilladelse til at anbringe en ledning på en ejendom. Reglen indebærer, at ledningsejeren som "gæst" skal bære ledningsarbejder, der er nødvendiggjort af arealejerens ændrede benyttelse af det areal, hvor ledningen er anbragt. En erhverver af fast ejendom indtræder som udgangspunkt i overdragerens rettigheder og forpligtelser vedrørende ejendommen. Ledninger, der oprindeligt var anbragt som "gæster" på private arealer, var således også efter ekspropriation omfattet af gæsteprincippet. Højesteret udtalte, at gæsteprincippet har fundet udtryk i vejlovens § 106 (den gældende vejlovs § 77). Denne bestemmelse omfatter arbejder, der er iværksat af vejmyndigheden inden for rammerne af de formål, som myndigheden kan varetage.

I dom af 19. maj 2015 (UfR 2015.2854 H - dommen om Vintapperrampen) udtalte Højesterets flertal, at gæsteprincippet bygger på den ordning, at arealejeren, der giver en ledningsejer tilladelse til at anbringe en ledning på arealet, og som forpligter sig til at beskytte ledningen, bevarer retten til at ændre anvendelsen af arealet, selv om dette måtte indebære, at ledningen må flyttes. Det fremgår af samme dom, at en ledningsejer efter gæsteprincippet har pligt til

også at betale for andre tekniske løsninger end en fjernelse eller omlægning af ledninger, når disse løsninger er alternativer til en flytning eller omlægning.

I dom af 23. oktober 2018 (UfR 2019.464 H - dommen om prøvegravninger i Frederikssundsvej) fastslog Højesteret, at der ikke med lov om registrering af ledningsejere (ledningsejerregisterloven) er gjort udtømmende op med en ledningsejers forpligtelse til at give oplysninger om sine ledningers placering, og at gæsteprincippet indebærer, at en ledningsejer er forpligtet til at oplyse en mere præcis placering af sin ledning end den, der følger af ledningsejerregisterloven, og til at betale omkostningerne forbundet hermed, hvis disse oplysninger er nødvendige for at kunne tage stilling til, om arealejerens ændrede anvendelse af arealet nødvendiggør en flytning eller omlægning af ledninger.

Højesteret har desuden i dom af 4. september 2007 (UfR 2007.3009 H - dommen om Flintholm Station) udtalt, at gæsteprincippet i vejlovens § 106 (den gældende vejlovs § 77) også finder anvendelse for veje, hvor ledningsarbejder udføres i forbindelse med et "sammensat anlægsprojekt", uanset hvilke dele af projektet, der gør ledningsarbejdet nødvendige.

Højesteret har i dom af 16. februar 2017 (UfR 2017.1536 H - dommen om Cityringen) fastslået, at cityringlovens § 7, stk. 5, nr. 2, skal fortolkes i overensstemmelse med vejlovens gæsteprincip og den praksis, der knytter sig hertil. I begrundelsen for dommen anføres det bl.a., at når en lovbestemmelse (som § 7, stk. 5, i cityringloven) er baseret på et almindeligt retsprincip som gæsteprincippet, er der en klar formodning for, at bestemmelsen skal fortolkes i overensstemmelse med det til enhver tid værende indhold af dette retsprincip, som løbende fastlægges af domstolene og i eventuel senere lovgivning.

I dom af 15. februar 2022 (UfR 2022.1635 H - dommen om Aalborg Kloak) udtalte Højesteret, at det ulovbestemte gæsteprincip er udviklet i retspraksis med sigte på tilfælde, hvor tilladelsen til ledningsejeren beror på en aftale med arealejeren og må ses i lyset af det gavemoment, der kan ligge i en sådan aftale. Gæsteprincippet er en udfyldningsregel og finder derfor kun anvendelse, hvis ikke andet fremgår eller kan udledes af den pågældende aftale. Højesteret fastslog, at anbringelse af ledninger, der beror på en offentligretlig afgørelse (landvæsenskommissionskendelse) truffet med hjemmel i lov, ikke kan begrunde en anvendelse af det ulovbestemte gæsteprincip, da de hensyn, der ved aftaler mellem ledningsejer og arealejer om anbringelse af ledninger kan begrunde anvendelse af det ulovbestemte gæsteprincip, herunder det nævnte gavemoment, ikke i almindelighed kan overføres på sådanne tilfælde. I disse tilfælde er der en formodning for, at arealejeren selv skal betale for ledningsomlægning, der sker på arealejerens foranledning, og det kræver særlige holdepunkter i den offentligretlige afgørelse, hvis dette udgangspunkt skal fraviges.

Højesteret har i dom af 14. marts 2022 (UfR 2022.2004 - sagen om Holstebromotorvejen) fundet, at de hensyn, der ved aftaler mellem ledningsejer og arealejer kan begrunde anvendelse af det ulovbestemte gæsteprincip, ikke i almindelighed kan overføres til en situation, hvor ledningerne var anbragt i henhold til deklARATIONER, der beroede på en ensidig ejerdisposition, idet en kommune var både ledningsejer og arealejer, da ledningerne blev anbragt. Højesteret bemærkede herved, at der i sådanne tilfælde normalt er en formodning for, at pålæggelse af en deklARATION om sikring af ledninger har til formål bl.a. at fastslå, at



ledningsejeren ikke skal betale for ledningsomlægninger, der sker på arealejerens foranledning, hvis der på et senere tidspunkt ikke længere er identitet mellem ledningsejeren og arealejeren. Retstillingen var ikke ændret som følge af, at ledningerne var overdraget til andre, hvorfor arealejeren skulle afholde udgifterne til arbejdet vedrørende de fire ledninger. De øvrige 17 ledninger var anbragt i henhold til aftaler, hvor der var aftalt erstatning. Højesteret udtalte bl.a., at det i en situation, hvor der er aftalt erstatning, påhviler arealejeren at godtgøre, at betalingen ikke udgør vederlag for, at ledningsanlægget ikke skal ligge på gæstevilkår.

### 3.6.2 Transportministeriets overvejelse og den foreslåede ordning

Gennemførelsen af anlægsprojektet vil gøre det nødvendigt at gennemføre ledningsarbejder. Der vil bl.a. skulle flyttes eller omlægges en række forskellige typer forsyningsledninger. Det forudsættes, at flytning og omlægning af ledninger til placering på ejendomme tilhørende tredjemand som udgangspunkt sker ved frivillig aftale herom eller ved ekspropriation med hjemmel i den relevante særlovgivning for de pågældende ledninger. Nærværende lovforslag indeholder ikke hjemmel til ekspropriation til placering af ledninger på tredjemands ejendom.

Lovforslaget indeholder i §§ 7-9 regler om udførelse af og betaling for ledningsarbejder nødvendigjort af projekts gennemførelse, herunder regler om flytning og omlægning af ledninger og om behandlingen af eventuelle tvister om erstatning for ledningsarbejder mv.

Transportministeren har en tilsvarende kompetence i andre anlægslove, herunder lov om anlæg af en Nordhavnstunnel og lov om udvikling af statsvejnettet.

## 4. Konsekvenser for opfyldelse af FN's verdensmål

Ved at udbygge vejen, som omtalt i lovforslaget, vil kapaciteten blive forbedret. Dette vil være medvirkende til at sikre en bedre trafikafvikling samt en højere regularitet i rejsetiden og dermed være en gevinst for såvel pendlere som erhvervsliv. Dette vil understøtte verdensmål nummer 9 Industri, innovation og infrastruktur, herunder delmålene 9.1 (Udvikling af god, pålidelig, bæredygtig og robust infrastruktur af hensyn til økonomisk udvikling og menneskelig trivsel).

Forbedringerne vil også medvirke til at reducere rejsetiden på strækningen og dermed kunne bidrage til at gøre det mere attraktivt at søge job og drive samt etablere virksomhed i områderne. Dette vil understøtte verdensmål nummer 8 Anstændige jobs og økonomisk vækst gennem delmål 8.2 (Højere økonomisk produktivitet gennem diversificering, teknologisk opgradering og innovation, bl.a. gennem fokus på høj værditilførsel og arbejdskraftintensive sektorer).

Projektet forbedrer trafiksikkerheden på motorvejen, hvilket vil understøtte verdensmål nummer 3 Sundhed og trivsel via delmål 3.6 (Reduktion af antallet af dødsfald og tilskadekomster som følge af trafikulykker).

Projektet har ikke direkte negative konsekvenser i forhold til delmål 3.9 (Reduktion af dødsfald og sygdom som følge af udsættelse for farlige kemikalier samt luft-, vand- og jordforurening).

Udbygning og efterfølgende drift af Rute 11 kræver både råstoffer og energi. I såvel anlæg som drift vil der blive arbejdet med råstof- og ressourcebesparende tiltag samt CO<sub>2</sub>-reducerende løsninger bl.a. gennem krav til leverandører og CO<sub>2</sub>-besparende proces- og produktvalg, hvilket vurderes at understøtte delmål 9.4 (Opgradering af infrastrukturen med henblik på øget bæredygtighed og brug af rene og miljøvenlige teknologier og industrielle processer samt mere effektiv udnyttelse af ressourcer). CO<sub>2</sub>-skyggeprisen anvendes til vurdering af, hvorvidt et CO<sub>2</sub>-reducerende tiltag står mål med CO<sub>2</sub>-gevinsten. Dette vil også understøtte verdensmål nummer 12 Ansvarligt forbrug og produktion gennem delmål 12.2 (Bæredygtig forvaltning og effektiv udnyttelse af naturressourcer) samt delmål 12.5 (Reducering af affaldsgenerering gennem forebyggelse, reduktion, genvinding og genbrug).

Den øgede fremkommelighed (og den afledte øgede mobilitet) som følge af projektet kan have negative konsekvenser for verdensmål nummer 11 Bæredygtige byer og lokalsamfund, herunder delmål 11.6 (Negative miljøbelastning pr. indbygger skal reduceres) samt delmål 11.4 (Indsatsen for at beskytte og bevare verdens kultur- og naturarv skal styrkes.).

Der henvises til lovforslagets punkt 8 om klimamæssige konsekvenser og punkt 9 om miljø- og naturmæssige konsekvenser.

Afværgeforanstaltninger, der er foreslået i form af erstatningsnatur, vil understøtte verdensmål nummer femten Livet på land, særligt delmål 15.5 (Begrænse forringelse af naturlige levesteder og stoppe tab af biodiversitet). Der henvises i øvrigt til lovforslagets punkt 9 om miljø- og naturmæssige konsekvenser.

## **5. Økonomiske konsekvenser og implementeringskonsekvenser for det offentlige**

Implementeringskonsekvenserne for det offentlige vil omfatte alle aktiviteter for Vejdirektoratet som bygherre, mens en række øvrige berørte myndigheder skal behandle ansøgninger i relation til gennemførelse af anlægsprojektet. Efter færdiggørelsen af anlægsprojektet vil Vejdirektoratet have opgaver med drift og vedligeholdelse af vejstrækningen omfattet af anlægsloven.

### **5.1 Generelt**

Projektet forestås af Vejdirektoratet som anlægsmyndighed og har dermed både økonomiske og implementeringsmæssige konsekvenser for Transportministeriet i forbindelse med anlægsperioden.

Arbejdet med at beskrive anlægget i detaljer, som kan danne baggrund for ekspropriation og udbud, udføres af transportministeren i samarbejde med Vejdirektoratet og eksterne

rådgiverfirmaer. Rådgivningsopgaver og anlægsarbejder udbydes efter gældende regler herfor.

Vejdirektoratet fører som anlægsmyndighed tilsyn med entreprenørernes arbejde for at sikre, at det aftalte arbejde leveres i den aftalte kvalitet, tid og pris. Herudover skal projektførelsen styres, kontrolleres og dokumenteres. Vejdirektoratet vil løbende undersøge og afprøve mulighederne for at anvende nye metoder og ny teknologi med henblik på at optimere projektet trafikikkerhedsmæssigt, miljømæssigt, økonomisk og tidsmæssigt.

De berørte kommuner, regioner og statslige styrelser vil i relation til anlægsprojektet skulle behandle ansøgninger og anmeldelser fra Vejdirektoratet med henblik på at vurdere, hvilke krav der stilles i forbindelse med tilladelser, godkendelser og dispensationer til projektet som følge af krav hertil i bl.a. natur- og miljølovgivningen.

Der skal foretages ledningsarbejder, som nødvendiggøres af anlægsprojektet. Fordelingen af udgifter hertil afhænger af den enkelte lednings retsstilling, og udgifter forbundet med gennemførelsen af ledningsarbejder, nødvendiggjort af anlægsprojektet som nævnt i § 1, kan således forventes at skulle afholdes både af projektet og af den enkelte ledningsejer.

Fremtidig drift og vedligehold af de statslige vejanlæg varetages af Vejdirektoratet, som vejmyndighed, jf. vejlovens § 6, stk. 2.

Principperne om digitaliseringsklar lovgivning er iagttaget og vurderes ikke at være relevante i forhold til lovforslagets enkelte dele.

## **5.2 Anlægsøkonomi og tidsplan**

Anlægsoverslaget for projektet er udarbejdet efter Transportministeriets retningslinjer for ny budgettering af anlægsprojekter på vej- og baneområdet.

Anlægsoverslaget er opgjort på fire niveauer: fysikoverslag, basisoverslag, ankerbudget (projektbevilling) og samlet anlægsbudget (totaludgift).

Fysikoverslag er udarbejdet ved hjælp af Vejdirektoratets overslagssystem. Det vil sige, at det er baseret på teoretiske mængder fra det foreliggende skitseprojekt og enhedspriser og erfaringer fra de seneste sammenlignelige anlægsarbejder.

Basisoverslag udgør fysikoverslaget tillagt tværgående udgifter såsom projektering, tilsyn og administration, men ikke moms.

I henhold til ny anlægsbudgettering bevilges basisoverslaget tillagt ti procent til gennemførelse af projektet (ankerbudgettet/projektbevilling). Herudover afsættes yderligere en central reserve på fem procent. Det samlede anlægsbudget (totaludgift) vil således udgøre basisoverslaget plus femten procent.

Anlægsoverslaget er behæftet med usikkerhed, da udgifter til bl.a. ekspropriation, jordarbejder og arkæologi ikke kan beregnes præcist på forhånd. Projektets detaljerede udformning, mængder mv. kendes først på et senere tidspunkt, ligesom udviklingen i konjunktur- og

konkurrencesituationen på licitationstidspunktet er af væsentlig betydning for anlægsudgifternes endelige størrelse. Yderligere kan de arkæologiske forundersøgelser vise, at det bliver nødvendigt at foretage egentlige udgravninger af fund.

I henhold til principperne i ny anlægsbudgettering (Akt 16 af 24. oktober 2006 og Hovednotat for Ny Anlægsbudgettering december 2017) har eksterne rådgivningsteams gennemført ekstern kvalitetssikring af miljøkonsekvensvurderingen. Den overordnede konklusion af kvalitetssikringen er, at der ikke er fundet vægtige forhold, som forhindrer, at anlægsprojektet sendes til godkendelse i det politiske system.

### 5.2.1 Anlægsøkonomi for projektet

Det samlede anlægsbudget for projektet er beregnet til 510,7 mio. kr. (FFL-24, vejindeks 143,35). Den centrale reserve placeres hos transportministeren, mens Vejdirektoratet råder over ankerbudgettet.

Basisoverslag	Ankerbudget (basisoverslag + 10 pct.)	Samlet anlægsbudget (basisoverslag + 15 pct.)
444,1	488,5	510,7

Tabel 1. Basisoverslag, ankerbudget og samlet anlægsbudget for projektet i mio. kr. (FFL-24, vejindeks 143,35).

Projektet vil kunne gennemføres på ca. fem år fra anlægslovens vedtagelse. Her vil der indledningsvist skulle bruges omkring 1½ år på udbud, geotekniske borer, detailprojektering, besigtigelse og ekspropriation mv. Herefter vil anlægsarbejdet kunne startes op, samtidig med at den videre detailprojektering fortsættes. Anlægsarbejdet vil kunne færdiggøres inden for en periode på omkring tre år.

Udbygning af Rute 11 forventes at kunne gennemføres efter følgende relative tidsplan i forhold til projektets igangsætning:

2024-2026: Forventet detailprojektering, udbud, forventet besigtigelse, forberedende arbejder mv. samt forventet ekspropriation.

2026-2028: Anlægsarbejder igangsættes, og anlægget ibrugtages løbende.

2028: Forventet åbning

2029: Færdiggørelse af projektet

Tidsplanen konsolideres endeligt i forbindelse med detailprojektering af projektet.

År	Anlægsbevilling mio. kr.
2024	16,2

2025	123,7
2026	61,2
2027	140
2028	138,4
2029	31,2

Tabel 2. Forventet årsopdelt samlet anlægsbudget for projektet i mio. kr. (FFL-24, vejindeks 143,35) baseret på projektets bevilling.

## 6. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet mv.

Anlægsprojektet vil medføre mindre trængsel og mere pålidelig rejsetid, hvilket vil medføre positive økonomiske konsekvenser for erhvervslivet. Det vil føre til flere fordele – både ved transport af varer og bedre adgang til arbejdskraft. En fordel vil bl.a. være reducerede rejseomkostninger, når varer eller tjenesteydelser skal transporteres. Fordelene vil kunne øge virksomhedernes produktivitet, da deres konkurrenceevne forbedres. Mere indirekte effekter vil være positive konsekvenser som følge af et større arbejdskraftopland, da rejsetiden og omkostningerne for pendlerne også vil blive reduceret.

Indskrænkning i trafikken på eksisterende veje i anlægsperioden vil kunne medføre midlertidige negative konsekvenser for erhvervslivet. Anlægsarbejdet vil blive tilrettelagt med videst mulig hensyntagen til fremkommeligheden for trafikken.

Lovforslaget medfører ikke administrative konsekvenser for erhvervslivet.

## 7. Administrative konsekvenser for borgerne

Lovforslaget har i sig selv ikke administrative konsekvenser for borgerne.

For beboere og virksomhedsejere langs motorvejene, der berøres af ekspropriation, vil der dog være midlertidige administrative konsekvenser, så længe ekspropriationsforretningerne mv. foregår. Ejerne af de berørte ejendomme vil blive inddraget direkte ved breve fra Vejdirektoratet samt ekspropriationsmyndighederne.

## 8. Klimamæssige konsekvenser

Udledningerne af CO<sub>2</sub>-ækvivalenter fra et anlægsprojekt kan enten opgøres fra forbrugssiden med udgangspunkt i bruttoudledningerne fra de materialer mv. og det trafikarbejde, der indgår i projektet, eller fra produktionssiden med udgangspunkt i projektets virkning på den danske målsætning om at reducere udledningen af CO<sub>2</sub>-ækvivalenter med 70 pct. i 2030 i forhold til niveauet i 1990, jf. lov om klima, jf. lovbekendtgørelse nr. 2580 af 13. december 2021 (herefter klimaloven). For anlægsprojekter er forskellen på de to opgørelser, at opgørelser fra produktionssiden primært medtager det transportarbejde, der sker ved

anvendelsen af anlægget efter ibrugtagning, mens udledninger fra etableringen af anlægget indgår som strukturel effekt under andre sektorer i klimafremskrivningerne, mens opgørelser fra forbrugssiden inddrager bruttoudledninger fra etablering af anlægget, herunder materialer. En bruttoopgørelse af et anlægsprojekts udledning af CO<sub>2</sub>-ækvivalenter vil ikke tage højde for, at en alternativ anvendelse af anlægsmidlerne enten i den private eller den offentlige sektor også ville indebære en afledt udledning af CO<sub>2</sub>-ækvivalenter.

I miljøkonsekvensvurderingen af projektet for udbygning af Rute 11 mellem Kors kro og Varde er det ikke fastlagt præcist, hvordan anlægsarbejdet skal udføres. Vejdirektoratet arbejder med at nedbringe klimaafttrykket fra anlægsarbejdet via krav i udbud og kontrakter. De konkrete krav til nedbringelse af klimaafttrykket ved produktion af eksempelvis asfalt og beton vil blive defineret i den efterfølgende udbudsproces.

Udbygning af Rute 11 vil medføre en klimapåvirkning som følge af anlægsarbejde og stigende trafik.

I anlægsperioden skal der anvendes råmaterialer f.eks. asfalt, stål og beton. Fremstillingen af disse vil medføre udledning af CO<sub>2</sub>, som vil bidrage til den globale opvarmning. I anlægsperioden skal der bruges entreprenørmaskiner, der både vil udsende CO<sub>2</sub> og luftforurenende stoffer (primært NOX) og støv.

Vejdirektoratet har beregnet, at CO<sub>2</sub>-udledningen fra anlægsperioden er ca. 26,4 tusind ton, hvor størstedelen af udledningen er fra transport af materialer til byggepladsen. De øvrige udledninger kommer fra produktion af materialer og emissioner fra entreprenørmateriel. Den samlede udledning i anlægsperioden svarer til 3 pct. af Varde Kommunes samlede udledning i 2019 og 2 pct. af Esbjerg Kommunes samlede udledning i 2019.

Trafikken på Rute 11 vil medføre en meget begrænset stigning i CO<sub>2</sub>. I forlængelse heraf bemærkes, at udledninger af CO<sub>2</sub>-ækvivalenter fra transporten, herunder også kvælstofilter (NOX) og partikler fra bilmotorerne, forventes at blive reduceret i takt med en større andel af elbiler, der vil medføre mindre emissioner af disse luftforurenende stoffer.

## **9. Miljø- og naturmæssige konsekvenser**

Miljøkonsekvensrapporten omhandler de forventede miljømæssige konsekvenser ved udbygning af Rute 11 mellem Kors kro og Varde, jf. lovens § 1.

### **9.1 Planforhold**

Rute 11 mellem Kors kro og Varde er beliggende i landzone.

Anlægsprojektet er beliggende inden for Varde Kommune i nord og Esbjerg Kommune i syd, og grænser op til eller berører arealer, der i kommuneplanrammer og lokalplaner er udlagt til forskellige formål, herunder rekreative formål/fritidsformål, erhvervsområder og landområder. Det er hovedsageligt landområder, der berøres af anlægsprojektet.

Anlægsprojektet vurderes at kunne rummes inden for kommuneplanernes overordnede formål og påvirker ikke udnyttelsen og disponeringen af kommuneplanrammeområderne. Anlægsprojektet vurderes tillige at være i overensstemmelse med de gældende lokalplaner, dog med undtagelse af to lokalplanområder. Anlægsprojektet vurderes ikke at påvirke udnyttelsen eller disponeringen af samtlige lokalplanområder.

For en samlet oversigt over lokalplaner og kommuneplanramme i nærheden af anlægsprojektet henvises til miljøkonsekvensrapportens kapitel 7 om planforhold.

## **9.2 Landskab og visuelle forhold**

### 9.2.1 Eksisterende forhold

Landskabet omkring anlægsområdet består hovedsageligt af landbrugslandskaber opdelt af store eller små beplantningsbælter og læhegn. Alslev Å, der gennemskærer Rute 11 og Ny Lifstrup, er med sine huse på en række langs vejen en karakteristisk struktur i landskabet. Landskabet er præget af de eksisterende vejanlæg og andre tekniske anlæg såsom bl.a. højspændingsledninger og Esbjerg Lufthavn.

### 9.2.2 Påvirkning i anlægsperioden

Den visuelle påvirkning på landskabet vil primært være knyttet til områder langs Rute 11 og nær arbejdsarealerne, og den vil stå på i en periode på ca. 2 år som følge af anlægsarbejderne. Anlægsarbejderne vil derfor medføre en midlertidig, men længerevarende påvirkning af de visuelle forhold.

Anlægsaktiviteterne vil tilføje yderligere tekniske elementer langs vejen, men vil ikke være visuelt forstyrrende på længere afstand, da terrænvariation og beplantningsbælter vil afskærme anlægsarbejdet. Der vil være midlertidige visuelle påvirkninger fra anlægsarbejdet, maskiner, konstruktioner samt opbevaring af jord og materialer, som påvirker det visuelle indtryk fra områder, der grænser op til anlægsområdet og de omkringliggende landskaber.

Der vil være belysning på arbejdsområderne og ved anlægsaktiviteterne langs den eksisterende vej samt lys fra anlægstrafikken i området.

Den geografiske udbredelse af den visuelle påvirkning vurderes at være lokal. Særligt i den nordlige del af anlægsområdet, i Varde, vil skovområdet begrænse den visuelle påvirkning på afstand. Ved området omkring Alslev Å vil den visuelle forstyrrelse være større. Området er dog lavtliggende og rummer i høj grad beplantning, og der er derfor begrænset udsigt til og fra de omkringliggende mindre veje, der er knyttet til Rute 11. Den sydlige del af området er i forvejen stærkt præget af Esbjerg Lufthavn, råstofgrave og et motorsportscenter.

### 9.2.3 Påvirkning efter udbygning

Udbygningen vil betyde, at der flere steder fjernes en del af den eksisterende beplantning langs vejen, og dermed vil landskabsrummet omkring Rute 11 fremover fremstå mere åbent.

Den karakteristiske bebyggelse ved Ny Lifstrup bevares, og der ændres ikke ved den eksisterende bro over Alslev Å, dog etableres der en parallel bro til cykler og fodgængere. Anlægsprojektet medfører derfor en forandring af det landskabelige udtryk set fra vejen, men den overordnede oplevelse af landskaberne langs vejrummet vurderes ikke at blive ændret markant.

Projektområdet vil desuden berøre flere områder med landskabsudpegninger i Esbjerg Kommune, herunder områder udpeget som bevaringsværdigt landskab og større sammenhængende landskab. Idet udbygningen vil ske i relation til den eksisterende vej, vurderes anlægsprojektet ikke at medføre væsentlige ændringer og dermed væsentlige påvirkninger af landskabsudpegningerne.

### 9.2.4 Afværgeforanstaltninger

Der vil i anlægsperioden være belysning på arbejdspladser og ved anlægsaktiviteterne langs den eksisterende vej samt lys fra anlægstrafikken i området. For at afværge påvirkningen, skal belysningen være nedadrettet og kun være tændt, når der er aktivitet på arbejdspladsen. Den stationære lyspåvirkning vil stå på i hele anlægsperioden i den del af året, hvor der er behov for belysning af arbejdspladser.

Anlægsprojektet vurderes ikke derudover at medføre væsentlige konsekvenser for landskabet og de visuelle forhold, hvorfor der ikke etableres yderligere afværgeforanstaltninger.

## 9.3 Arkæologi og kulturarv

### 9.3.1 Eksisterende forhold

Der findes mange fortidsminder, herunder gravhøje langs den eksisterende Rute 11, ligesom der er gjort en række arkæologiske fund på strækningen.

Varde Kommune har ikke udpeget kulturmiljøer inden for eller i umiddelbar nærhed af undersøgelsesområdet for anlægsprojektet. Derimod har Esbjerg Kommune udpeget to kulturmiljøer, som krydses af korridoren. Lifstrup og Ølufvad samt Skads er udpeget som et kulturmiljø, idet de udgør udskiftningslandsbyer.

Der er en del fredede fortidsminder med tilhørende fortidsmindebeskyttelseslinje inden for eller i umiddelbar nærhed til undersøgelsesområdet.

Udover de arkæologiske interesser findes bevaringsværdige bygninger, beskyttede sten- og jorddiger samt udpegede kulturmiljøer omkring Rute 11. Projektet berører ingen fredede bygninger. Derimod berøres fire bevaringsværdige bygninger med mellem bevaringsværdi



ved udbygningen. En af de bevaringsværdige bygninger er beliggende i et udpeget kulturmiljø.

### 9.3.2 Påvirkning i anlægsperioden

Anlægsprojektet vil ikke berøre beskyttede fortidsminder. En række ikke-beskyttede fortidsminder vil dog blive påvirket i anlægsperioden, men disse udgør alene overpløjede gravhøje, som ikke er synlige i landskabet. Ved anlægsarbejdet kan der være risiko for at støde på ukendte fortidsminder eller fund.

I anlægsperioden gennembrydes et enkelt beskyttet sten- og jorddige, som dog ikke fremstår tydeligt i landskabet i dag. Det beskyttede sten- og jorddige er allerede inden udbygningen gennembrudt, og dermed vurderes påvirkningen at være moderat.

Udbygningen omfatter nedrivning af en bevaringsværdig ejendom i Esbjerg. Påvirkningen er permanent og vurderes at være væsentlig.

### 9.3.3 Påvirkning efter udbygning

Der vil ikke være risiko for direkte påvirkning af de kendte fortidsminder eller påvirkning af nye fund af arkæologiske interesser i driftsfasen.

I driftsfasen berøres flere beskyttelseslinjer omkring beskyttede fortidsminder samt to udpegede kulturmiljøer. Beskyttelseslinjerne og kulturmiljøet er allerede i dag påvirket af den eksisterende Rute 11.

Påvirkningen ved udbygningen vurderes derfor at være begrænset.

## 9.4 Fredninger

### 9.4.1 Eksisterende forhold

Der er ingen fredninger inden for projektområdet. Anlægsprojektet vil derfor ikke udgøre en påvirkning på eksisterende fredninger i hverken anlægsperiode eller driftsfasen.

## 9.5 Materielle goder

### 9.5.1 Eksisterende forhold

Langs linjeføringen anvendes arealerne overvejende til landbrug, samt rekreative arealer, naturområder, beboelse og erhverv. Området er kendetegnet af en relativt kompleks ejendomsstruktur med mange forskellige ejere.

Rute 11 er lokaliseret tæt på Esbjerg Lufthavn. Der er udlagt sikkerhedszoner omkring lufthavnen, hvor der af hensyn til flysikkerheden er restriktioner i forhold til etablering af vandhuller og søer.

Påvirkningen vurderes for de menneskeskabte materielle goder, som i anlægsprojekt er afgrænset til at omfatte landbrugserhverv, nærliggende erhvervsområder og erhverv generelt i forhold til Rute 11 som trafikal forbindelse.

### 9.5.2 Påvirkning i anlægsperioden

Udbygningen af Rute 11 vil berøre arealerne til en lang række landbrugsejendomme langs strækningen. Det vurderes, at mulighederne for arrondering af landbrugsjord vil blive påvirket som følge af den midlertidige arealinddragelse, dog i et begrænset omfang.

Adgang til landbrugsmarkerne vil kunne blive påvirket som følge af anlægsarbejdet, anlægstrafikken og midlertidig lukning af veje, hvilket kan påvirke erhvervet i denne periode. Det vil i kortere perioder være nødvendigt at lukke veje midlertidigt, hvilket vil betyde omkørsler for trafikanter, som vil påvirke rejsetiden og vejadgangen til de enkelte matrikler. Påvirkningen kan virke særligt generende for de erhverv og landbrug, der er nabo til vejen.

Anlægsprojektet vurderes at ville medføre begrænset påvirkning af erhverv, herunder landbrug, som følge af midlertidig arealinddragelse og gener under anlægsarbejdet, da påvirkningen vil være midlertidig, trafikken på Rute 11 opretholdes i anlægsperioden og arealerne genetableres efter vejudbygningen.

### 9.5.3 Påvirkning efter udbygning

Der vil blive inddraget permanent areal til udbygningen, som omfatter landbrugsjord, bolig og erhvervsområder, teknisk anlæg, fredskov og beskyttet natur. Påvirkningen vil være størst for landområder, som omfatter landbrugsjord, hvor der vil blive inddraget arealer på begge sider af vejen. Desuden vil anlægsprojektet medføre, at der forventes at blive totalekspropriet 10-15 ejendomme.

Udbygningen af Rute 11 vil have en positiv påvirkning af de erhverv og landbrug, som har direkte adgang til Rute 11, da de får bedre vilkår for egen drift samt tilkørsel til erhvervs- og landbrugsarealerne. For de erhverv og landbrug, hvor indkørsler og sideveje nedlægges, kan det påvirke drift og adgang til området, da nye vejforløb kan vanskeliggøre deres mulighed for til- og frakørsler, samt drift af arealer. Det gælder særligt for landejendomme, hvor

landbrugsjorden ikke er i direkte tilknytning til ejendommen, men er placeret længere væk eller på den modsatte side af Rute 11.

I driftsfasen vurderes anlægsprojektet at ville medføre en moderat påvirkning af erhverv, herunder landbrug, som følge af permanent arealinddragelse, da inddragelsen samlet set vurderes at være begrænset. Påvirkningen af trafikinfrastruktur vurderes at ville have en væsentlig positiv påvirkning på Rute 11, da udbygningen vil forbedre den overordnet trafikafvikling, fremkommelighed og adgang til vejnettet, og reducere kødannelser.

I driftsfasen vil vejvand blive opsamlet langs linjeføringen i form af nedsivningsbassiner, som potentielt kan tiltrække flere fugle til området, hvilket vil øge risikoen for kollision mellem fugle og fly. Påvirkningen vurderes at være væsentlig, og det vil derfor være nødvendigt at implementere afværgetiltag med henblik på at minimere risikoen for kollision mellem fugle og fly og dermed påvirkning af flysikkerheden. Valg af afværgetiltag fastlægges i detailfasen i dialog med bl.a. Esbjerg Lufthavn.

## **9.6 Befolkning og friluftsliv**

### **9.6.1 Eksisterende forhold**

På den nordlige del af strækningen i Varde Kommune ligger Søndre Plantage, hvilket er et stort område med flere muligheder for rekreative aktiviteter. I Esbjerg Kommune på den sydlige del af strækningen ligger der en motocrossbane og en speedwaybane, og der er udlagt et areal til Korskro Hestemarked, som er en årlig begivenhed med mange besøgende.

Vandrerruten Drivvejen, som er en trampesti på strækningen gennem området, krydser Rute 11 umiddelbart syd for Alslev Å ved Vestervadvej.

### **9.6.2 Påvirkning i anlægsperioden**

I anlægsperioden sikres det, at det er muligt at krydse Rute 11, så færdsel på stien Drivvejen kan opretholdes. Desuden vil de stier, der findes i Søndre Plantage, ikke blive lukket, da de ligger uden for projektets arbejdsområde.

For befolkningen vil midlertidige lukninger af veje føre til omkørsler for de trafikanter og cyklister, der færdes i området. I perioderne med omkørsler kan vejlukningerne forlænge rejsetiden og virke generende for de mennesker, der færdes i området til dagligt.

Påvirkningen vurderes at være begrænset.

### **9.6.3 Påvirkning efter udbygning**

De rekreative stier, der ligger inde i Søndre Plantage, vil ikke blive påvirket direkte af projektet.

Forløbet af den rekreative trampesti, Drivvejen, vil blive ændret, da det ikke vil være hensigtsmæssigt at krydse den udbyggede vej samme sted som i dag. Forlægningen af trampestien vil først blive endelig fastlagt i detailprojekteringen.

Da der samtidig etableres en ny cykelsti langs Rute 11, som tilkøbes de eksisterende stier i Varde og ved Esbjergmotorvejen, vurderes påvirkningen af de rekreative stier at være moderat positiv.

For befolkningen vil ekspropriation af ejendomme opleves som en gene, og påvirkningen vil være moderat. Ændringer af lokale veje og adgangsforhold som følge af udbygningen vurderes at være begrænset, da der fortsat sikres adgang i området.

## **9.7 Støj og vibrationer**

### 9.7.1 Eksisterende forhold

Rute 11 er en traditionel hovedlandevej med ejendomme spredt beliggende langs det meste af strækningen og tæt på vejen. Det er opgjort, at der er i alt 52 støjbelastede boliger med  $L_{den} \geq 58$  dB. Ud af disse er 19 boliger stærkt støjbelastede (over 68 dB).

### 9.7.2 Påvirkning i anlægsperioden

Der vil kunne forekomme støj fra anlægsarbejdet, når vejen skal udbygges. Omtrent 25-30 boliger må periodevist forventes at blive udsat for anlægsstøj over vurderingskriteriet på 70 dB. Støjgenerne vil forekomme i dagtimerne og være begrænset til nærområdet og påvirkningerne på menneskers sundhed vil være begrænset.

### 9.7.3 Påvirkning efter udbygning

Efter udbygning af Rute 11 vil antallet af støjbelastede boliger falde fra 52 til 46. Samtidig vil antallet af de mest støjbelastede boliger (over 68 dB) blive reduceret fra 19 til 8 boliger.

Det skyldes hovedsageligt, at en række ejendomme eksproprieres i forbindelse med, at vejen udvides med et ekstra spor i den ene side. Det medfører, at vejen flyttes længere væk fra boligerne på den anden side. En større afstand mellem vej og bolig er medvirkende til et lavere støjniveau ved disse boliger.

### 9.7.4 Afværgeforanstaltninger

Der etableres en støjisoleringsordning til støjbelastede boliger. Lydisolering omfatter typisk udskiftning af vinduer og forbedring af facaden for at reducere det indendørs støjniveau. Støjisolering iværksættes for boliger, som har et højt støjniveau (>63 dB). Se nærmere i punkt 9.14 Støjisoleringsordningen.

## 9.8 Natur og biodiversitet

### 9.8.1 Eksisterende forhold

Der er i forbindelse med udarbejdelsen af miljøkonsekvensvurderingen foretaget en række feltundersøgelser i 2022 for at tilvejebringe et fyldestgørende grundlag for beskrivelse af den aktuelle tilstand, og dermed kvalificere grundlaget for vurderingen af projektets mulige påvirkning af områdets natur, dyre- og fugleliv. Feltundersøgelserne er foretaget inden for en undersøgelseskorridor, der er betydelig større end det areal, der skal eksproprieres midlertidigt og permanent til projektet.

De naturinteresser, der har været i fokus ved feltundersøgelserne, er dels natur omfattet af naturbeskyttelseslovens § 3 (beskyttet natur), dels særligt beskyttede arter efter habitatdirektivets bilag IV (beskrives under punkt 9.8.4), dels fredede, sjældne eller rødlistede arter, dels skovarealer udlagt til fredskov, samt Natura 2000-område N89 Vadehavet med habitatområde H239 Alslev Å.

Inden for anlægsområdet findes der engarealer og vandløbet Alslev Å, som er beskyttet efter naturbeskyttelseslovens § 3. I området nord for Alslev Å ligger fire enge, hvor naturtilstanden er god, mens øvrige undersøgte moser, søer og et overdrev har moderat, ringe eller dårlig naturtilstand. Alslev Å, der krydser vejstrækningen, er et målsat vandløb. Vandløbet er ifølge vandområdeplanerne 2021-2027 registreret med dårlig økologisk tilstand (pga. fisk). Målsætningen for vandløbet er, at det skal opnå god økologisk tilstand.

Der er fredskovspligtige arealer inden for projektområdet. De arealer, der fjernes, er beliggende langs vejen og består primært af yngre træer og færre træer i kategorien +30 år samt ydre skovbryn af løvbevoksninger. En stor del af de berørte træer er nåltræer og vurderes således ikke af høj biodiversitetsmæssig værdi. Der etableres erstatningsskov i overensstemmelse med skovloven.

Omkring Rute 11 findes to grønne korridorer bestående af henholdsvis udpegede naturbeskyttelsesinteresser og potentielle naturbeskyttelsesinteresser på tværs af vejen ved Sdr. Plantage og ved Alslev Å. Derudover er Sdr. Plantage udpeget økologisk forbindelse.

Der er ikke fundet birkemus i forbindelse med feltbesigtigelserne. Der er i 2019 registreret birkemus 3,2 km øst for undersøgelseskorridoren. Birkemusen vurderes derfor potentielt at kunne findes i området.

I forbindelse med feltkortlægningen er der registreret flere invasive arter: Almindelig gyvel, glansbladet hæg, klit-fyr, rynket rose, sildig gyldenris, sitkagran og stjerne-bredribbe.

Odder er på udpegningsgrundlaget for Habitatområde H239 Alslev Ådal. Der er fundet spor af odder i forbindelse med vejoverskæringen ved Alslev Å ved feltarbejde i 2022.

Påvirkningen på odder er beskrevet nærmere i punkt 9.8.4.

### 9.8.2 Påvirkning i anlægsperioden

I anlægsperioden vil der blive inddraget § 3-beskyttede naturarealer og fredskov til selve vejudvidelsen og til midlertidige anlægsaktiviteter. Ved Alslev Å foretages desuden anlægsarbejde i forbindelse med etablering af en ny cykelstibro.

Ved udbygningen af Rute 11 inddrages ca. 0,3 ha § 3-beskyttet natur og ca. 1,8 ha fredskov. Der vil blive etableret erstatningsnatur ved inddragelse af både § 3-beskyttet natur og fredskov. Opgraderingen af Rute 11 påvirker samlet set biodiversiteten omkring projektområdet i mindre grad.

I forbindelse med forbedring af faunapassagen under den eksisterende bro ved Alslev Å vil den nye banket skulle opbygges af kampesten, grus eller jord. Arbejdet udføres så skånsomt som muligt overfor vandløbet, og grus og sten skal være vasket og rene i forbindelse med nedlægning i vandløbet for at mindske unødigt ophvirvling af finkornet materiale.

Der er registreret birkemus 3,2 km øst for undersøgelseskorridoren. Birkemusen kan derfor potentielt findes i anlægsområdet. I forbindelse med udvidelse af vejen, foretages der anlægsarbejde i § 3-beskyttet natur, der potentielt kunne udgøre et fødesøgningsområde og en spredningskorridor for birkemus. Der etableres afværgeforanstaltninger for at sikre, at den økologiske funktionalitet kan opretholdes for birkemusen.

Afværgeforanstaltninger er nærmere beskrevet i punkt 9.8.5.

### 9.8.3 Påvirkning efter udbygning

Rute 11 udgør allerede inden udbygningen en barriere i landskabet, der påvirker naturlig spredning af dyr, dvs. har barriereeffekt. Der vil være en forøget barriereeffekt af den fulde udbygning både pga. vejens øgede bredde og en lidt øget årssøgnstrafik. Risikoen for trafikdrab af rådyr, dådyr, krondyr og padde vil derfor også være større. Den samlede kørsel på strækningen som følge af udbygningen forventes at stige i begrænset omfang med 5,4 pct. i forhold til 0-alternativet.

Der sker ikke en udvidelse af den eksisterende bro over Alslev Å. Under broen forbedres faunapassagen til odder, ved etablering af en fast banket i den ene side og genetablering af rampe eller flydeponton til terrænhøjde i den anden side.

Der bliver anlagt en paddepassage ved Sdr. Plantage, da vejen udvides, og det vil være sværere for padder at krydse vejen. Disse to passager placeres i de økologiske forbindelser og understøtter dermed dyrs spredningsmuligheder.

Påvirkningen efter udbygningen vurderes derfor at være begrænset.

### 9.8.4 Bilag IV-arter

I miljøkonsekvensvurderingen er der screenet for, hvilke bilag IV-arter og tilhørende mulige levesteder der har været relevante at eftersøge ved feltundersøgelser.

Der er konstateret otte arter af flagermus. Det drejer sig om sydflagermus, vandflagermus, brunflagermus, troldflagermus, dværgflagermus, skimmelflagermus, langøret flagermus og damflagermus. Der fældes ingen træer i forbindelse med anlægsprojektet, der kan være potentielle yngle – og rastesteder for flagermus. Relevante træer er undersøgt for egnede yngle- og rastekområder for arter af flagermus. Der blev fundet et enkelt træ, der er et egnet yngle- og rastested. Tracéet er tilpasset træet, der er egnet som yngle- og rastested, samt de omkringliggende træer, der, pga. deres alder, er vurderet at kunne blive egnede til flagermus på sigt. Der vil blive nedrevet bygninger, som kan være potentielle yngle- og rastekområder for flagermus.

I anlægsperioden vil der forekomme øget støj i dagtimerne. Da alle arter af flagermus er nataktive, vil deres vågne periode primært ligge uden for almindelig arbejdstid. Hvis der foretages spunsning i forbindelse med etablering af stibroen, bliver det foretaget uden for flagermusenes sårbare perioder.

Der er i forbindelse med feltundersøgelserne registreret ægklumper fra brun frø og voksne individer af brun frø ved flere lokaliteter. Da brun frø omfatter både but- og spidssnudet frø, og kun spidssnudet er en bilag IV-art, kan der potentielt være bilag IV-padder inden for undersøgelseskorridoren. Der sker ikke nedlæggelse af vandhuller eller opland til vandhuller, og der vil dermed ikke ske en påvirkning af paddernes yngle- og rastekområder. Den samlede bredde af vejanlægget forøges ved anlægsprojektet, som derved vil udgøre en forøget barriere for padder.

Ved Miljøstyrelsens seneste overvågning af odder i 2022 er arten registreret i Alslev Å, netop ved overskæringen med Rute 11. I forbindelse med feltundersøgelserne er der også fundet spor af arten i forbindelse med vejoverskæringen ved Alslev Å. Konsekvensen for odderbestanden vurderes at være ubetydelig, da yngle- og rastesteder for odder ikke bliver beskadiget eller ødelagt, og den økologiske funktionalitet dermed opretholdes.

Engene ved Alslev Å er vurderet muligt egnede som spredningskorridor og fourageringsområde for birkemus. Det er vurderet, at der ikke er yngle- og rastesteder for birkemus inden for undersøgelseskorridoren. Der er ikke registreret birkemus ved feltbesigtigelserne.

#### 9.8.5 Afværgeforanstaltninger

For at reducere eller afværge projektets påvirkninger på natur og arter, er det en forudsætning, at der indarbejdes afværgeforanstaltninger, som beskrevet i det følgende.

Erstatningsnatur for påvirket § 3-beskyttet natur, etableres i nærhed til eksisterende natur, i forholdet minimum 1:2 og i overensstemmelse med kommende dispensationer fra kommunerne.

Fredskovspligtige arealer erstattes i forhold 1:2 og i overensstemmelse med kommende dispensationer i henhold til skovloven.

Inden nedrivning af huse eller fældning af træer, der potentielt kan udgøre levesteder for flagermus, skal de pågældende huse eller træer i god tid inden undersøges for flagermus.

Dette sikrer korrekt udslusning og fældning med henblik på beskyttelse af individer. Samtidig afklares, hvilke arter af flagermus der eventuelt findes i de pågældende bygninger og træer, hvorved der kan vurderes, hvilke afværgeforanstaltninger der vil være korrekte i forhold til fjernelse af levesteder. Påvirkning af levesteder i træer afværges ved, at der for hvert flagermusegnet træ vil ske veteranisering i forholdet 1:2, samt fredning af et træ, inden træerne fældes. Ved påvirkning af levesteder i bygninger, vurderes afværgeforanstaltninger konkret for den enkelte art. Ved påvirkning på arter der både anvender bygninger og træer som levested, afværges påvirkningen ved veteranisering af træer. Der etableres ikke afværgeforanstaltninger for sydflagermus, som udelukkende anvender bygninger som levested, idet det konkret vurderes at der er egnede bygninger i området for arten. Ved etablering af afværgeforanstaltninger i projektet vil den økologiske funktionalitet af eventuelle påvirkede arter kunne opretholdes.

Det tilstræbes af hensyn til flagermus, at broen over Alslev Å ikke nedrammes. Hvis det alligevel er nødvendigt at anlægge broen med ramning, skal ramning opstartes i de ikke-sårbare perioder for flagermus fra 1. maj til 1. juni og 15. august til 15. september, hvor de ikke yngler eller er i dvale. For at begrænse påvirkningen på vandrende fisk mest muligt, skal eventuel nedramning af pæle i forbindelse med etablering af fundering/brovederlag til stibro over Alslev Å, ske i dagtimerne.

Hvis der opstår behov for natarbejde skal det sikres, at natarbejde ikke udføres i nærheden af yngle- og rasteområder for flagermus.

Anlægsarbejder og muldafrømning vil foregå i perioderne 15. maj - 15. juni eller 1. september - 1. oktober inden for birkemus-relevante områder omkring Alslev Å.

Erstatningsbiotop for mulig spredningskorridor for birkemus omkring Alslev Å etableres i forholdet 1:2. Etablering af erstatningsbiotopen skal finde sted minimum et år før arealinddragelse, således at det sikres, at erstatningsbiotopen er funktionel, inden der skal ske inddragelse af arealer.

I forbindelse med vejens udbygning vil barriereeffekten blive større, hvilket medfører, at det vil blive sværere for dyr at krydse vejen uden at blive kørt ned. For at begrænse barriereeffekten for padder, etableres der en paddepassage ved Sdr. Plantage, der skal understøtte spredningen mellem vandhuller på tværs af vejen og rasteområder. I tilknytning til paddepassagen etableres paddehegn, som holder padderne borte fra vejen og leder dem mod passagen. Ved Alslev Å etableres en fast banket for at forbedre passagemulighed for odder.

#### 9.8.6 Natura 2000 væsentlighedsvurdering

Natura 2000-område N89, Vadehavet med habitatområdet H239 Alslev Ådal ligger ca. 300 meter vest for undersøgelseskorridorens grænse. Alslev Å løber igennem undersøgelseskorridoren opstrøms habitatområdet.



Desuden ligger habitatområdet H78 Vadehavet med Ribe Å, Tved Å og Varde Å vest for Varde og fuglebeskyttelsesområde F49 Engarealer ved Ho Bugt ca. 1.700 m nord for undersøgelseskorridoren. Disse områder er ligeledes en del af Natura 2000-område N89 Vadehavet.

Habitat område H239 udgør et areal på 457 ha samt 12 km vandløb. Alslev Å og Ådal er en vigtig spredningskorridor med forbindelser til Varde Å, Marbækområdet og Vadehavet. H239 er særligt udpeget på baggrund af væsentlig tilstedeværelse af naturtyperne Vandløb med vandplanter (3260), surt overdrev (6230), revling-indlandsklit (2320) tør- og våd hede (4030 og 4010), kilde-væld (7220) og arterne havlampret, bæklampret, flodlampret, laks, snæbel og odder der lever i Alslev Å.

Der er foretaget væsentlighedsvurdering vedrørende Natura 2000-området, som indeholder vurderinger af de mulige påvirkninger, som anlægsprojektet vil kunne have på udpegningsgrundlaget for Natura 2000-området.

Rute 11 krydser Alslev Å, som ligger opstrøms habitatområdet. I forbindelse med anlægsprojektet skal der udledes vand fra 4 bassiner til Alslev Å og tilløb til Alslev Å, der begge nedstrøms er en del af H239.

Alslev Å og tilløbet har begge høje brinker, og det vurderes, at der ikke vil ske oversvømmelse af hverken Alslev Å eller tilløbet til Alslev Å. Da der ikke sker en oversvømmelse fra å-systemet, kan det afvises, at der sker en væsentlig påvirkning af naturtyperne visse-indlandsklit, revling-indlandsklit, søbred med småurter, næringsrig sø, brunvandet sø, våd hede, tør hede, surt overdrev, tidsvis våd eng, urtebræmmer, hængesæk, kildevæld, rigkær og elle- og askeskov. Derved vil der ikke blive påvirket terrestriske habitatnaturtyper ved en udledning til Alslev Å-systemet ved oversvømmelse.

Vandspejlsstigning vil være lille (under 5 cm). Ændringen i vandspejlet anses som værende så begrænset, at den ikke vil give anledning til en påvirkning af vandløbet. Da vandtilførslen er lille i forhold til vandløbets kapacitet, vurderes det, at tilførslen af vand fra bassiner ikke vil påvirke habitatnaturtypen vandløb, i dette tilfælde Alslev Å.

En mulig påvirkning af snæbel, flodlampret, bæklampret, havlampret og laks er øget stoftransport i vandløbet. Beregningerne for de miljøforurenende stoffer i vejvand viser, at der for udledningen af overfladevand fra bassiner til tilløb til Alslev Å ikke sker overskridelser af gældende miljøkvalitetskrav. Derved kan det afvises, at ovenstående arter på udpegningsgrundlaget for H239 bliver påvirket af projektet.

Odder er på udpegningsgrundlaget for H239. Odderen er nataktiv og opholder sig om dagen i huler i brinken, under trærodder eller under buske. Da der ikke sker en påvirkning af vandløbets brinker ved projektet, kan det afvises, at der sker en væsentlig påvirkning af vandløb eller øvrige naturområder, der kan være levested for odder. Ved etablering af en fast banket med kampesten, forbedres odders mulighed for at passere.

Der etableres en ny stibro over Alslev Å parallelt med den eksisterende bro, men med en afstand, der sikrer lys til vandløbet. På baggrund af stibroens lette konstruktion og placering med afstand til den eksisterende vejbro, således at der er adgang for dagslys mellem den

eksisterende vej og stibroen, vurderes stibroens skyggevirksomhed på vandløbet ikke at påvirke fisk og smådyrs passage i vandløbet. Det kan på den baggrund afvises, at skyggevirksomhederne vil påvirke fisk på udpegningsgrundlaget for habitatområdet (snæbel, havlampret, flodlampret, bæklampret og laks).

Samlet set vurderes påvirkningerne fra anlægsperioden og driftsfasen ikke at medføre en væsentlig påvirkning på Natura 2000-området.

## **9.9 Grundvand og hydrologi**

### **9.9.1 Eksisterende forhold**

Områdets jordlag spiller en vigtig rolle i vurderingen af den naturlige beskyttelse af grundvandsmagasinet, da det kan have en reducerende virkning over for nedsivende nitratholdigt vand og andre forurenende stoffer.

Den terrænnære geologi omkring Rute 11 består overvejende af sandede aflejringer, og der er hydraulisk kontakt mellem de terrænnære og dybe magasiner. Grundvandet langs strækningen er derfor, geologisk set, sårbart overfor påvirkninger fra aktiviteter på terræn.

Der er ikke udlagt værdifulde geologiske områder langs strækningen.

Den nordlige del af linjeføringen ligger i et område med særlige drikkevandsinteresser, mens den centrale og sydlige del af strækningen ligger i et område med drikkevandsinteresser.

I vandområdeplan 2021-2027 er der udpeget flere grundvandsforekomster, der overlapper delvist med undersøgelsesområder. Den nordlige del af strækningen er omfattet af en terrænnær grundvandsforekomst med god kemisk og god kvantitativ tilstand. Strækningen krydser to regionale grundvandsforekomster, begge med god kvantitativ tilstand og ringe kemisk tilstand pga. pesticider, nikkel og nitrat, samt to dybe grundvandsforekomster, begge med god kvantitativ tilstand, men ringe kemisk tilstand for den ene af forekomsterne pga. pesticider.

### **9.9.2 Påvirkning i anlægsperioden**

De potentielle kilder til påvirkning af grundvandsforholdene i anlægsperioden, er knyttet til spild og uheld i forbindelse med anlægsarbejderne. I anlægsperioden vurderes konsekvensen for påvirkning af grundvandsmagasiner som begrænset, da det er en forudsætning, at spild håndteres i henhold til en beredskabsplan for håndtering af spild og uheld, så risikoen for spild til jorden ved oplagringen af brændstof til entreprenørmaskiner, håndteringen af mobile entreprenørtanke og tankning minimeres.

Spild og uheld i anlægsperioden kan desuden medføre en begrænset-moderat påvirkning af private borer langs linjeføringen. Arbejdsarealer placeres og indrettes, så påvirkning af omgivelser, herunder private borer, fra eventuelt spild og uheld i anlægsperioden, minimeres.

Påvirkningen i anlægsperioden vurderes derfor at være begrænset.

Det forventes, at anlægsarbejdet kan foretages uden grundvandssænkning, og der er derfor ikke vurderet miljømæssige påvirkninger som følge af grundvandssænkning, hverken i anlægsperioden eller driftsfasen.

### 9.9.3 Påvirkning efter udbygning

Langs hovedparten af strækningen opsamles vejvandet og ledes til tætte bassiner og herefter videre til recipient. Det vurderes, at der ikke vil være en påvirkning på grundvandsmagasinerne og -forekomster ved opsamlingen af vejvandet i tætte bassiner.

Vejvand på den sydlige del af strækningen vil blive nedsivet i bassiner på grund af hensyn til Esbjerg Lufthavn. Nedsivning af regnvand i bassinerne kan medføre en påvirkning på grundvandsmagasinerne. Vejvand langs strækningen nedsives allerede inden udbygningen, og vurderes dermed at udgøre en eksisterende påvirkning af grundvandsmagasinerne i området.

I driftsfasen vurderes konsekvensen for påvirkning af grundvandsmagasiner og -forekomster som moderat, da grundvandsressourcen er sårbar, og der kan ske en påvirkning i nærområdet i forbindelse med nedsivning af vejvand i områder med drikkevandsinteresser. Da nedsivningsbassinerne er placeret mere end 300 m til nærmeste boring med krav om drikkevandskvalitet, vurderes konsekvensen for påvirkning af indvinding af grundvand som begrænset.

Da påvirkningen af grundvandsressourcen ved nedsivning af vejvand fra bassiner vurderes at være begrænset til nærområdet, vurderes det, at der ikke er væsentlige påvirkning af grundvandsforekomster, samt at nedsivning af vejvand fra bassiner på den sydlige del af strækningen ikke vil resultere i forringelse af den nuværende kvalitet eller kvantitet af området grundvandsforekomster eller vil hindre målopfyldelse.

## 9.10 Overfladevand

### 9.10.1 Eksisterende forhold

Den eksisterende Rute 11 krydses i dag af Alslev Å, som er et målsat tilløb til Varde Å. Målsætningen er god tilstand med udgangen af 2027, hvilket betyder, at både den økologiske tilstand og kemiske tilstand samlet set skal være god. Åen har flere forgreninger, hvoraf en del ikke er målsat. Der er ingen målsatte søer i undersøgelsesområdet.

### 9.10.2 Påvirkning i anlægsperioden

Der vil i anlægsperioden kunne forekomme udvaskning af finkornet materiale samt spild af miljøfarlige stoffer, som vil kunne påvirke overfladevand. Påvirkningen vurderes at være begrænset, da arbejde langs med vandløb skal begrænses, og regnvandsbassiner, der er forsynet

med dykket udløb og afspærringsmulighed, etableres tidligt i anlægsperioden for at kunne modstå eventuelle spilduheld samt udvaskning af finkornet materiale til recipient.

Ved etablering af en ny cykelstibro over åen samt ved etablering af en odderbanket i den eksisterende vejunderføring for Alslev Å kan potentielt påvirke Alslev Å. Ophvirvling af finkornet materiale begrænses ved, at grus og sten til opbygning af odderpassage afvaskes før nedlægning i vandløbet.

Der vil ikke ske udledning af miljøfarlige forurenede stoffer i anlægsperioden.

Anlægsarbejdet vurderes ikke at forringe tilstanden af Alslev Å eller hindre målopfyldelse.

Det vurderes dermed, at anlægsarbejderne ikke vil medføre risiko for, at den aktuelle tilstand i disse områder bliver forringet, ligesom der ikke vil være risiko for at deres fastlagte miljømål hindres.

### 9.10.3 Påvirkning efter udbygning

Vejvand vil efter udbygningen blive håndteret dels ved kantopsamling, hvor det ledes i henholdsvis fire regnvandsbassiner og dels i grøfter, hvor det ledes til to nedsivningsbassiner. Der henvises til punkt. 9.9.3 for vurderingen af påvirkningen ved nedsivning. De fire regnvandsbassiner vil have udledning til to recipienter, hhv. Alslev Å og Tilløb til Alslev Å.

Regnvandsbassinerne dimensioneres i henhold til den bedst anvendelige teknologi (BAT) således, at udledningerne fra bassinerne ikke medfører en påvirkning på recipienternes hydrauliske forhold, samt at indholdet af metaller og andre miljøfarlige stoffer fra vejen og trafikken renses så meget, at vejvandet, efter umiddelbar fortynding i udløbet til vandløbene, ikke påvirker vandkvaliteten i vandløbene.

Det er vurderet, at udledningen af vejvand ikke medfører, at der sker forringelse af tilstanden eller hindring af målopfyldelse i Tilløb til Alslev Å, Alslev Å eller det nedstrømsliggende vandområde Varde Å samt slutrecipienten Grådyb målt ud fra miljøforurenende stoffer, som typisk forefindes i vejvand.

Som led i miljøvurderingen er det fastslået, at koncentrationen af kobber og bisphenol A samt fire PAH'er; benz(a)pyren, benz(bjk)fluoranthren, indeno(1,2,3cd)pyren og benz(ghi)perylene i vejvand på beregningsniveau ligger over de generelle miljøkvalitetskriterier for de pågældende stoffer. Det er et iboende faktum ved alle regnvandsbetingede udløb, at indholdet med de nuværende teknologiske muligheder, ikke kan elimineres fuldstændigt. Det medfører, at der kan ske overskridelse af de generelle miljøkvalitetskriterier for de pågældende stoffer i selve udledningspunktet til den ikke-målsatte vandforekomst i Tilløb til Alslev Å. Selvom de generelle miljøkvalitetskriterier skulle overskrides i selve udledningspunktet, vil den umiddelbare fortynding i den ikke-målsatte vandforekomst medføre, at koncentrationerne af de pågældende stoffer vil være inden for de gældende miljøkvalitetskriterier i den målsatte vandforekomst i Tilløb til Alslev Å.

Udledningen af vejvand vil ikke medføre en ophobning i sediment af stoffer i koncentrationer, der vil medføre en forringelse eller hindrer målopfyldelse i Tilløb til Alslev Å, Alslev Å eller de nedstrømsliggende recipienter.

Indsnævring af Alslev Å på strækningen som følge af etablering af banket til odderpassage i Alslev Å kan medføre en mindre forøgelse af vandhastigheden igennem underføringen samt en begrænset forøgelse af vandspejlet opstrøms indsnævringen. Der etableres afværgeforanstaltninger, således at det sikres, at forøgelsen af vandhastigheden igennem underføringen ikke medfører erosion i og omkring underføringen.

Forøgelsen i vandhastigheden som følge af indsnævringen af Alslev Å medfører ikke en påvirkning på kvalitetselementerne fisk, smådyr, alger og planter. Indsnævringen af Alslev Å medfører derved ikke en forringelse eller hindring af målopfyldelse i Alslev Å eller det nedstrømsliggende vandområde Varde Å samt slutrecipienten Grådyb.

Det vurderes samlet set, at projektet ikke vil indebære risiko for, at den aktuelle tilstand i de berørte målsatte vandforekomster, herunder også slutrecipienter, vil blive forringet, og at der ikke vil være forhold, der vil hindre målopfyldelse.

#### 9.10.4 Afværgeforanstaltninger

Ophvirvling af finkornet materiale begrænses ved, at grus og sten til opbygning af odderpassage afvaskes før nedlægning i vandløbet.

Der etableres erosionssikring i forbindelse med etablering af banket til odderpassage i vejunderføringen i Alslev Å. Erosionssikringen etableres som en stensikring omkring broen, således at det sikres, at den forøgede vandføring ikke medfører erosion i og omkring underføringen, samt for at begrænse sandvandring, således at der ikke sker påvirkning af fisk og smådyr, der ikke tåler større mængder suspenderet materiale i vandfasen samt i gydebanks m.m.

### **9.11 Jord og forurenede jord**

#### 9.11.1 Eksisterende forhold

Anlægsarbejdet for udbygningen af Rute 11 forudsætter, at en mængde jord skal håndteres og transporteres. Projektet omfatter arealer, hvor jorden kan være forurenede og kortlagt efter jordforureningsloven. Jord inden for vejareal, herunder rabatjord, betragtes ifølge jordflytningsbekendtgørelsen som lettere forurenede, da jorden kan indeholde forhøjede koncentrationer af tjærestoffer, tungmetaller eller tung olie.

Der er foretaget en systematisk gennemgang og flyfotokortlægning for at lokalisere fokusområder i undersøgelsesområdet i forhold til potentiel forurening og potentiel blødbund.

Der er registreret syv forureningskortlagte arealer nær Rute 11. Derudover er der nogle arealer, kaldet fokusområder, som opfyldte vandhuller og råstofgrave. Rabatjord langs veje er desuden generelt lettere forurenede med olie, oliestoffer og tungmetaller.

Når projektet er detailprojekteret, skal der udarbejdes en jordhåndteringsplan, jf. gældende lovgivning, herunder jordforureningsloven, miljøbeskyttelsesloven og regler udstedt i medfør heraf.

#### 9.11.2 Påvirkning i anlægsperioden

Håndtering og mellemdponering af forurenede jord i anlægsperioden skal ske med fokus på at minimere og så vidt muligt undgå påvirkning af det omgivne miljø, herunder grundvand, overfladevand og følsom natur. Håndtering af forurenede jord skal ske forskriftsmæssigt i henhold til gældende lovgivning, herunder jordforureningsloven, miljøbeskyttelsesloven og regler udstedt i medfør heraf.

Der søges anvendt så meget projektjord som muligt i forbindelse med anlægsarbejdet.

Som udgangspunkt forventes det, at den jord, som opgraves uden for kortlagte arealer, vil være ren eller kun lettere forurenede og på denne baggrund egnet til genindbygning. anlægsprojektets samlede miljøpåvirkning ift. risiko for spredning af forurenede jord vurderes at være begrænset.

#### 9.11.3 Påvirkning efter udbygning

Langs den udbyggede vej vil jorden med tiden blive diffust forurenede med tungmetaller, olieprodukter og tjærestoffer (PAH) fra trafikken. Jorden vil i fremtiden blive betragtet som lettere forurenede vejjord.

Påvirkning af jord og grundvandsforurening ved spild af olie og andre miljøfremmede stoffer i forbindelse med uheld vurderes at være begrænset, da oprydningsarbejdet vil sikre, at større spild fjernes.

Regnvandsbassinerne anlægges med dykket udløb og afspærringsmulighed, så evt. spild på vejen kan tilbageholdes i bassinerne inden udløb til recipienten. Ved drift skal bassinerne oprenses jævnligt for at fjerne sediment og bundslam.

Der vil derfor skulle ske håndtering af rabatjord og slam fra regnvandsbassiner i forbindelse med drift, fremtidige anlægsarbejder langs Rute 11 og oprensning af regnvandsbassinerne.

### **9.12 Råstoffer og affald**

Der er udpeget flere råstofområder og interesseområder langs Rute 11. I og nær projektets undersøgelsesområde findes Søhale grusgrav, et råstofgraveområde for sand, grus og sten. Syd for Esbjergmotorvejen findes råstofinteresseområde Skads.

For bygge- og anlægsaffald forudsættes, at det håndteres og bortskaffes forsvarligt via bestående ordninger i henhold til Esbjerg og Varde Kommuners gældende affaldsregulativer.

#### 9.12.1 Påvirkning i anlægsperioden

I anlægsperioden vil der blive brug for råstoffer og materialer i form af især grus, asfalt og beton. Behovet for råstoffer til udbygning af Rute 11 vurderes at være begrænset.

Bortskaffelse af affald fra projektet forudsættes at overholde regulativer og lovgivning på området. Miljøpåvirkningen afhænger af mængder og muligheder for genanvendelse. Den opbrudte asfalt kan blive genanvendt til ny asfalt efter nedknusning, afhængig af kvalitet. Ligeledes kan f.eks. grus fra eksisterende vejfasser, der opbrydes, genbruges i projektet.

Andet affald, som ikke kan genanvendes eller nyttiggøres, vil blive deponeret. Der er et overskud af jord på strækningen, og der skal derfor i mindre omfang tilføjes jord udefra. Det bliver nærmere undersøgt i forbindelse med detailprojektet, hvordan jordbalancen kan forbedres.

#### 9.12.2 Påvirkning efter udbygning

I forbindelse med almindelig drift og vedligeholdelse af vejen vil der løbende være et mindre forbrug af materialer i form af sand, grus, asfalt og stål/metal. Der vil desuden blive dannet mindre mængder affald i forbindelse med den almindelige drift og vedligeholdelse af Rute 11, som håndteres i henhold til de gældende kommunale regulativer. Derfor vurderes konsekvensen at være ubetydelig.

### **9.13 Arealindgreb og ledninger**

#### 9.13.1 Påvirkning af arealer

Det forventes, at der skal erhverves ca. 51,4 ha til selve udbygningen af Rute 11 og ca. 19,3 ha til midlertidige arbejdsarealer. Omkring 73 ejendomme forventes berørt af ekspropriation i forskelligt omfang. Det estimeres, at 10-15 ejendomme kan blive totaleksproprieret.

#### 9.13.2 Påvirkning af ledninger

Større ledninger i og i nærheden af Rute 11 er blevet kortlagt, og omlægning af ledninger vil ske efter dialog og aftale med ledningsejerne i projekteringsfasen.

På strækningen krydses større og mindre ledninger. Syd for krydset mellem Ribevej og Esbjergvej krydses Evidas gasfordelingsledning. Nord for Alslev Å krydses Energinets to 100 kV-ledninger og Forsvarets olieledning krydses syd for Alslev Å. Umiddelbart nord for Skærbækvej krydses en 30 kV-luftledning. Langs med nordlig til- og frakørselsrampe ved Esbjergmotorvejen ligger en vandhovedledning.

Der ligger desuden mange andre ledninger, kabler og rør, fx tele- og fiberkabler, mindre vand- og spildevandsledninger og elkabler, som også vil blive kortlagt og håndteret i den kommende projekteringsfase i samarbejde med de enkelte ledningsejere.

#### **9.14 Støjisoleringsordningen**

Der vil blive etableret en ordning om tilskud til facadeisolering af særligt støjramte helårsboliger.

Vejdirektoratet vil administrere ordningen og udpeger de boliger, der omfattes af denne på baggrund af et særskilt administrationsgrundlag. Støjisolering af boliger vil typisk omfatte forbedring eller udskiftning af vinduer med henblik på at dæmpe det indendørs støjniveau fra vejanlægget. Udpegningen sker ud fra facadestøjberegninger på baggrund af forholdene 12 måneder efter, at det pågældende vejanlæg er taget i brug. Anlægget betragtes som taget i brug, når det udbyggede vejanlæg er åbnet for trafik i alle spor.

Ordningen vil ophøre 60 måneder efter ibrugtagning af det udbyggede vejanlæg.

### **10. Forholdet til EU-retten**

Det vurderes samlet set, at anlægsprojektet vil kunne gennemføres inden for EU-rettens rammer.

Lovforslaget lever op til kravene om klage eller domstolsprøvelse i Konvention om adgang til oplysninger, offentlig deltagelse i beslutningsprocesser samt adgang til klage eller domstolsprøvelse på miljøområdet (Århus-konventionen).

De gennemførte miljøundersøgelser og høringer opfylder kravene i VVM-direktivet som ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/52/EU af 16. april 2014 om ændring af direktiv 2011/92/EU, for så vidt angår offentlig deltagelse og adgang til domstolsprøvelse.

Der er derudover i forbindelse med miljøkonsekvensvurderingen udført de nødvendige vurderinger af anlægsprojektets påvirkninger af Natura 2000-områder i overensstemmelse med Rådets direktiv 92/43/EØF af 21. maj 1992 om bevaring af naturtyper samt vilde dyr og planter (habitatdirektivet) og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/147/EF af 30. november 2009 om beskyttelse af vilde fugle (fuglebeskyttelsesdirektivet).

#### **10.1 VVM-direktivet**

VVM-direktivet (Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2011/92/EU af 13. december 2011 om vurdering af visse offentlige og private projekters indvirkning på miljøet, som ændret ved direktivet 2014/52/EU af 16. april 2014), indeholder minimumskrav til proceduren for tilladelse til offentlige projekter, som kan forventes at få væsentlig indvirkning på miljøet.



VVM-direktivet er implementeret i vejlovens kapitel 2 a, og regler udstedt i medfør heraf, for så vidt angår statslige vejanlæg og dertil knyttede projekter.

I henhold til vejlovens § 17 a, stk. 3, kræver Vejdirektoratets etablering, udvidelse eller ændring af statslige vejanlæg og dertil knyttede projekter, der er omfattet af vejlovens bilag 1 eller 2, ikke administrativ tilladelse, når projektet opnår tilladelse ved anlægslov.

Folketingets vedtagelse af en anlægslov vil udgøre tilladelsen til anlægsprojektet i overensstemmelse med tilladelseskravet i VVM-direktivets artikel 2, stk. 1.

Anlægsprojektets indvirkning på miljøet er beskrevet og vurderet i miljøkonsekvensrapporten herunder vurdering af anlægsprojektets indvirkning på Natura 2000-områder.

Miljøkonsekvensrapporten er udarbejdet i overensstemmelse med kravene i vejlovens kapitel 2 a. De gennemførte miljøundersøgelser og høring opfylder kravene i vejlovens kapitel 2 a, for så vidt angår offentlig deltagelse og adgang til klage eller domstolsprøvelse.

Lovforslagets punkt 9 indeholder en sammenfatning af de vurderede påvirkninger af miljøet. Anlægsprojektet er således miljøkonsekvensvurderet og forberedt til at kunne vedtages af Folketinget i enkeltheder ved lov.

Med Folketingets vedtagelse af et anlægsprojekt i enkeltheder bemyndiges transportministeren til at gennemføre anlægsprojektet i overensstemmelse med lovforslag, projektbeskrivelse og miljøvurderinger. Herefter kan anlægsprojektet gennemføres på grundlag af loven og inden for rammerne af de udførte vurderinger af projektets indvirkning på miljøet. Eventuelle ændringer eller udvidelser af anlægsprojektet og dertil knyttede projekter, der er omfattet af vejlovens bilag 2, vil være omfattet af den administrative procedure i vejlovens kapitel 2 a.

## **10.2 Habitat- og Fuglebeskyttelsesdirektivet**

I medfør af Rådets direktiv 92/43/EØF af 21. maj 1992 om bevaring af naturtyper samt vilde dyr og planter, som ændret senest ved Rådets direktiv 2013/17/EU af 13. maj 2013 (habitatdirektivet), og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/147/EF af 30. november 2009 om beskyttelse af vilde fugle, som ændret senest ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning 2019/1010/EU af 5. juni 2019, (fuglebeskyttelsesdirektivet), er der i Danmark udpeget en række særlige beskyttelsesområder (Natura 2000-områder).

Det følger af habitatdirektivets artikel 6, stk. 3, at der i forbindelse med bl.a. anlægsprojekter skal gennemføres en vurdering af projektets virkninger på Natura 2000-området (konsekvensvurdering), hvis en væsentlig påvirkning af Natura 2000-områdets bevaringsmålsætninger ikke kan udelukkes.

Vedtagelsen af anlægsprojektet i lovforslagets § 1 i forhold til habitatdirektivets artikel 6, stk. 3, og de nødvendige undersøgelser af projektets virkninger på Natura 2000-området er derfor gennemført inden lovforslagets vedtagelse. Der er udført de nødvendige vurderinger af projektets påvirkninger af Natura 2000-områder.

Som anført i punkt 9 er det i forbindelse med miljøkonsekvensvurderingen af projektet i lovforslagets § 1 konstateret, at der ikke er en væsentlig påvirkning af Natura 2000-området N89, Vadehavet med habitatområde H239 Alslev Ådal. Der er derfor ikke foretaget en konsekvensvurdering for at afgøre, om projektet er skadeligt for områdets udpegningsgrundlag, jf. habitatbekendtgørelsens § 6.

Habitatdirektivets artikel 12-16 indeholder bestemmelser om beskyttelse af visse dyre- og plantearter, som er optaget på direktivets bilag IV (bilag IV-arter).

Efter habitatdirektivets artikel 12 skal medlemsstaterne træffe de nødvendige foranstaltninger til at indføre en streng beskyttelsesordning i det naturlige udbredelsesområde for de dyrearter, der er omfattet af bilag IV, litra a), med forbud mod bl.a. forsætlig forstyrrelse af disse arter og beskadigelse eller ødelæggelse af yngle- eller rasteområder. En tilsvarende forpligtelse gælder efter artikel 13, for så vidt angår de plantearter, der er omfattet af bilag IV, litra b), og en tilsvarende beskyttelsesordning gælder efter fuglebeskyttelsesdirektivets artikel fem og ni, for så vidt angår fugle, som i vild tilstand har deres naturlige ophold på medlemsstaternes område i Europa, hvor EU-traktaten finder anvendelse.

Det følger af habitatdirektivets artikel 16, at hvis der ikke findes nogen anden brugbar løsning, og fravigelse ikke hindrer opretholdelse af den pågældende bestands bevaringsstatus i dens naturlige udbredelsesområde, kan bestemmelserne i artikel 12 og 13 fraviges af hensyn til andre bydende nødvendige hensyn til væsentlige samfundsmæssige interesser.

Habitatdirektivets artikel 12, stk. 1, artikel 13, stk. 1, og fuglebeskyttelsesdirektivets artikel 5 er gennemført i dansk ret ved en række bestemmelser, herunder det generelle forbud i naturbeskyttelseslovens § 29 a og jagt og vildtforvaltningslovens § 6 a og § 7, samt artsfredningsbekendtgørelsen. Ved dette lovforslag sker der ikke fravigelse af den nævnte lovgivning.

Der er i forbindelse med miljøkonsekvensvurderingerne konstateret påvirkning af en række bilag IV-arter, hvorfor der er fastsat afværgeforanstaltninger herfor, som er nærmere beskrevet i de bagvedliggende miljøvurderinger. Anlægsmyndigheden udfører afværgeforanstaltninger i henhold til de gennemførte miljøkonsekvensvurderinger ved gennemførelsen af anlægsprojekterne.

Det er for alle bilag IV-arterne i undersøgelseskorridoren for projektet vurderet, at den økologiske funktionalitet er opretholdt i driftsfasen.

### **10.3 Århus-konventionen**

Lovforslaget lever op til kravene om klage eller domstolsprøvelse i Konvention om adgang til oplysninger, offentlig deltagelse i beslutningsprocesser samt adgang til klage eller domstolsprøvelse på miljøområdet (Århuskonventionen). EU er kontraherende part under Århus-konventionen, og konventionen er derfor også gennemført i EU-retten, jf. herved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/35/EF af 26. maj 2003 om mulighed for offentlig deltagelse i forbindelse med udarbejdelse af visse planer og programmer på

miljøområdet og om ændring af Rådets direktiv 85/337 /EØF (det tidligere VVM-direktiv) og Rådets direktiv 96/61 /EF af 24. september 1996 om integreret forebyggelse og bekæmpelse af forurening (det tidligere I PPC-direktiv), for så vidt angår offentlig deltagelse og adgang til klage og domstolsprøvelse.

Efter Århus-konventionens artikel 9, stk. 2, skal enhver part under konventionen inden for rammerne af dens nationale lovgivning sikre, at medlemmer af den berørte offentlighed, som har tilstrækkelig interesse, har adgang til ved en domstol og/eller et andet ved lov etableret uafhængigt og upartisk organ at få prøvet den materielle og processuelle lovlighed af enhver afgørelse, handling eller undladelse, der er omfattet af bestemmelserne i konventionens artikel 6. Hvad der udgør tilstrækkelig interesse, fastsættes i overensstemmelse med dansk rets almindelige regler og i overensstemmelse med det mål at give den berørte offentlighed vid adgang til domstolsprøvelse inden for rammerne af konventionen. Ikke-statslige organisationer, der arbejder for at fremme miljøbeskyttelse, og som imødekommer alle krav efter national lovgivning, anses for at have tilstrækkelig interesse, jf. også konventionens artikel 2, stk. 5.

Reglerne om klage og domstolsprøvelse i forhold til miljøvurdering af konkrete projekter (VVM) er gennemført i EU-retten i artikel 11 i VVM-direktivet.

Det følger af Århus-konventionens artikel 9, stk. 3, at medlemmer af offentligheden, der opfylder eventuelle kriterier i national ret, skal have adgang til administrative eller retslige procedurer for at anfægte private personers og offentlige myndigheders handlinger eller undladelser, der er i strid med nationale bestemmelser, der vedrører miljøet. Denne forpligtelse, som ikke er gennemført i særskilte EU-regler, anses i relation til nærværende lovforslag også for at være opfyldt ved dansk rets almindelige adgang til at anlægge et civilt søgsmål.

Efter Århus-konventionens artikel 9, stk. 4, skal procedurer omfattet af bestemmelsens stk. 2 og 3 stille tilstrækkelige og effektive retsmidler til rådighed, inklusive foreløbige retsmidler, hvor dette findes passende, der skal være rimelige og retfærdige, betimelige og ikke uoverkommeligt dyre.

Processen ved danske domstole forudsættes at leve op til kravene i Århus-konventionen og VVM-direktivet mv. Efter dansk praksis kan enhver, der har retlig interesse efter dansk rets almindelige regler, herunder også organisationer omfattet af Århus-konventionens artikel 2, stk. 5, således bl.a. indbringe spørgsmålet om en lovs forenelighed med EU-retten for de danske domstole. I lyset af EU-Domstolens dom af 13. februar 2014 i sag C-530/11 (Kommissionen mod Storbritannien) vil retten ved søgsmål om forhold vedrørende miljøet, der er omfattet af dette lovforslag, skulle påse, at omkostningerne ved sagen ikke er uoverkommeligt høje for de berørte parter. Forpligtelsen påhviler samtlige retsinstanser.

#### **10.4 Vandrammedirektivet og grundvandsdirektivet**

Det følger bl.a. af vandrammedirektivet, at medlemsstaterne skal forebygge forringelse af tilstanden for alle målsatte overfladevandområder og grundvandsforekomster og beskytte,

forbedre og restaurere alle overfladevandområder og grundvandsforekomster med henblik på at opnå god økologisk og god kemisk tilstand for overfladevandområder og god kemisk og kvantitativ tilstand for grundvandsforekomster senest 2015. Denne frist kan under visse betingelser forlænges for de enkelte vandforekomster til 2021, henholdsvis 2027. Fristforlængelse og grundlaget herfor skal fremgå af vandområdeplanen.

EU-Domstolen har i Weser-dommen (C-461/13) fastslået, at der foreligger en forringelse af den økologiske tilstand af et overfladevandområde, hvis et eller flere kvalitetselementer (f.eks. ålegræs, klorofyl eller bundfauna) falder en klasse - f.eks. fra god til moderat tilstand - selvom det ikke betyder, at hele vandområdet falder en klasse. Hvis vandområdet allerede befinder sig i den laveste klasse (dårlig tilstand), vil enhver yderligere forringelse af dette vandområde udgøre en forringelse i direktivets forstand.

EU-Domstolen har i Association France Nature Environnement-dommen (C-525/20) endvidere fastslået, at også en midlertidig kortsigtet forringelse uden langsigtede konsekvenser kan udgøre en forringelse i vandrammedirektivets forstand.

Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/118/EF af 12. december 2006 om beskyttelse af grundvandet mod forurening og forringelse (herefter grundvandsdirektivet) fastsætter nærmere bestemmelser med henblik på at opfylde vandrammedirektivets artikel 17 om strategier til forebyggelse og kontrol med forurening af grundvandet. Grundvandsdirektivet supplerer således vandrammedirektivet med mere specifikke kriterier for vurdering af grundvandets kemiske tilstand.

Formålet med grundvandsdirektivet er at forebygge og bekæmpe forurening af grundvandet i Den Europæiske Union (EU). Direktivet indeholder procedurer til vurdering af grundvandets kemiske status og foranstaltninger til at reducere niveauet af forurenende stoffer.

Direktivet har ligeledes fokus på grundvandsforekomsternes indvirkninger på indbyrdes forbindelse med tilknyttede overfladeområder og terrestriske økosystemer, som ligeledes skal beskyttes.

EU-Domstolen har i dommen Land Nordrhein-Westfalen (C-535/18) fastslået, at principperne i afgørelsen C-461/13 om forringelse af tilstanden for overfladevandområder også gælder for grundvandsforekomster.

Det skal sikres, at projektet ikke vil medføre varig eller midlertidig forringelse af tilstanden i målsatte vandforekomster eller hindre opfyldelsen af de fastsatte mål for forekomsterne i bekendtgørelse om miljømål for overfladevandområder og grundvandsforekomster.

Direktivet er bl.a. implementeret i dansk ret ved lov om vandplanlægning, jf. lovbekendtgørelse nr. 126 af 26. januar 2017, med tilhørende bekendtgørelser Bindende vandplanlægning for vandrammedirektivets tredje planperiode 2021-2027 er fastsat efter lov om vandplanlægning i bekendtgørelse om miljømål for overfladevandområder og grundvandsforekomster, bekendtgørelse om overvågning af overfladevandets, grundvandets og beskyttede områders tilstand og om naturovervågning af internationale naturbeskyttelsesområder og bekendtgørelse om indsatsprogrammer for vandområdedistrikter. Konkrete miljømål er herved fastlagt ved bekendtgørelse nr. 448 af 11.

april 2019 om miljømål for overfladevandområder og grundvandsforekomster. Fravigelse kan kun ske inden for rammerne af § 4 i bekendtgørelsen og/eller § 7 i bekendtgørelse nr. 449 af 11. april 2019 om indsatsprogrammer for vandområdedistrikter. Bestemmelserne implementerer vandrammedirektivets artikel 4, stk. 7 omhandlende fravigelser.

EU-Domstolene har i dommene i C-461/13 og C-535/18 endvidere fastslået, at kompetente myndigheder ikke kan træffe en afgørelse, der indebærer en forringelse af målsatte vandforekomster, medmindre de strenge betingelser i vandrammedirektivets art. 4, stk.7, litra a-d, er opfyldte, og at myndighedens vurdering af, om et projekt m.v. vil indebære en forringelse, skal være gennemført, inden myndigheden kan træffe afgørelse.

Udgangspunktet fremgår af § 8 i bekendtgørelse om indsatsprogrammer for vandområdedistrikter, hvorefter myndigheder ved administration af øvrig lovgivning, herunder også dette lovforslag efter vedtagelse, skal forebygge forringelse af vandområdets tilstand og sikre, at opfyldelse af deres miljømål ikke hindres. Fravigelse kan kun ske inden for rammerne af § 4 i bekendtgørelse om miljømål og/eller § 7 i bekendtgørelse om indsatsprogrammer, hvorefter det, under en række skærpede betingelser, kan undlades at gennemføre eventuelle foranstaltninger fastlagt for det konkrete vandområde og/eller fravige miljømålet. Fravigelsen skal skyldes ændringer af et overfladevandområdes fysiske karakteristika eller ændringer i en grundvandsforekomsts niveau, den skadelige indvirkning på vandforekomstens tilstand skal mindskes mest muligt, ændringerne skal være begrundet i væsentlige samfundsinteresser, og der må ikke være alternativer, som er en miljømæssigt væsentlig bedre løsning. Fravigelse kræver Miljøstyrelsens tilladelse.

Det er i miljøkonsekvensrapporten vurderet, at der ikke umiddelbart synes at være nogle væsentlige konflikter vedrørende vandløb, omfattet af vandplanlægningen, på strækningerne. Dette afklares og håndteres i nødvendigt omfang endeligt ved detailprojekteringen. Det sikres, at anlægsprojektet ikke vil medføre varig eller midlertidig forringelse af tilstanden i målsatte vandforekomster eller hindre opfyldelsen af de fastsatte mål for forekomsten i bekendtgørelse om miljømål for overfladevandområder og grundvandsforekomster.

Dele af anlægsprojektet går igennem områder med særlige drikkevandsinteresser. I forbindelse med detailprojekteringen vil der blive udført supplerende undersøgelser med henblik på at dokumentere, at eventuel grundvandsnænkning i forbindelse med etablering af projektet ikke påvirker drikkevandsindvindingen eller de berørte grundvandsforekomsters tilstand.

## **10.5 Havstrategidirektivet**

I henhold til havstrategidirektivet (Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/56/EF af 17. juni 2008 om fastlæggelse af en ramme for Fællesskabets havmiljøpolitiske foranstaltninger - EU-tidende 2008 nr. L 164), er Danmark forpligtet til at opnå eller opretholde god miljøtilstand i danske havområder.

Direktivet er implementeret ved lov om havstrategi, jf. lovbekendtgørelse nr. 123 af 1. februar 2024 (herefter havstrategiloven). Havstrategiloven omfatter alle danske farvande herunder havbund og undergrund på søterritoriet og i de eksklusive økonomiske zoner. Havstrategiloven finder imidlertid ikke anvendelse på indre og ydre territoriale farvande, der

strækker sig ud til én sømil uden for basislinjen, i det omfang disse farvande er omfattet af vandplanlægningen efter lov om vandplanlægning og/eller indsats, der indgår i en vedtaget Natura 2000-plan efter Miljømålsloven, jf. lovebekendtgørelse nr. 692 af 26. maj 2023 om miljømål mv. for internationale naturbeskyttelsesområder (Miljømålsloven).

Som led i implementeringen af havstrategidirektivet gennemfører regeringen havstrategier over seksårige cyklusser. Havstrategierne indeholder en vurdering af tilstanden i havet og de kumulative effekter fra presfaktorer på havmiljøet. Med havstrategierne fastsættes desuden miljømål samt overvågnings- og indsatsprogrammer.

Det følger af § 18 i havstrategiloven, at statslige, regionale og kommunale myndigheder ved udøvelse af beføjelser i medfør af lovgivningen er bundet af de miljømål og indsatsprogrammer, der er fastsat i havstrategierne.

Det er i miljøkonsekvensvurderingen af anlægsprojektet i dette lovforslag vurderet, at der ikke vil være en væsentlig påvirkning af de direkte recipienter. Deraf følger, at der heller ikke vil være påvirkning af det marine økosystem.

## 11. Hørte myndigheder og organisationer mv.

Et udkast til lovforslag har i perioden fra den 15. december 2023 til den 15. januar 2024 været sendt i høring hos følgende myndigheder og organisationer mv.:

Esbjerg Kommune, Varde Kommune, Kommunerne Landsforening (KL), Danske Regioner, Region Syddanmark, Beredskabsstyrelsen Syddjylland, DSB, Trafikselskaber i Danmark, Arbejderbevægelsens Erhvervsråd, Dansk Byggeri, Dansk Erhverv, Dansk Erhvervsfremme, Dansk Metal, Dansk Transport og Logistik (DTL), DI Transport, Fagligt Fælles Forbund – 3F, FOA, Håndværksrådet, ITD, Landsorganisationen i Danmark (LO), Cyklistforbundet, Danmarks Naturfredningsforening, Dansk Ledningsejerforum, Dansk Ornitologisk Forening, Dansk Vandrelaug, Dansk Vejforening, Danske Havne, Danske Motorcyklister, Det Økologiske Råd, Energinet, FDM, Forbrugerrådet, Friluftsrådet, Kommissarius ved Statens Ekspropriationer på Øerne, NOAH, Rigsrevision, Rådet for Bæredygtig Trafik og Rådet for Sikker Trafik.

## 12. Sammenfattende skema

	Positive konsekvenser/mindre udgifter (hvis ja, angiv omfang/Hvis nej, anfør »Ingen«)	Negative konsekvenser/merudgifter (hvis ja, angiv omfang/Hvis nej, anfør »Ingen«)
--	---	---

<p>Økonomiske konsekvenser for stat, kommuner og regioner</p>	<p>Ingen</p>	<p>Projektet finansieres via finansloven af Transportministeriet.</p> <p>Anlægsudgifterne (samlet anlægsbudget i mia. kr. 2023-prisniveau, FL-23 125,86) anslås til 1.724,3 mio. kr. i 2024-2028.</p> <p>Udgifter for Vejdirektoratet til drift og vedligehold af de udbyggede statsveje.</p>
<p>Implementeringskonsekvenser for stat, kommuner og regioner</p>	<p>Ingen</p>	<p>Begrænset meradministration i anlægsperioden for henholdsvis Transportministeriet og Vejdirektoratet.</p> <p>De berørte kommuner vil i relation til projektet skulle behandle diverse ansøgninger og anmeldelser.</p>
<p>Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet m.v.</p>	<p>Projektet medfører mindre trængsel og mere pålidelig rejsetid, hvilket medfører positive økonomiske konsekvenser for erhvervslivet.</p> <p>Det fører til flere fordele – både ved transport af varer og bedre adgang til arbejdskraft.</p>	<p>Der vil under anlægsarbejdet være trafikale gener, men arbejderne bliver tilrettelagt, så de forårsager færrest mulige gener for vejtrafikken.</p>

	Fordele kan øge virksomhedernes produktivitet, da deres konkurrenceevne forbedres.	
Administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v.	Ingen	Mindre konsekvenser i forbindelse med ekspropriationer.
Administrative konsekvenser for borgerne	Ingen	Mindre konsekvenser i forbindelse med ekspropriationer.
Klimamæssige konsekvenser	Ingen	Der forventes en mindre stigning i trafikken som følge af projektet. Det vil betyde en stigning i CO <sub>2</sub> -udslippet fra trafikken.
Miljø- og naturmæssige konsekvenser	Færre støjbelastede boliger ved etablering af den planlagte støjafskærmning.	Inddragelse af beskyttet natur og rekreative områder i anlægsperioden, samt forstyrrelse af befolkning ved jordkørsel, ramning af spunsvægge og andet anlægsarbejde.
Forholdet til EU-retten	Projektet er omfattet af reglerne om vurdering af indvirkningerne på miljøet og om inddragelse af offentligheden, der følger af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2011/92/EU af 13. december 2011 om vurdering af visse offentlige og private projekters indvirkning på miljøet (VVM-direktivet) som ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/52/EU af 16. april 2014 om ændring af direktiv 2011/92/EU. Det er vurderet, at projektet gennemføres inden for rammerne af VVM-direktivet. På baggrund af miljøkonsekvensvurderingen er det vurderingen, at gennemførelsen af projektet kan ske inden for rammerne af habitatdirektivet og fuglebeskyttelsesdirektivet.	
Er i strid med de fem principper for implementering af erhvervsrettet EU-regulering (der i relevant omfang også	Ja	Nej



gælder implementering af ikke-erhvervsrettet EU-regulering) (sæt X)		X
---	--	---

## *Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser*

### *Til § 1*

Det foreslås i § 1, at transportministeren bemyndiges til at udbygge Rute 11 mellem Kors kro og Varde, jf. bilag 1.

Kort over anlægsprojektet kan ses i bilag 1 til loven.

Bestemmelsen vil medføre, at transportministeren vil være bemyndiget til at foretage udbygningen af Rute 11 mellem Kors kro og Varde, som foruden udbygning af vejen med et ekstra spor på størstedelen af strækningen også omfatter bl.a. anlæg af nye lokaleveje og adgangsvej, ombygning af kryds og rundkørslen ved Esbjergmotorvejen samt en dobbeltrettet cykelsti langs Rute 11.

Det er hensigten, at transportministeren vil delegere sin kompetence til Vejdirektoratet, som står for den egentlige gennemførelse af anlægsprojektet.

### *Til § 2*

Det foreslås i § 2, at transportministeren kan foretage de dispositioner, som er nødvendige med henblik på gennemførelsen af anlægsprojektet i § 1.

Det vil medføre, at transportministeren kan gennemføre projektet for udbygning af Rute 11 mellem Kors kro og Varde nævnt i § 1 og de dertilhørende anlæg. Bestemmelsen vil udgøre hjemlen til at foretage de dispositioner, som er nødvendige med henblik på gennemførelsen af den samlede udbygning, herunder bl.a. ekspropriation, anlæg og nødvendige ledningsarbejder m.v.

Bemyndigelsen skal endvidere ses i sammenhæng med lovforslagets § 4, som forpligter transportministeren til at udføre afværgeforanstaltninger af hensyn til naturen ved gennemførelsen af anlægsprojektet.

### *Til § 3*

Reglerne for miljøkonsekvensvurdering af statslige vejanlæg findes i vejlovens kapitel 2 a.

Det følger af vejlovens § 17 a, stk. 3, at Vejdirektoratets etablering, udvidelse eller ændring af statslige vejanlæg og dertil knyttede projekter, der er omfattet af bilag 1 eller 2, jf. stk. 1 og 2, ikke kræver administrativ tilladelse, når projektet opnår tilladelse ved anlægslov. Projekter, hvor der meddeles tilladelse ved anlægslov, kan fritages fra høring af offentligheden, jf. § 17 h, stk. 6, forudsat at formålet med dette kapitel, jf. § 1, nr. 6, opfyldes.

Det foreslås i § 3, at anlægsprojektet nævnt i § 1 skal gennemføres inden for rammerne af de udførte vurderinger af projektets indvirkninger på miljøet, jf. kapitel 2 a i lov om offentlige veje m.v.

Forslaget skal ses i sammenhæng med den foreslåede § 1, hvorefter transportministeren bemyndiges til at udbygge Rute 11 mellem Korskro og Varde, jf. lovens bilag 1 og projektbeskrivelsen i lovforslagets almindelige bemærkninger. Anlægsprojektets indvirkninger på miljøet er beskrevet og vurderet i de miljømæssige undersøgelser af projektet, som ligger til grund for Folketingets vedtagelse af loven.

Med vedtagelsen af lovforslaget vil Folketinget meddele godkendelse af miljøkonsekvensvurderingen til anlægsprojektet og godkendelse i forhold til habitatdirektivets artikel 6, stk. 3. Det betyder, at anlægsprojektet herefter vil skulle gennemføres inden for rammerne af den udførte vurdering af projektets indvirkninger på miljøet, jf. lovens § 3. Dette er i overensstemmelse med vejlovens § 17 a, stk. 3, hvoraf fremgår, at i de tilfælde, hvor Folketinget tillader et projekt ved anlægslov, skal der ikke meddeles administrativ godkendelse af miljøkonsekvensvurderingen. Loven træder i stedet for den administrative tilladelse.

Ved meddelelse af en administrativ godkendelse af miljøkonsekvensvurdering vil det være en forudsætning, eventuelt formuleret som et vilkår, at projektet etableres i overensstemmelse med de forudsætninger, der er lagt til grund i den tilvejebragte miljøkonsekvensrapport. Bestemmelsen i § 3 har et tilsvarende formål i forhold til gennemførelsen af anlægsprojektet. Det er en forudsætning, at projektet vil blive udført inden for rammerne af de miljømæssige vurderinger, der fremgår af og er lagt til grund i miljøkonsekvensrapporterne.

Det vil således påhvile Vejdirektoratet som anlægsmyndighed – og i praksis dets entreprenører – at udføre de pågældende anlægsarbejder på en sådan måde, at indvirkningerne på miljøet holdes inden for rammerne af de udførte vurderinger af projektets indvirkninger på miljøet.

Hvis der efter lovens vedtagelse sker ændringer i projektet, indebærer bestemmelsen i § 3 ikke en begrænsning i adgangen til at gennemføre ændringer eller udvidelser af anlægsprojektet, når dette i anlægsperioden sker i overensstemmelse med reglerne i vejlovens kapitel 2 a. Lovforslaget vil heller ikke være til hinder for, at andre anlægsmetoder med andre afledte miljømæssige konsekvenser, end dem som er beskrevet i loven, anvendes. Nye

anlægsmetoder med andre miljømæssige konsekvenser end dem, der allerede er belyst i loven, skal i så fald vurderes i overensstemmelse med vejlovens kapitel 2 a.

#### *Til § 4*

Det foreslås i § 4, at anlægsmyndigheden udfører afværgeforanstaltninger ved gennemførelse af projektet, jf. § 1, i henhold til de gennemførte miljøkonsekvensvurderinger, jf. kapitel 2 a i vejloven.

Det foreslåede vil indebære, at Vejdirektoratet som anlægsmyndighed vil være forpligtet til at iværksætte afværgeforanstaltninger i det omfang, det er nødvendigt for at modvirke eventuel skadelig virkning som følge af anlægsprojektet, og hvis det vurderes nødvendigt af hensyn til de EU-retlige forpligtelser, der følger af fuglebeskyttelsesdirektivet og habitatdirektivet. For at tilgodese disse hensyn iværksættes der gennem loven afværgeforanstaltninger bl.a. for i nødvendigt omfang at medvirke til, at anlægsarbejdet ikke har en skadelig virkning for habitattyperne, arterne og bestandene.

I miljøkonsekvensrapporten er beskrevet de afværgeforanstaltninger, som iværksættes. Andre mulige afværgeforanstaltninger end dem, der er nævnt i miljøkonsekvensrapporten, vil kunne blive identificeret i forbindelse med yderligere feltundersøgelser af området og den nærmere udmøntning af projekterne. Sådanne andre afværgeforanstaltninger vil kunne træde i stedet for dem, der er beskrevet i miljøkonsekvensrapporten, i det omfang disse i øvrigt ikke vil kunne skade andre dele af miljøet. Der henvises til punkt 9 i de almindelige bemærkninger.

På baggrund af de forudsatte afværgeforanstaltninger er det vurderingen, at gennemførelsen af anlægsprojektet kan ske inden for rammerne af naturbeskyttelseslovens §§ 29 a og 30, herunder artsfredningsbekendtgørelsen, § 6 a, stk. 1 og 2, og § 7 i jagtloven, der gennemfører artsbeskyttelsen i EU's fuglebeskyttelsesdirektiv artikel 5 og habitatdirektivets artikel 12.

#### *Til § 5*

De arealer, hvorpå anlægsprojektet skal gennemføres, er omfattet af en række bestemmelser i den almindelige plan-, natur- og miljølovgivning m.v., herunder bl.a. naturbeskyttelsesloven og planloven, som regulerer adgangen til at foretage fysiske arbejder eller indgreb på arealer.

Det foreslås i § 5, *stk. 1*, at anlægsprojektet nævnt i § 1, ikke kræver tilladelse efter § 35, stk. 1, i lov om planlægning, og § 20, § 65, stk. 1 og stk. 2, samt § 65 b, stk. 1, i lov om naturbeskyttelse.

Det foreslåede vil indebære, at anlægsprojektet omfattet af lovens § 1, vil være undtaget fra kravet om, at der skal indhentes tilladelser efter planlovens § 35, stk. 1, og efter naturbeskyttelseslovens § 20 og at det ikke vil være nødvendigt at søge dispensation efter naturbeskyttelseslovens § 65, stk. 1 og stk. 2, samt § 65 b, stk. 1.

Bestemmelsen skal dermed være med til at fastsætte forholdet mellem anlægsloven og de regler i plan- og naturlovgivningen, der stiller krav om tilladelse eller dispensation m.v. inden foretagelse af fysiske dispositioner i landskabet m.v.

Fravigelsen af planlovens § 35 vil betyde, at der ikke skal indhentes landzonetilladelse til opførelse af anlæg, der er omfattet af lovforslaget, herunder til de midlertidige anlæg og installationer. Det er ved anlægsloven besluttet at opføre anlæg og ændre arealanvendelsen.

På tilsvarende måde vil fravigelsen af naturbeskyttelseslovens § 20 betyde, at der ikke skal indhentes tilladelse til opførelse af anlæg omfattet af lovforslaget, herunder de midlertidige anlæg og installationer i åbent land. Opførelsen af anlæg sker under hensyntagen til landskabelige værdier og øvrige beskyttelsesinteresser, som bestemmelsen varetager.

De hensyn, som landzonebestemmelserne sammen med den øvrige fysiske planlægning og naturbeskyttelseslovens § 20 skal varetage, vil blive varetaget gennem den proces, der ligger forud for den forventede vedtagelse af anlægsloven. Der er gennemført en miljøkonsekvensvurdering, hvor bl.a. de planlægningsmæssige, landskabelige og miljømæssige påvirkninger af projektet er beskrevet og vurderet.

Hensynet til inddragelse af offentligheden, herunder høring af berørte parter er varetaget, dels gennem den forudgående proces omkring miljøkonsekvensvurderingen, hvor der er afholdt høring med borgermøder, dels gennem den efterfølgende ekspropriationsproces, hvor der også vil blive afholdt offentlige møder og møder med ejerne af de ejendomme, der påvirkes af projektet.

Fravigelsen af planlovens § 35 og naturbeskyttelseslovens § 20 vil gælde hele vejanlægget, dvs. selve vejen med tilhørende anlæg, f.eks. regnvandsbassiner, støjvolde eller skærme, samkørselspladser, anvendelse af midlertidige arbejdsarealer og øvrige nødvendige anlæg til brug for vejens etablering og drift. Fravigelsen vil også gælde ved ændringer i projektet inden for rammerne af vejlovens kapitel 2 a.

Bestemmelsen vil endvidere indebære, at der uden dispensation efter naturbeskyttelseslovens § 65, stk. 1 og 2 samt 65 b, stk. 1 kan ske arbejder inden for sø- og å-, skov- og fortidsmindebeskyttelseslinjen, jf. naturbeskyttelseslovens §§ 16, 17 og 18.

Anlægsprojektet, jf. § 1 vil ikke kunne realiseres uden dispensation fra de omtalte beskyttelseslinjer, hvorfor det vurderes mest hensigtsmæssigt, at kravet om dispensation fra beskyttelseslinjerne fraviges i anlægsloven. Dermed vil der ikke være behov for at søge om en dispensation.

Der henvises til punkt 9 i de almindelige bemærkninger samt miljøkonsekvensvurderingen for en beskrivelse af de relevante arbejder, som gennemføres i projektet, og som normalt kan kræve tilladelse efter de omhandlede bestemmelser.

De bestemmelser og krav om tilladelse, godkendelse eller dispensation i den øvrige lovgivning, som ikke udtrykkeligt fraviges, finder stadig anvendelse for projektet, herunder også reglerne om tilsyn, håndhævelse og straf for overtrædelse af regler, som ikke er fraveget. Tilsvarende gælder for andre regler, f.eks. om erstatning eller om miljøskade, i de respektive love.

Bestemmelsen vil dog kun regulere arbejder, der er omfattet af lovforslagets § 1, herunder afværgeforanstaltninger omfattet af § 4. Udførelse af arbejder, der ikke er omfattet af § 1, vil således stadig forudsætte, at Vejdirektoratet indhenter de fornødne tilladelser og dispensationer m.v. efter den i § 5 nævnte lovgivning.

Bestemmelsen vil endvidere alene finde anvendelse i anlægsperioden, indtil projektet, jf. § 1, er færdigt i sin helhed. Ved den efterfølgende administration efter de nævnte love skal det lægges til grund, at anlæggene kan drives og vedligeholdes på normal vis, når projektet er gennemført, men hvis der som led i driftsfasen skal foretages nye ændringer i tilstanden, f.eks. i et fredet område eller et naturområde, finder de normale regler anvendelse.

Det foreslås i § 5, *stk. 2*, at reglerne om kommune- og lokalplaner i lov om planlægning og reglerne i museumslovens kapitel 8 og 8 a, ikke finder anvendelse på anlægsprojektet nævnt i § 1.

Det foreslåede vil medføre, at anlægsprojektet ikke kræver fysisk planlægning efter planloven, men at anlægsloven vil udgøre den retlige ramme for anlægsprojektet. Det vil således ikke være påkrævet at vedtage nye planer eller ændre i eksisterende planlægning for at kunne gennemføre projektet. Arbejderne som følge af anlægsprojektet nævnt i § 1 i både det permanente og det midlertidige projektområde vil heller ikke kræve dispensation eller lignende fra eksisterende planlægning. Eksisterende kommune- og lokalplaner for de arealer, som anlægsloven omhandler, ophæves ikke med anlægsloven. Planerne vil imidlertid ikke finde anvendelse i forbindelse med projektets udførelse.

Bestemmelsen vil endvidere medføre, at museumslovens kapitel 8 og 8 a ikke finder anvendelse, så bevaringsværdige hensyn efter museumsloven for så vidt angår arealer, der er nødvendige for gennemførelsen af de i § 1 nævnte arbejder, varetages af Vejdirektoratet som anlægsmyndighed og med inddragelse af de relevante myndigheder.

Det foreslås i § 5, *stk. 3*, at hensynene bag bestemmelserne, der er nævnt i stk. 1 og stk. 2, varetages af transportministeren.

Det foreslåede vil betyde, at selv om § 5, stk. 1 og 2, vil indebære, at dele af den almindelige plan-, miljø- og naturlovgivning ikke vil finde anvendelse, varetages hensynene bag disse

regler stadigvæk i projektet ved, at Vejdirektoratet som anlægsmyndighed skal overholde anlægsloven og de retningslinjer, der fremgår af lovforslagets bemærkninger, samt rammerne i de miljømæssige undersøgelser, jf. bemærkningerne til stk. 1 og 2. Som også nævnt ovenfor vil bestemmelserne i § 5, stk. 1 og 2, derfor ikke få betydning for det beskyttelsesniveau, som normalt vil blive varetaget gennem de fravegne bestemmelser. Administrative tilladelser vil således ikke bidrage til et øget beskyttelsesniveau.

### *Til § 6*

I forbindelse med gennemførelsen af projektet omtalt i forslaget § 1 vil der skulle indhentes diverse administrative tilladelser, f.eks. efter miljøbeskyttelsesloven og lov om vandløb. Det er afgørelser, der træffes af kommunalbestyrelsen.

Det følger af § 91, stk. 1, i miljøbeskyttelsesloven, at medmindre andet fremgår af lovens bestemmelser, jf. dog § 92, kan kommunalbestyrelsens afgørelser og beslutninger efter loven eller regler, der er fastsat med hjemmel i loven, påklages til Miljø- og Fødevareklagenævnet, som behandler sagen i en af nævnets afdelinger, jf. § 3, stk. 1, nr. 1-6, i lov nr. 1715 af 27. december 2016 om Miljø- og Fødevareklagenævnet. Tilsvarende gælder for afgørelser truffet af miljøministeren efter regler udstedt i medfør af lovens § 7, stk. 1, nr. 8, lovens kapitel 4-6 og 9 a, afgørelser truffet i medfør af § 25 eller § 82 samt afgørelser efter §§ 70 a, 70 b og 72, når disse afgørelser vedrører sager efter regler udstedt i medfør af lovens § 7, stk. 1, nr. 8, lovens kapitel 4-6 og 9 a og afgørelser truffet i medfør af § 25 eller § 82.

Det følger af § 78, stk. 1, i naturbeskyttelsesloven, at kommunalbestyrelsens afgørelser efter loven eller de regler, der udstedes efter loven, kan påklages til Miljø- og Fødevareklagenævnet. Kommunalbestyrelsens afgørelser efter § 65 a, stk. 2 og 5, kan påklages til Miljø- og Fødevareklagenævnet efter kapitel 12, for så vidt angår retlige spørgsmål. Tilsvarende gælder fredningsnævnets afgørelser efter § 50, stk. 1, der kan påklages til Miljø- og Fødevareklagenævnet, Sagerne behandles i den læge afdeling, jf. § 3, stk. 1, nr. 10, i lov om Miljø- og Fødevareklagenævnet efter bestemmelserne i dette kapitel. Miljøministerens afgørelser efter § 27, stk. 1 og 2 og § 65 b, stk. 1 og 3-7, kan påklages til Miljø- og Fødevareklagenævnet, som behandler sagen i den læge afdeling. Miljøministerens afgørelser efter § 61 a, stk. 1, og § 65 a, stk. 1 og 4, kan påklages til Miljø- og Fødevareklagenævnet efter kapitel 12, for så vidt angår retlige spørgsmål.

Det følger af § 60, stk. 1, i skovloven, at afgørelser efter § 4, § 6, § 7, stk. 2, § 13, § 15, stk. 2, § 17, stk. 3, §§ 19-21, § 38, § 39 og § 51, stk. 2 og 3, der er truffet af miljøministeren eller efter bemyndigelse fra ministeren, jf. § 43, kan påklages til Miljø- og Fødevareklagenævnet, som behandler sagen i den læge afdeling, jf. § 3, stk. 1, nr. 10, i lov om Miljø- og Fødevareklagenævnet.

Det følger af vandløbslovens § 80, stk. 1, at vandløbsmyndighedens afgørelser, bortset fra afgørelser om erstatning og andre økonomiske spørgsmål, og miljøministerens afgørelser efter § 37 a kan påklages til Miljø- og Fødevareklagenævnet, som behandler sagen i den læge afdeling, jf. § 3, stk. 1, nr. 10, i lov om Miljø- og Fødevareklagenævnet. Afgørelser efter § 54 a kan dog ikke påklages.

Efter gældende ret vil disse afgørelser kunne blive påklaget til Miljø- og Fødevareklagenævnet, hvis den der klager er klageberettiget i sagen.

Efter kapitel VI i lov om kommunernes styrelse, jf. lovbekendtgørelse nr. 69 af 23. januar 2024, fører Ankestyrelsen tilsyn med, at kommunerne overholder den lovgivning, der særligt gælder for offentlige myndigheder i det omfang, der ikke er særlige klage- og tilsynsmyndigheder, der kan tage stilling til den pågældende sag. Af samme lovs kapitel VII følger det, at indenrigs- og sundhedsministeren er rekursinstans i forhold til en række nærmere angivne afgørelser om sanktioner, samtykke og godkendelse, som træffes af Ankestyrelsen, samt at ministeren er øverste tilsynsmyndighed i forhold til Ankestyrelsens dispositioner eller undladelser som led i udøvelsen af tilsynet. Det følger af § 1, stk. 2, i lov om kommunernes styrelse, at reglerne viger for anden lovgivning.

Det foreslås i § 6, *stk. 1*, at kommunalbestyrelsens afgørelse vedrørende anlægsprojektet nævnt i § 1, som træffes efter lov om miljøbeskyttelse, lov om naturbeskyttelse, lov om skove, lov om vandløb med undtagelse af kapitel 13, og regler udstedt i medfør af disse love, ikke kan påklages til anden administrativ myndighed, jf. dog stk. 2.

Det foreslåede skal ses i sammenhæng med, at reglerne i miljøbeskyttelsesloven, naturbeskyttelsesloven, skovloven og vandløbsloven gælder for projektet. Det vil betyde, at der vil blive truffet afgørelser om projektet over for Vejdirektoratet som anlægsmyndighed samt dennes entreprenører. De kompetente myndigheder vil fortsat have tilsynskompetencen, og det kan ikke udelukkes, at der vil blive meddelt påbud, forbud m.v. vedrørende overholdelsen af de afgørelser eller den direkte gældende lovgivning, som fortsat finder anvendelse på projektet.

Den foreslåede bestemmelse i stk. 1 vil indebære, at reglerne om klageadgang, klagemyndighed og opsættende virkning af klage i de nævnte love fraviges, således at klage over afgørelser efter disse love i forbindelse med arbejder til brug for projektet nævnt i § 1, ikke følger de normale regler i de respektive love, men afskæres.

En afskæring af klageadgangen er fundet nødvendig af fremdriftshensyn, da klagesager kan indebære betydelige risici og usikkerheder for projektet i form af forsinkelse og fordyrelse. Afgørelserne kan fortsat påklages til transportministeren, jf. § 6, stk. 2, og for domstolene efter de almindelige regler herom, dog inden for seks måneder, jf. lovforslagets § 11.



Den foreslåede bestemmelse vil ikke være begrænset til arbejder i projektområdet, idet bestemmelsen også omfatter andre afgørelser efter de i § 6, stk. 1, nævnte love, når disse påvirker adgangen til at gennemføre projektet eller kan medføre forsinkelse eller lignende.

Behandlingen af sagerne vil fortsat være reguleret af de nævnte love. Forslaget ændrer således ikke ved, at afgørelserne som hidtil skal træffes efter reglerne i de i § 6, stk. 1, nævnte love, dvs. at de regler, der gælder for ansøgninger, regler om tilsyn og straf og om fremgangsmåden ved afgørelser ligeledes gælder uændret. Tilsvarende gælder de krav og betingelser, som gælder for tilladelser, dispensationer m.v. efter lovene.

Afskæring af klageadgangen gælder alene afgørelser efter miljøbeskyttelsesloven, naturbeskyttelsesloven og vandløbsloven vedrørende anlægsprojektet i anlægsperioden, herunder også ved projektændringer godkendt af Trafikstyrelsen efter proceduren i vejlovens kapitel 2 a.

Hvor bestemmelserne i de nævnte love indeholder skønsmæssige beføjelser, og hvor der efter disse kan tages hensyn til bygherrens interesser og samfundets interesser i et givet projekt, er det den generelle vurdering, at hensynet til anlægsprojektet kan indgå med betydelig vægt.

Afgørelser efter de nævnte love i stk. 1 vedrørende anlægsprojektet vil i nogle tilfælde desuden forudsætte forudgående screening og godkendelse af miljøvurdering. De miljømæssige konsekvenser af anlægsprojektet er beskrevet og vurderet i miljøkonsekvensvurderingerne, og der skal ikke foretages en ny miljøkonsekvensvurdering. Kommunalbestyrelsen eller en statslig myndighed bør tage udgangspunkt i de gennemførte miljøkonsekvensvurderinger, når der i tilladelser skal fastsættes krav og vilkår efter de respektive love.

Den foreslåede bestemmelse vil ikke ændre ved, at sagerne vil kunne blive indbragt for domstolene. Forslaget vil heller ikke ændre ved den almindelige adgang til at klage til Folketingets Ombudsmand.

Det foreslås i § 6, stk. 2, at kommunalbestyrelsens afgørelser vedrørende anlægsprojektet i henhold til de love, der er nævnt i stk. 1, kan påklages til transportministeren.

Det foreslåede vil betyde, at transportministerens behandling af klagesager efter stk. 2 vil være reguleret af de i stk. 1 nævnte love, dvs. at de krav og betingelser, som gælder for tilladelser, dispensationer m.v. efter lovene, vil fortsat gælde. Hvor det ved udøvelsen af et skøn er muligt efter de pågældende love at inddrage hensynet til en ansøger, en bygherre eller et samfundsmæssigt hensyn til anlægsprojektet, vil transportministeren også kunne inddrage og lægge afgørende vægt på disse hensyn ved afgørelse af klagesagen. Ministeren vil i den forbindelse kunne udnytte sin viden om anlægsprojektet.

Vurdering af klageberettigelsen følger de angivne kriterier i vandløbsloven og miljøbeskyttelsesloven.

Det foreslås i § 6, stk. 3, at transportministeren kan beslutte at overtage kommunalbestyrelsens beføjelser efter de love og regler, der er nævnt i stk. 1, i en nærmere bestemt sag, der vedrører anlægsprojektet.

Den foreslåede bestemmelse vil alene give ministeren kompetence til at træffe afgørelse i en nærmere bestemt enkeltsag (call-in), som verserer hos kommunalbestyrelsen efter de i stk. 1 nævnte love. Bestemmelsen vil bl.a. blive udnyttet i tilfælde, hvor en sag på grund af væsentlige hensyn til fremdriften i byggeriet kræves behandlet og afgjort af en myndighed, der har betydelig indsigt i sammenhængen og rammerne for det pågældende projekt. Bestemmelsen kan endvidere navnlig være relevant i forhold til stk. 2, hvis kommunen ikke træffer afgørelse i en sag, der er af væsentlig betydning for fremdriften i anlægsprojektet.

Transportministeren vil – ligesom efter det foreslåede stk. 2 – skulle træffe afgørelse efter bestemmelserne i og praksis efter de love, der er nævnt i stk. 1. Hensynet til anlægsprojektet, herunder til at undgå væsentlig forsinkelse eller fordyrelse af anlægsprojektet, kan dog tillægges betydning, hvis det er muligt efter de pågældende love. Selvom transportministeren måtte beslutte at træffe afgørelse i en nærmere bestemt sag, vil denne beslutning ikke ændre på de almindelige regler om tilsyn og håndhævelse. Transportministeren kan dog også beslutte at overtage kompetencen i en tilsynssag.

Transportministerens afgørelse i klagesager efter stk. 2 og i sager, hvor ministeren har overtaget kommunalbestyrelsens beføjelser efter stk. 3, kan ikke påklages til anden administrativ myndighed. Sagerne vil kunne blive indbragt for domstolene. I tilfælde af søgsmål vedrørende transportministerens afgørelser efter stk. 2 og 3 gælder reglerne om søgsmålsfrist og omkostninger i lovforslagets § 11. Der henvises til bemærkningerne til § 11.

Den almindelige adgang til at klage til Folketingets Ombudsmand er fortsat gældende.

Det foreslås i § 6, stk. 4, at de kommunale tilsynsmyndigheder ikke fører tilsyn kommunalbestyrelsens sager omfattet af stk. 1, herunder anmodninger om aktindsigt i disse sager.

Den foreslåede § 6, stk. 1, vil indebære fravigelse af særregler om klageadgang, klagemyndighed og opsættende virkning efter vandløbsloven og miljøbeskyttelsesloven for anlægsprojektet. Når disse særregler fraviges, kan de kommunale tilsynsmyndigheder få en kompetence, som de ikke har efter gældende lovgivning i forhold til andre bygge- og anlægsprojekter. Da dette ikke er hensigtsmæssigt, foreslås det i § 6, stk. 5, at de kommunale tilsynsmyndigheder ikke fører tilsyn med kommunalbestyrelsens afgørelser omfattet af forslaget § 6, stk. 1, om anlægsprojektet nævnt i § 1. Der henvises til ovenstående begrundelse for at fravige reglerne om klageadgang i de nævnte love.

Det foreslåede vil indebære, at hverken Ankestyrelsen eller Indenrigs- og Sundhedsministeriet har kompetence til at føre tilsyn med kommunalbestyrelsens sager om

anlægsprojektet efter forslaget § 6, stk. 1, herunder anmodninger om aktindsigt og sagsbehandlingsregler.

Det vil alene være sager efter forslaget § 6, stk. 1, som de kommunale tilsynsmyndigheder afskæres fra at føre tilsyn med i anlægsperioden. Således vil de kommunale tilsynsmyndigheder ikke kunne påse kommunernes overholdelse af f.eks. reglerne i forvaltningsloven om inhabilitet, partsaktindsigt, partshøring m.v. samt aktindsigt efter offentlighedsloven.

Det foreslås i § 6, stk. 5, at transportministeren til brug for behandlingen af sager efter stk. 2 og 3 kan fastsætte regler om kommunalbestyrelsens pligt til at tilvejebringe oplysninger, herunder om, at oplysningerne skal afgives i en bestemt form, til brug for en vurdering af forhold, der reguleres efter de love, der er nævnt i stk. 1, inden for den pågældende kommune.

Det foreslåede skal sikre, at transportministeren vil kunne fastsætte regler om, at kommunalbestyrelsen skal videregive de oplysninger, som kommunalbestyrelsen er i besiddelse af – eller som kommunalbestyrelsen med rimelighed kan pålægges at tilvejebringe – til brug for transportministerens behandling af sagen. Bestemmelsen svarer til dels til bestemmelsen i miljøbeskyttelseslovens § 83, hvorefter miljøministeren kan pålægge kommunalbestyrelser at tilvejebringe oplysninger til brug for en vurdering af forhold, der reguleres efter loven, inden for den enkelte kommunes område. Oplysningerne kan forlanges afgivet i en bestemt form.

#### *Til § 7*

Det følger af vejlovens § 77, stk. 1 og 2, om gæsteprincippet, at arbejder på ledninger i eller over offentlige veje, herunder om nødvendig flytning af ledninger i forbindelse med arbejder, der iværksættes af vejmyndigheden inden for rammerne af de formål, som vejmyndigheden kan varetage, betales af ledningsejeren, medmindre andet er særligt bestemt ved aftale, kendelse afsagt af en ekspropriationskommission nedsat i henhold til lov om fremgangsmåde ved ekspropriation af fast ejendom eller afgørelse truffet af en kommunalbestyrelse efter vandforsyningslovens §§ 37 og 38, jf. § 40. Tilsvarende bestemmelser findes i § 70 i lov om private fællesveje for så vidt angår ledninger i eller over private fællesveje i byer og bymæssige områder.

Der henvises til de almindelige bemærkninger i punkt 3.6.

Det foreslås i § 7, stk. 1, at arbejder på ledninger i eller over arealer i området, hvor anlægsprojektet nævnt i § 1, skal gennemføres, herunder om nødvendigt flytning af

ledninger, i forbindelse med arbejder, der iværksættes af anlægsmyndigheden under gennemførelsen af anlægsprojektet, betales af ledningsejeren, jf. dog stk. 2.

Det foreslåede vil medføre, at arbejder på ledninger i eller over arealer i området, hvor projektet nævnt i § 1 skal gennemføres, herunder om nødvendigt flytning af ledninger i forbindelse med arbejder, der iværksættes under gennemførelsen af projektet, betales af ledningsejeren.

Det foreslås i § 7, *stk. 2*, at stk. 1 ikke finder anvendelse, hvis andet er særligt bestemt ved aftale, ved kendelse afsagt af en ekspropriationskommission nedsat i henhold til lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom eller ved afgørelse truffet af en kommunalbestyrelse efter §§ 37 og 38, jf. § 40 i lov om vandforsyning m.v.

Det foreslåede vil medføre, at ledningsejeren ikke vil skulle betale for en ledningsomlægning, såfremt dette er særligt bestemt ved aftale eller det følger af en kendelse afsagt af en ekspropriationskommission nedsat i henhold til ekspropriationsprocesloven eller afgørelse truffet af en kommunalbestyrelse efter vandforsyningsloven. Det må bero på en konkret vurdering, hvorvidt en ledning er omfattet heraf.

Det foreslås i § 7, *stk. 3*, at arbejder på ledninger, jf. stk. 1, udføres af vedkommende ledningsejer, medmindre andet er særlig aftalt eller fremgår af § 7, stk. 2.

Det foreslåede vil medføre, at det vil blive præciseret, at ledningsarbejder udføres af ledningsejer. For ledningsarbejder inden for offentligt vejareal følger det af vejlovens § 77, stk. 3, at staten afholder udgifterne til ledningsarbejderne i forbindelse med et statsvejsanlæg. Uden for offentligt vejareal er udgangspunktet og praksis desuden, at det er ledningsejer, der udfører ledningsarbejderne, men med forslaget til stk. 3 præciseres dette.

#### *Til § 8*

Det følger af vejlovens § 79, stk. 1, at i forbindelse med en vejmyndigheds arbejder efter § 77, der iværksættes af vejmyndigheden inden for rammerne af de formål, som vejmyndigheden kan varetage, skal vejmyndigheden tage hensyn til ledninger i eller over vejarealet.

Af vejlovens § 79, stk. 2, fremgår det, at vejmyndigheden så tidligt som muligt skal drøfte et planlagt arbejde med ledningsejeren med henblik på at undersøge, hvordan arbejdet kan tilrettelægges på den mest hensigtsmæssige måde for vejmyndigheden og ledningsejeren.

Det fremgår af vejlovens § 79, stk. 4, at Vejdirektoratet i særlige tilfælde kan lade ledningsarbejder udføre for ledningsejerens regning, hvis der ikke kan opnås enighed mellem vejmyndigheden og ledningsejeren omkring ledningsarbejdets udførelse.

Forsyningsledninger er vigtige infrastrukturanlæg, og det er anerkendt i gældende ret, at anlægsmyndigheder i forbindelse med anlægsprojekter skal vise hensyn til ledningerne, herunder så tidligt som muligt drøfte et planlagt arbejde med ledningsejeren med henblik på, at arbejdet tilrettelægges på den mest hensigtsmæssige måde for både myndigheden og ledningsejeren. Formålet er at sikre, at ledningsejeren får mulighed for at fremsætte forslag til eventuelle ændringer af det planlagte anlægsarbejde, når dette medfører, at ledningsejeren skal afholde udgifter til arbejder på eller flytning af ledningen. Ledningsejeren vil således skulle inddrages med henblik på at undersøge, hvordan et anlægsarbejde kan tilrettelægges på den samfundsøkonomisk mest hensigtsmæssige måde.

Det foreslås i § 8, *stk. 1*, at anlægsmyndigheden ved gennemførelsen af anlægsprojektet, jf. § 1, skal tage hensyn til ledninger omfattet af § 7 og drøfte et planlagt arbejde med ledningsejeren med henblik på at undersøge, hvordan anlægsarbejdet kan tilrettelægges på den mest hensigtsmæssige måde for begge parter.

Den foreslåede bestemmelse vil indebære, at Vejdirektoratet som anlægsmyndighed skal koordinere anlægsarbejdet med ledningsarbejderne bl.a., ved så tidligt som muligt at indgå i en dialog med ledningsejerne og ved at udarbejde ledningsprotokoller m.v.

Det foreslås i § 8, *stk. 2*, at hvis der ikke kan opnås enighed mellem anlægsmyndigheden og ledningsejeren omfattet af § 7 om, hvordan planlagte anlægsarbejder på de arealer, hvori eller hvorover ledningerne er anbragt, skal tilrettelægges, kan transportministeren efter at have meddelt ledningsejeren, at det planlagte anlægsarbejde påbegyndes, gennemføre anlægsarbejdet og kræve bestemte ledningsarbejder udført af ledningsejeren.

Med den foreslåede bestemmelse vil det blive fastsat, hvad der skal gælde, såfremt der ikke kan opnås enighed med ledningsejeren om, hvordan planlagte anlægsarbejder på arealer, hvori og hvorover ledninger er anbragt, skal tilrettelægges. Transportministeren vil i så fald kunne kræve, det vil sige påbyde, ledningsejeren at udføre de ledningsarbejder, som er nødvendige for gennemførelse af anlægsarbejdet. Bestemmelsen skal sikre, at anlægsprojektet kan gennemføres inden for de fastlagte tidsrammer.

Transportministerens kompetence efter lovforslagets § 8, *stk. 2*, til at udstede et påbud til ledningsejeren vil gælde, uanset om det er anlægsprojektet eller dertilhørende arbejder, der gør det nødvendigt at foretage ledningsarbejder.

Vejdirektoratet vil som anlægsmyndighed, hvis forholdene gør det nødvendigt, skulle rette henvendelse om udstedelse af et påbud til transportministeren, som afgør, om der er grundlag for at meddele påbud til ledningsejeren. Vejdirektoratet skal forinden have drøftet det planlagte anlægsarbejde med ledningsejeren med henblik på, at arbejdet tilrettelægges på den mest hensigtsmæssige måde for både anlægsprojektet og ledningsejeren.

Det foreslås i § 8, *stk. 3*, at transportministeren i særlige tilfælde kan lade de ledningsarbejder, der er nævnt i *stk. 2*, udføre for ledningsejerens regning.

Den foreslåede bestemmelse vil kunne finde anvendelse, hvor ledningsejeren ikke inden for en i forhold til anlægsprojektet rimelig frist udfører de påbudte ledningsarbejder og dermed forsinker anlægsprojektet. Særlige tilfælde vil således f.eks. kunne foreligge, hvis en forsinkelse af færdiggørelsen af ledningsarbejder vil medføre store fordyrelser f.eks. i form af erstatninger eller kompensation til andre entreprenører, der vil blive forsinket i udførelsen af deres arbejdsopgave. Transportministeren vil i givet fald være forpligtet til at lade arbejderne på ledningerne udføre ved en anden med faglig indsigt i det pågældende ledningsarbejde. Det vil omkostningsmæssigt kunne komme ledningsejeren til skade, såfremt ledningsejeren ikke udfører eller bistår i forbindelse med ledningsarbejdet, herunder som minimum ved tekniske anvisninger (manglende iagttagelse af tabsbegrænsningspligt).

Transportministerens kompetence efter lovforslagets § 8, stk. 3, til at udføre de påbudte ledningsarbejder gælder, uanset om det er anlægsprojektet eller dertilhørende arbejder, der gør det nødvendigt at foretage ledningsarbejder.

Den foreslåede bestemmelse i § 8, stk. 3, svarer desuden, for så vidt angår ledninger i eller over offentlige vejarealer, til bestemmelsen i vejlovens § 79, stk. 4.

#### *Til § 9*

Det følger af ekspropriationsproceslovens § 13, stk. 1, at ekspropriationskommissionen i forbindelse med prøvelsen af et anlægsprojekt kan tage stilling til bl.a. ledningsomlægninger, herunder træffe beslutning om konkrete tekniske løsninger. Det forudsættes, at Vejdirektoratet som anlægsmyndighed og ledningsejeren så vidt muligt indgår aftaler om tekniske løsninger for ledningsarbejder uden inddragelse af ekspropriationskommissionen, men hvis parterne ikke kan nå til enighed, kan spørgsmålet forelægges kommissionen. Dette gælder dog ikke, hvis transportministeren har meddelt påbud til ledningsejeren om udførelse af bestemte ledningsarbejder, jf. lovens § 8, stk. 2, da ekspropriationskommissionen ikke har kompetence til at efterprøve ministerens afgørelser.

Ekspropriationskommissionen kan også tage stilling til spørgsmål om udgifter forbundet med ledningsarbejder, jf. ekspropriationsproceslovens § 17, stk. 4, om andre økonomiske tab end ekspropriationserstatning. Taksationskommissionen har kompetence til som rekursinstans at behandle tvister om betaling for ledningsarbejder, som har været behandlet af ekspropriationskommissionen.

Det følger af vejlovens § 103, stk. 1, at erstatning for ekspropriationen efter § 96 og de forberedende undersøgelser, der er nævnt i § 99, fastsættes efter de almindelige erstatningsregler.

Af vejlovens § 103, stk. 2, fremgår det, at en eventuel værdiforøgelse, som den tilbageblivende ejendom skønnes at opnå på grund af ekspropriationen, skal fradrages erstatningen. Erstatningen kan helt bortfalde, hvis ejendommen skønnes at opnå en fordel, der er større end det tab, der påføres ejendommen på grund af ekspropriationen.

Det foreslås i § 9, *stk. 1*, at tvister om erstatning for ledningsarbejder omfattet af § 7 og tvister om erstatning som følge af en afgørelse truffet i medfør af § 8 afgøres af ekspropriations- og taksationsmyndighederne i henhold til lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom.

Den foreslåede bestemmelse vil således i overensstemmelse med administrativ praksis på området præcisere, at ekspropriations- og taksationsmyndighederne i henhold til ekspropriationsprocesloven har kompetencen til at afgøre tvister om erstatning for ledningsarbejder omfattet af den foreslåede § 7, og tvister om erstatning som følge af en afgørelse truffet i medfør af den foreslåede § 8, uanset om det konkrete anlægsarbejde, som nødvendiggør ledningsarbejder, i øvrigt skal behandles af ekspropriationskommissionen i forbindelse med ekspropriation af fast ejendom til det pågældende anlægsprojekt.

Ekspropriations- og taksationsmyndighedernes kompetence efter lovforslagets § 9 til at behandle tvister omfattet af forslaget §§ 7 og 8 vil gælde, uanset om tvisten udspringer af et ledningsarbejde nødvendiggjort af gennemførelsen af anlægsprojektet.

Det foreslås i § 9, *stk. 2*, at reglerne i vejlovens § 103 finder anvendelse ved erstatningsfastsættelsen.

Den foreslåede bestemmelse vil medføre, at reglerne i vejlovens § 103 skal finde anvendelse ved erstatningsfastsættelsen i tvister omfattet af lovforslagets lovens § 9 stk. 1. Det følger heraf, at der i en eventuel erstatning kan foretages fradrag for generelle og specielle fordele, og at erstatningen kan helt bortfalde, hvis indgrebet skønnes at medføre større fordele for ejeren end det tab, der påføres ejeren ved foranstaltningen.

#### *Til § 10*

I forbindelse med en række andre anlægsprojekter har der været etableret en ordning, hvor støjramte boliger har kunnet søge tilskud til støjisolering, og en lignende ordning foreslås lovfæstet for anlægsprojektet nævnt i lovforslagets § 1. Der henvises bl.a. til lov nr. 624 af den 11. juni 2024 om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse og lov nr. 625 af den 11. juni 2024 om udbygning af E20 Amagermotorvejen.

Det foreslås i § 10, *stk. 1*, at Vejdirektoratet etablerer en ordning, hvorefter der kan ydes tilskud til facadeisolering af helårsboliger, der er særligt støjramte efter gennemførelse af anlægsprojektet nævnt i § 1.

Det foreslåede vil indebære, at Vejdirektoratet skal etablere og administrere en ordning om tilskud til facadeisolering af helårsboliger, der er særligt støjramte efter gennemførelse af anlægsprojektet nævnt i § 1 på baggrund af et særskilt administrationsgrundlag. Støjisolering af boliger omfatter typisk forbedring eller udskiftning af vinduer med henblik på at dæmpe det indendørs støjniveau fra vejanlægget. Vejdirektoratet udpeger de boliger, der omfattes af ordningen. Udpegningen forventes at ske ud fra facadestøjberegninger på baggrund af forholdene 12 måneder efter, at det pågældende vejanlæg er taget i brug. Anlægget betragtes som taget i brug, når det udbyggede vejanlæg er åbnet for trafik i alle spor.

Med ordningen vil det blive sikret, at de helårsboliger, som Vejdirektoratet udpeger som særligt ramt af støj som følge af anlæg og udbygning af vejanlægget omfattes af lovforslaget, kan søge om tilskud til støjisolering af facader.

Det foreslås i § 10, stk. 2, at ansøgning om tilskud til facadeisolering efter stk. 1 skal være modtaget senest 36 måneder efter vejanlægget er taget i brug.

Den foreslåede ordning vil være omfattet af anlægsprojektets økonomi. Af hensyn til den økonomiske afvikling og afslutning af anlægsprojektet vil det være nødvendigt at indsætte en frist for ansøgning om tilskud. 36 måneder efter et vejanlæg er taget i brug vurderes at være en rimelig periode for en ejer af en støjramt bolig til at beslutte, om man ønsker at foretage støjisolering og søge om tilskud herom. Ansøgning om tilskud er ikke bindende for boligejer.

Et vejanlæg betragtes som nævnt ovenfor som taget i brug, når vejen er åbnet for trafik i alle spor.

Det foreslås i § 10, stk. 3, 1. pkt., at Vejdirektoratets afgørelse om tilskud til facadeisolering efter stk. 1 kan påklages til transportministeren.

Det foreslåede vil medføre, at Vejdirektoratets afgørelse om tilskud vil kunne påklages til transportministeren. At Vejdirektoratets afgørelse om tilskud kan påklages til transportministeren, er i overensstemmelse med hidtidig praksis for tilsvarende ordninger i andre anlægsprojekter om tilskud til støjisolering.

Det foreslås i § 10, stk. 3, 2. pkt., at klagefristen er 4 uger fra den dag, afgørelsen er meddelt den pågældende.

Det foreslåede vil medføre, at modtageren af en afgørelse skal have klaget inden for 4 uger fra den dag, hvor denne har modtaget Vejdirektoratets afgørelse.

Det foreslås i § 10, stk. 4, at ordningen om tilskud til facadeisolering ophører 60 måneder efter, at det pågældende vejanlæg, jf. § 1, er taget i brug.

På baggrund af erfaringer med tidligere støjisoleringsordninger vurderes det at være nødvendigt at indsætte en slutdato for ordningen for det enkelte anlægsprojekt. Det vil betyde, at Vejdirektoratets afgørelse om tilskud skal være udnyttet inden 60 måneder efter, at vejanlægget er taget i brug. Det foreslåede vil medføre, at hvis en ansøgning er indsendt



inden de i stk. 2 foreslåede 36 måneder, skal selve det tilskudsberettigede støjisoleringsarbejdet være udført, færdigmeldt og begæring om udbetaling indsendt inden 60 måneder efter, at vejanlægget er taget i brug.

Der henvises herudover til punkt 9.14 i de almindelige bemærkninger.

### *Til § 11*

Retsplejeloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 250 af 4. marts 2024 (herefter retsplejeloven) indeholder regler for prøvelse af sager ved domstolene, herunder om betaling for udgifter. Udgangspunktet i loven er, at den tabende part erstatter de udgifter, som den vindende part har afholdt, forudsat disse har været fornødne til sagens forsvarlige udførelse. Udgifter til bistand af advokat m.v. erstattes med et passende beløb, og de øvrige udgifter erstattes fuldt ud. I medfør af retsplejelovens § 312, stk. 3, kan retten dog af egen drift bestemme, at den tabende part ikke eller kun delvist skal erstatte modparten de påførte udgifter, hvis særlige grunde taler for det. Sådanne grunde vil kunne foreligge, hvis omkostningerne i modsat fald vurderes at ville være uoverkommeligt høje for den pågældende, hvor der i henhold til lovgivningen eller internationale forpligtelser m.v., er et krav om, at de tilgængelige retsmidler ikke må være uoverkommeligt dyre.

Det foreslås i § 11, stk. 1, at søgsmål til prøvelse af afgørelser efter denne lov skal være anlagt inden seks måneder efter, at afgørelsen er meddelt adressaten eller offentliggjort.

Med den foreslåede søgsmålsfrist vil det blive sikret, at der efter en vis periode ikke kan rejses tvivl ved domstolene om rigtigheden af en afgørelse efter loven. Fristen vil gælde ethvert søgsmål mod myndighederne, der forudsætter en prøvelse af den pågældende afgørelse. Søgsmålsfristen vil ikke kunne fraviges af den myndighed, der har truffet den pågældende afgørelse.

Alle afgørelser i medfør af loven vil – i anonymiseret form i det omfang det vurderes hensigtsmæssigt – blive bekendtgjort på afgørelsesmyndighedens hjemmeside.

Trafikstyrelsens afgørelser i medfør af vejlovens kapitel 2 a vedrørende anlægsprojektet vil blive offentliggjort på Trafikstyrelsens hjemmeside.

Søgsmålsfristen regnes fra dagen, hvor afgørelsen bekendtgøres eller er meddelt den pågældende afhængig af, hvilket tidspunkt der ligger sidst. Det vil i praksis f.eks. betyde, at i en situation, hvor afgørelsen er dateret til en mandag, men afgørelsen først offentliggøres om torsdagen i samme uge, da vil fristen skulle regnes fra torsdagen, da dette tidspunkt ligger sidst.

Det foreslås i § 11, stk. 2, at retten ved søgsmål om miljøforhold, der er omfattet af denne lov, skal påse, at omkostningerne ved sagen ikke er uoverkommeligt høje for de berørte parter.

Bestemmelsen skal ses i sammenhæng med de gældende regler i retsplejeloven om den tabende parts erstatning af udgifter, som den vidende part har afholdt. Samtidig skal forslaget ses i sammenhæng med reglerne i retsplejelovens kapitel 31 om bl.a. retshjælp og fri proces.

Den foreslåede bestemmelse vil sikre overholdelse af kravet i Århus-konventionen om, at de tilgængelige retsmidler ikke må være uoverkommeligt dyre. Bestemmelsen vil derfor skulle forstås i overensstemmelse med konventionen og VVM-direktivet samt EU-Domstolens praksis, der knytter sig hertil, jf. herved bl.a. EU-Domstolens domme af henholdsvis 11. april 2013 i sag C-260/11, Edwards og Pallikaropoulos, og 13. februar 2014 i sag C-530/11, Kommissionen mod Storbritannien.

#### *Til § 12*

Det foreslås i § 12, stk. 1, at loven træder i kraft den 1. januar 2025.

Det foreslås i § 12, stk. 2, at transportministeren fastsætter tidspunktet for lovens ophævelse.

Det foreslåede vil indebære, at transportministeren ved udstedelse af en bekendtgørelse vil kunne ophæve loven på det tidspunkt, hvor lovens bestemmelser, herunder dennes eventuelle pligter og rettigheder, ikke længere vurderes relevante, hvilket oftest i praksis vil sige, når anlægsarbejderne er tilendebragt, og det færdige anlæg er overgået til en driftsfase.

Det er i øvrigt hensigten at forsyne denne bekendtgørelse med en selvstændig solnedgangsklausul i form af en bestemmelse om, at bekendtgørelsen automatisk ophæves efter det tidspunkt, hvor den har opfyldt sit formål, dvs. har ophævet loven.